

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 001/2022
Data: 11/01/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
VETOS DE BOLSONARO A ARTIGOS DO BR DO MAR PREOCUPAM SETOR PORTUÁRIO	3
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	4
ANTAQ APROVA REESTRUTURAÇÃO TARIFÁRIA DO PORTO DE SANTOS	4
CHINA RELATA NOVOS SURTOS DE COVID PERTO DOS PORTOS, AUMENTANDO TEMORES DE ATRASOS	5
ISTOÉ - DINHEIRO	6
GOVERNO DE MG MULTA VALLOUREC EM R\$ 288 MILHÕES POR DANOS AMBIENTAIS	6
MAIS DE 195 MIL EMPRESÁRIOS JÁ PEDIRAM ADESAO AO SIMPLES NACIONAL	7
MAIS DE 195 MIL EMPRESÁRIOS JÁ PEDIRAM ADESAO AO SIMPLES NACIONAL	7
MONEYTIMES	8
EQUINOR APONTA PERDA DE DERIVATIVOS DE GÁS NO 4º TRIMESTRE DE ATÉ US\$ 1,5 BI.....	8
GRUPO DE NAVEGAÇÃO MAERSK ESPERA QUE ATRASOS EM TRANSPORTE DE CARGA PERSISTAM.....	9
PROTESTO DE AUDITORES FISCAIS GERA FILA DE CAMINHÕES EM PORTO SECO DE FOZ DO IGUAÇU	9
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	10
HIDROGÊNIO AZUL NAS PLATAFORMAS DO PRÉ-SAL DA BACIA DE SANTOS	10
DIESEL DA PETROBRAS SOBE 8,1% NESTA QUARTA (12/1); GASOLINA FICA 4,9% MAIS CARA NAS REFINARIAS.....	12
JORNAL O GLOBO – RJ	14
AMPLIAÇÃO DO SANTOS DUMONT PODE LEVAR À SATURAÇÃO DAS VIAS DE ACESSO, APONTA ESTUDO DA CET-RIO	14
GOVERNO PROJETA SAFRA DE GRÃOS 12,5% MAIOR, APESAR DE ESTIAGEM NO SUL DO PAÍS.....	15
CHINA APROVEITA SANÇÕES DOS EUA PARA COMPRAR MAIS PETRÓLEO DA VENEZUELA E DO IRÃ POR PREÇO BAIXO.....	16
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	17
CAMPOS NETO DIZ QUE FENÔMENO GLOBAL E ALTA DE CONTA DE LUZ LEVARAM A ESTOURO DA META DE INFLAÇÃO	17
ECONOMIA ANUNCIA DOIS PROGRAMAS PARA REGULARIZAR DÍVIDAS DE EMPRESAS DO SIMPLES APÓS VETO AO REFIS	19
BNDES QUER CONSOLIDAR NOVO TIPO DE FINANCIAMENTO PARA DIVERSIFICAR DISPUTA EM LEILÕES.....	20
VALOR ECONÔMICO (SP)	21
CRISE NA CADEIA DE SUPRIMENTOS VAI ACABAR?	21
LIVE DEBATE OPORTUNIDADES PARA O PORTO DE SANTOS.....	26
FILA VIRTUAL FORA DO PORTO SECO, EM FOZ DO IGUAÇU, TEM MAIS DE CEM CAMINHÕES, DIZ UNAFISCO	27
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	28
BRASIL DIVERSIFICA MAIS, E CHINA PERDE PARTICIPAÇÃO NO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO	28
GOVERNO EDITA PORTARIA PARA RENEGOCIAR DÍVIDAS DE EMPRESAS DO SIMPLES, MAS MEDIDA É INSUFICIENTE	29
AGÊNCIA BRASIL - DF	31
CSN ELEVA NÍVEL DE EMERGÊNCIA DE BARRAGEM EM MINAS GERAIS	31
PORTAL PORTOS E NAVIOS	32
ERRAMOS: ESTALEIRO JURONG ARACRUZ NÃO É A UNIDADE DA SEMBCORP MENCIONADA EM ARBITRAGEM	32
MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 17,1% EM 2021 E ALCANÇA NOVO RECORDE ANUAL	33
ABAC DEFENDE FROTA PRÓPRIA COMO GARANTIA DE ESTABILIDADE PARA A CABOTAGEM	33
FIM DO REPORTO REPRESA R\$ 2 BILHÕES EM INVESTIMENTOS.....	34
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	36
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	36



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

VETOS DE BOLSONARO A ARTIGOS DO BR DO MAR PREOCUPAM SETOR PORTUÁRIO

A tendência é de mobilização nas próximas semanas para a reversão do cenário

Por: ATribuna.com.br



A sanção do projeto de lei BR do Mar foi bem recebida pelo setor portuário Foto: Matheus Tagé/AT

A sanção do projeto de lei BR do Mar foi bem recebida pelo setor portuário, mas os vetos do presidente Jair Bolsonaro (PL) a alguns artigos causaram decepção a alguns especialistas no tema. Entre os pontos vetados por Bolsonaro, estão a prorrogação de incentivos fiscais para o setor portuário e a inclusão de novos beneficiários.

O texto aprovado pelo Congresso Nacional previa, por exemplo, que o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) passasse a valer de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023.

O economista, professor e coordenador do Centro de Infraestrutura e Soluções Ambientais da Fundação Getulio Vargas (FGV), Gesner Oliveira, explica que a sanção do projeto de lei BR do Mar, por si só, é importantíssima.

“Aumentará a competitividade da economia brasileira, pois aproveita o modal da cabotagem, hoje subutilizado no Brasil e que é fundamental para reduzir o preço do frete, as emissões de gases de efeito estufa e para aumentar as alternativas de modais”.

Contudo, nem tudo saiu como o setor portuário planejava e Gesner ressalta que o veto ao Reporto é um ponto negativo do texto publicado no DOU. “A retirada dos incentivos fiscais deveria ser acompanhada por uma reforma racionalizadora da estrutura tributária”.

Outro que critica o veto de Bolsonaro é o consultor técnico da Associação Brasileira de Terminais de Contêineres (Abratec), Caio Morel. “A gente achou que foi muito ruim, pois não olhou o que realmente é o benefício do Reporto”, explica, dizendo que este regime tributário equipara os impostos cobrados nos terminais brasileiros aos praticados pelo mundo.

“Cortar o Reporto agora representará um aumento de 42% na compra de equipamentos. Isso vai trazer uma grande redução na quantidade de equipamentos adquiridos, aumenta o custo da operação portuária e diminui a oferta de emprego”.

Segundo o consultor, o trabalho realizado nos últimos meses na Câmara dos Deputados e no Senado para a inclusão do Reporto no texto do BR do Mar foi muito bom, mas não ver a ideia ser acompanhada pelo Poder Executivo o preocupa. “Estamos trabalhando para ver se este veto pode ser derrubado pelo Congresso Nacional”.

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

Data: 11/01/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ANTAQ APROVA REESTRUTURAÇÃO TARIFÁRIA DO PORTO DE SANTOS

Informações: Santos Port Authority (11 de janeiro de 2022)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou a entrada em vigor da nova tabela tarifária do Porto de Santos a partir de 1º de fevereiro. Em dezembro, a Agência reguladora já havia homologado a alteração dos critérios de cobrança pelo uso dos serviços públicos no Porto de Santos, em atendimento à Resolução da Antaq nº 32, de maio de 2019, que dispõe sobre a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias e os procedimentos para reajuste e revisão das tarifas nos portos organizados.

Na mesma decisão, a Antaq autorizou reajuste médio de 13,19% na receita tarifária do Porto de Santos, corrigindo parcialmente a defasagem histórica nas tabelas, congeladas desde maio de 2018. Na prática, o aumento será bem abaixo da inflação medida pelo IPCA, que no período (junho de 2018 até dezembro¹ de 2021) ficou em 22,72%. O reajuste vigorará de forma escalonada, passando a valer em 1º de fevereiro para a tabela I e em 1º de abril para as demais tabelas.

Conforme determina a Resolução da Antaq, o reajuste é exatamente o necessário para que, nos próximos 36 meses, o total de receitas tarifárias e patrimoniais do Porto de Santos seja equivalente ao total de custeio mais investimentos para expansão e modernização da infraestrutura comum.

“A reestruturação tarifária amplia a transparência, permitindo uma melhor percepção, pelos usuários, dos valores cobrados, e corrige distorções históricas para garantir isonomia nos pagamentos à Autoridade Portuária, evitando subsídios cruzados entre as tipologias de cargas”, afirma o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral.

A proposta do novo modelo vem sendo trabalhada pela gestão da SPA desde junho de 2019 e foi previamente apresentada e debatida com representantes dos clientes do Porto, tais quais terminais e agentes marítimos.

A principal alteração será a cobrança de acordo com o uso da infraestrutura aquaviária por tonelagem de porte bruto (TPB) do navio em substituição à quantidade de carga transportada na embarcação. Por exemplo, hoje, um navio com contêineres vazios paga praticamente nada para acessar o Porto, independentemente de seu tamanho. Ocorre que estando carregado ou não, o navio exige a mesma disponibilidade da infraestrutura pública e demais serviços associados ao canal de navegação. O resultado é que, na tabela atual, outras cargas, principalmente grãos, subsidiam aquela operação.

A nova lógica corrige essa distorção, privilegia a eficiência e estimula a sustentabilidade ao estipular a redução gradual no valor unitário por unidade de TPB, incentivando ganhos de escala com a utilização de embarcações de maior porte, e ao conceder descontos:

- Por frequência (quanto mais o navio frequentar o Porto de Santos, menos pagará);
- Para navios de cabotagem;
- Para navios “verdes”, movidos a propulsão limpa, de acordo com o Índice Internacional Environmental Ship Index (ESI), que identifica embarcações com melhor desempenho na redução das emissões atmosféricas do que o exigido pelos padrões de emissão da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês); e
- Por tempo de permanência no berço, que deixará de ser cobrada por períodos de 6 horas e passará a ser por cada hora.

No caso da tabela pelos serviços terrestres, a principal mudança será no critério de cobrança. Os itens “tempo” e “área”, que antes compunham a medida de arrecadação da chamada tabela II (utilização da infraestrutura terrestre), serão substituídos pela movimentação (tonelagem ou unidade de contêiner). Com a alteração, a nova tabela terrestre passa ser a tabela III (infraterra).

Entre os maiores benefícios está a possibilidade de corrigir distorções por questões locacionais para uma mesma tipologia de carga. Por exemplo, hoje, os granéis sólidos no Saboó pagam 25% da tabela aplicada para granéis sólidos no Macuco.

Operações mais eficientes e sustentáveis também terão desconto, que será formado por uma cesta de fatores, entre os quais, a aderência a protocolos ambientais.

“Com a reestruturação tarifária, a SPA cumpre mais uma importante etapa para garantir a devida remuneração pelo uso do ativo público, e pavimenta caminho para ganhos de eficiência em benefício dos clientes do Porto de Santos. A nova estrutura representa ainda um avanço pelo seu caráter inovador, ao incorporar aspectos de sustentabilidade como ferramenta para descontos, em linha com o que há de mais moderno no setor portuário mundial”, afirma o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA, Bruno Stupello.

[1] Foi utilizada a projeção do IPCA de dez/21 de 0,62%, uma vez que o valor oficial não foi divulgado.

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

Data: 11/01/2022

CHINA RELATA NOVOS SURTOS DE COVID PERTO DOS PORTOS, AUMENTANDO TEMORES DE ATRASOS

Informações: *The Maritime Executive* (11 de janeiro de 2022)



O terminal de contêineres de Tianjin fica perto de Pequim e atende uma área fortemente industrial – Foto: *The Maritime Executive*

A indústria de transporte continua observando de perto novos casos de múltiplas variantes do vírus COVID-19 em diferentes regiões da China, mas apesar de estar nas áreas ao redor dos principais portos, até agora as transportadoras estão relatando poucas interrupções. Apenas algumas semanas após a abertura dos Jogos Olímpicos de Inverno e fábricas correndo para enviar mercadorias antes do Ano Novo Lunar, a China está relatando surtos do vírus nas áreas ao redor de Ningbo, Yantian, e agora o centro industrial de Tianjin, perto de Pequim, está reconhecendo o primeiro grande aglomerado da variante Ômicron.

Em 2021, as políticas de tolerância zero da China ao vírus causaram interrupções significativas nas operações portuárias. Em maio e junho, um dos terminais de contêineres de Yantian em Shenzhen foi fechado após um surto do vírus que causou um acúmulo de navios enquanto as transportadoras tentavam desviar para outros portos. Da mesma forma, em agosto, as autoridades chinesas fecharam um dos terminais em Ningbo por quase duas semanas.

Na semana passada, a Maersk alertou os clientes de que a capacidade de transporte em torno de Ningbo estava apenas começando a se recuperar após um surto do vírus em uma fábrica de roupas no distrito de Beilun, em Ningbo. As restrições estavam adicionando atrasos para caminhões que transportam contêineres carregados e vazios entre as fábricas e o porto. A Maersk, no entanto, informou hoje mais cedo que a capacidade de transporte se recuperou gradualmente de cerca de 10% na semana passada para 75% nesta semana. Eles estão, no



entanto, alertando que a eficiência operacional é impactada negativamente pela exigência de testes de ácido nucleico.

“Atualmente, vários trabalhos de prevenção e controle em nosso distrito estão progredindo de maneira ordenada, e a situação geral é estável”, comentou Xia Dong, membro do Comitê Permanente do Comitê do Partido do Distrito de Luohu e vice-chefe do distrito. surto em sua área. Na conferência de imprensa na província de Shenzhen, as autoridades informaram que um novo programa de testes identificou quatro casos adicionais, mas acreditam que todos sejam da variante Delta.

Da mesma forma, ao norte, na cidade chinesa de Tianjin, autoridades lançaram um programa de testes maciço dizendo que já completaram 3,4 milhões de residentes depois que dois casos da variante Omicron foram reconhecidos nos 14 milhões de habitantes da região. Na noite de segunda-feira, eles estavam reconhecendo 41 testes positivos, com 31 pessoas com sintomas e 10 assintomáticas. A China havia relatado anteriormente alguns casos de Omicron que, segundo eles, estavam todos em chegadas internacionais, mas este se torna o primeiro grupo reconhecido da variante.

Embora a China esteja novamente impondo restrições, até agora elas foram limitadas em escopo e não impactaram diretamente os portos. O medo, no entanto, é que a China imponha limites mais rígidos para tentar reduzir a propagação do vírus antes das Olimpíadas.

Algumas transportadoras estão relatando o deslocamento de cargas para outros portos, como Xangai, mas os contêineres em geral continuam se movendo. As próximas três semanas são consideradas um período crítico antes do período de férias. O porto de Los Angeles, por exemplo, na semana passada já relatou um novo “minipico antes do ano novo lunar”, mas deve haver uma calmaria natural à medida que as fábricas fecham para os feriados.

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

Data: 11/01/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

GOVERNO DE MG MULTA VALLOUREC EM R\$ 288 MILHÕES POR DANOS AMBIENTAIS

O governo de Minas Gerais divulgou nesta terça-feira, 11, que multou a empresa Vallourec em R\$ 288 milhões pelos danos ambientais causados pelo transbordamento do dique da Mina Pau Branco, em Nova Lima, região metropolitana de Belo Horizonte.

De acordo com comunicado, a notificação enviada na segunda-feira para a empresa determina a suspensão imediata das atividades relacionadas à pilha Cachoeirinha e ao dique Lisa até que sejam apresentados documentos que garantam a estabilidade das estruturas.

“A empresa autuada tem 20 dias para efetuar o pagamento da multa ou apresentar defesa aos órgãos ambientais do Estado”, informou o governo estadual.

O superintendente de fiscalização da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (Semad), Alexandre Leal, disse que a multa foi estabelecida no valor máximo permitido pela lei e que a empresa foi considerada reincidente, após ser multada em 2020 por descumprir envio de documentação de barragens de água.

“Isso fez com que o valor da multa fosse dobrado”, disse o superintendente.



O documento lista impactos como a degradação da paisagem e fragmentação de habitats, poluição de corpos hídricos, além de impactos ambientais em duas unidades de conservação situadas no entorno do local do transbordamento.

Outro lado

A empresa Vallourec informou nesta terça-feira que está analisando o teor do auto de infração do governo de Minas Gerais.

Segundo a empresa, o auto de infração foi recebido na segunda-feira e está sendo avaliado pelas áreas técnicas da companhia.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 11/01/2022

MAIS DE 195 MIL EMPRESÁRIOS JÁ PEDIRAM ADESÃO AO SIMPLES NACIONAL

Por Marcelo Camargo/Agência Brasil

O Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte de 2022, conhecido como Simples Nacional, já recebeu, desde 3 de janeiro, pedido de adesão de 195,25 mil empresários, segundo informação da Receita Federal. O resultado final será divulgado no dia 15 de fevereiro.

As microempresas e empresas de pequeno porte podem fazer opção pelo Simples Nacional até 31 de janeiro.

Para as empresas em atividade, a solicitação pode ser feita até o último dia útil (31). Se for aceita, valerá a partir de 1º de janeiro deste ano (em caráter retroativo).

Para as empresas em início de atividade, o prazo para pedido de adesão é de 30 dias do último deferimento de inscrição (municipal ou estadual), desde que não tenham decorridos 60 dias da data de abertura do CNPJ. Quando aprovada, a opção produz efeitos a partir da data da abertura do CNPJ. Segundo a Receita, após esse prazo, a opção somente será possível no mês de janeiro do ano-calendário seguinte, produzindo efeitos a partir de então.

O acesso ao sistema para adesão é feito por meio do Portal do Simples Nacional: em Simples – Serviços > Opção > Solicitação de Opção pelo Simples Nacional. A Receita ressalta que os solicitantes não podem fazer parte das vedações previstas na Lei Complementar nº 123, de 2006.

*Com informações da Receita Federal

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 11/01/2022

MAIS DE 195 MIL EMPRESÁRIOS JÁ PEDIRAM ADESÃO AO SIMPLES NACIONAL

Por Marcelo Camargo/Agência Brasil

O Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte de 2022, conhecido como Simples Nacional, já recebeu, desde 3 de janeiro, pedido de adesão de 195,25 mil empresários, segundo informação da Receita Federal. O resultado final será divulgado no dia 15 de fevereiro.

As microempresas e empresas de pequeno porte podem fazer opção pelo Simples Nacional até 31 de janeiro.

Para as empresas em atividade, a solicitação pode ser feita até o último dia útil (31). Se for aceita, valerá a partir de 1º de janeiro deste ano (em caráter retroativo).

Para as empresas em início de atividade, o prazo para pedido de adesão é de 30 dias do último deferimento de inscrição (municipal ou estadual), desde que não tenham decorridos 60 dias da data de abertura do CNPJ. Quando aprovada, a opção produz efeitos a partir da data da abertura do CNPJ. Segundo a Receita, após esse prazo, a opção somente será possível no mês de janeiro do ano-calendário seguinte, produzindo efeitos a partir de então.

O acesso ao sistema para adesão é feito por meio do Portal do Simples Nacional: em Simples – Serviços > Opção > Solicitação de Opção pelo Simples Nacional. A Receita ressalta que os solicitantes não podem fazer parte das vedações previstas na Lei Complementar nº 123, de 2006.

*Com informações da Receita Federal

Fonte: *IstoÉ - Dinheiro*

Data: 11/01/2022



MONEYTIMES

EQUINOR APONTA PERDA DE DERIVATIVOS DE GÁS NO 4º TRIMESTRE DE ATÉ US\$ 1,5 BI

Por Reuters



As vendas de gás da Equinor são principalmente à vista, mas uma parte de seus contratos de gás canalizado de longo prazo é baseada em índices de longo prazo (Imagem: REUTERS/Ints Kalnins)

A Equinor registrará uma perda com derivativos de gás entre 1,4 bilhão de dólares e 1,5 bilhão de dólares para o último trimestre de 2021, alinhada com declarações anteriores de que alguns lucros

do terceiro trimestre seriam revertidos, disse nesta terça-feira a empresa.

A maior companhia da Noruega divulgou em 27 de outubro um salto no lucro de julho a setembro, impulsionado por uma crise global de fornecimento de energia que levou os preços do gás natural da Europa a recordes e fez disparar o valor dos contratos de derivativos.

Mas a empresa havia alertado simultaneamente que essa contabilidade de marcação a mercado dos contratos de gás seria seguida por perdas no trimestre outubro-dezembro, quando os volumes foram entregues sob contratos de longo prazo celebrados a preços mais baixos.

As vendas de gás da Equinor são principalmente à vista, mas uma parte de seus contratos de gás canalizado de longo prazo é baseada em índices de longo prazo.

“A decisão de assumir posições de derivativos foi benéfica para a Equinor como grupo”, reiterou a empresa em comunicado na terça-feira.

O contrato do gás holandês TTF atingiu um recorde de 186,25 euros por megawatt-hora (MWh) em 21 de dezembro, um aumento de quase dez vezes em comparação com os preços de cerca de 20 euros/MWh no início de 2021.

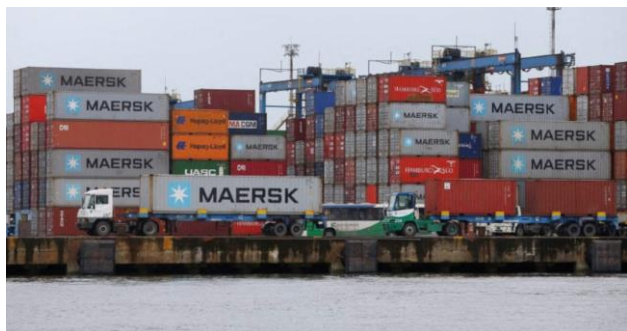
Desde então, os preços caíram para cerca de 85 euros/MWh.

Fonte: *MoneyTimes*

Data: 11/01/2022

GRUPO DE NAVEGAÇÃO MAERSK ESPERA QUE ATRASOS EM TRANSPORTE DE CARGA PERSISTAM

Por Reuters



A pandemia levou à escassez de navios de contêineres e a congestionamentos nos portos em um momento de altos gastos do consumidor (Imagem: Reuters/Amanda Perobelli)

A empresa de transporte marítimo de contêineres AP Moller-Maersk alertou os clientes nesta terça-feira que continua tendo problemas para transportar mercadorias ao redor do mundo, já que o descongestionamento está demorando mais do que a empresa dinamarquesa estava esperando.

A pandemia levou à escassez de navios de contêineres e a congestionamentos nos portos em um momento de altos gastos do consumidor, o que significa que centenas de navios de contêineres estão inativos fora dos portos.

“Infelizmente, 2022 não começou como esperávamos”, disse a Maersk em um aviso publicado em seu site.

“A pandemia continua e, infelizmente, estamos vendo novos surtos que afetam nossa capacidade de movimentar sua carga”, disse a empresa, acrescentando que espera que as limitações continuem “por algum tempo ainda”.

Os maiores tempos de espera para os navios de contêineres descarregarem ou pegarem carga ocorreram na costa oeste dos Estados Unidos, onde o tempo de espera no porto de Long Beach, em Los Angeles, está atualmente entre 38 e 45 dias, disse a Maersk.

No entanto, a companhia observou que houve recentemente uma diminuição no norte da Europa, onde se esperava que o porto belga de Antuérpia reduzisse a espera para cerca de dois dias nesta semana, dos 10 dias da semana anterior.

Fonte: MoneyTimes

Data: 11/01/2022

PROTESTO DE AUDITORES FISCAIS GERA FILA DE CAMINHÕES EM PORTO SECO DE FOZ DO IGUAÇU

Por Reuters



Na última quarta-feira havia cerca de 450 caminhões no Porto Seco (Imagem: REUTERS/Washington Alves)

Um protesto de auditores fiscais nas aduanas se intensificou nesta terça-feira, gerando acúmulo de 800 caminhões no pátio do Porto Seco de Foz do Iguaçu (PR), e mais de 100 veículos de carga estão em fila virtual nas redondezas, disse o Sindifisco Nacional em nota.

Segundo o comunicado, desde o início da manhã saíram do Porto Seco 95 caminhões de exportação com cargas já desembaraçadas. Entretanto, desses 95, até as 11h30 (horário de Brasília), apenas 15 haviam cruzado a fronteira.

“Por conta dos efeitos da mobilização, os outros 80 estão na fila, aguardando autorização para cruzarem a fronteira”, informou o Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais da Receita Federal do Brasil.

Na última quarta-feira havia cerca de 450 caminhões no Porto Seco, que tem capacidade para mil veículos, e a fila virtual de exportação estava praticamente zerada, acrescentou o sindicato.

Além do movimento dos auditores, indústrias que atuam no comércio exterior também estão lidando com uma operação “padrão” de fiscais agropecuário.

A movimentação das categorias tem como pano de fundo a decisão do presidente Jair Bolsonaro de incluir na peça orçamentária deste ano reajuste apenas para os policiais da esfera federal, PRF e PF.

Fonte: MoneyTimes

Data: 11/01/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

HIDROGÊNIO AZUL NAS PLATAFORMAS DO PRÉ-SAL DA BACIA DE SANTOS

Por epbr - 11 de janeiro de 2022 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação

epbr@epbr.com.br

em jogo

Estudos que a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) deve lançar nos próximos dias vão levantar a possibilidade de instalação de plantas de produção de hidrogênio azul em plataformas offshore já existentes no pré-sal da Bacia de Santos.

- Dessa forma, o CO2 emitido no processo seria capturado e injetado nos reservatórios, tal qual é feito hoje com o gás natural.
- “Estão sendo feitos estudos ainda para injeção de CO2, porque já temos a tecnologia pronta para injetar o gás natural nos reservatórios. É um gás mais ácido que o natural, mas estudos apontam essa possibilidade”, explica a analista Claudia Bonelli, que participou da elaboração da nota.

A agência epbr conversou com a equipe da EPE responsável pela elaboração dos estudos, comandada pela diretora de Estudos de Petróleo e Gás, Heloisa Borges.

- Os estudos vão mostrar que o Hidrogênio pode ser rota para gás natural na transição energética
- Vão trazer as perspectivas para produção de três cores de hidrogênio no país: o cinza – produzido a partir da reforma a vapor do gás natural com emissão de carbono na atmosfera –, o azul – mesmo processo, porém com captura e armazenamento do CO2 (CCS) emitido – e o turquesa – obtido a partir da pirólise do gás natural, gerando carbono sólido, uma espécie de coque que pode ser reaproveitado em processos industriais.

Outro estudo de caso demonstrará a produção de hidrogênio azul onshore, em que o CO2 capturado seria transportado até a região do pré-sal para injeção nos reservatórios.



TBG assina primeiro contrato de curto prazo com cliente não-Petrobras A Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG) assinou com a Delta Geração, do grupo Delta Energia, o primeiro contrato de curto prazo com um cliente fora a Petrobras, informa o Valor. É também o primeiro contrato de curto prazo assinado na modalidade de transporte diário.

— A Delta opera a UTE a gás natural William Arjona, de 190 MW de potência instalada, em Campo Grande (MS). Inaugurada em 1999, a termelétrica chegou a ficar quatro anos sem operar, entre 2017 e 2021, e foi reativada em julho do ano passado. A plena capacidade, a térmica pode consumir até 1,3 milhão de m³ diários de gás natural.

— Recentemente, a TBG fechou os primeiros contratos de curto prazo do Gasbol com a Petrobras. Ao todo, a transportadora negociou o transporte de 495 mil m³/dia, com vigência de apenas um mês, em janeiro de 2021. Foram contratadas capacidade de saída nas zonas MS1 (Mato Grosso do Sul) e SC1 (Santa Catarina).

— A contratação de curto prazo foi criada pela TBG em setembro do ano passado e faz parte da estratégia da transportadora para atender um mercado com diversos agentes e não apenas a Petrobras.

Petrobras bate recorde de depósitos de patentes A Petrobras superou seu próprio recorde de depósitos de patentes junto ao Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI) em 2021, informa a coluna Radar, de Veja. A companhia passou de 112 para 118 pedidos.

— A maioria dos projetos relacionados aos 118 registros de 2021 foi desenvolvida para atender demandas de eficiência de exploração e produção, refino, gás e energia, renováveis e projetos de desenvolvimento sustentável, como descarbonização e redução de emissões.

— A Petrobras é a empresa brasileira que mais mantém patentes ativas — são 1.067 no país e no exterior.

Inovação offshore A Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) e a Shell lançaram uma chamada de propostas para constituição do Centro de Inovação Offshore Shell Brasil-Fapesp (OIC). As propostas serão recebidas até 29 de março de 2022.

— O edital define cinco áreas tecnológicas: processos inovadores; baixa emissão de gás carbônico offshore; saúde segurança e meio ambiente; materiais inovadores e nanotecnologia; e ciências computacionais e digitais.

— O OIC será o terceiro Centro de Pesquisa em Engenharia (CPE) em parceria entre a Fapesp e a Shell. Já estão em operação o Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito Estufa (RCGI), na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), e o Centro de Inovação em Novas Energias (CINE), com sedes na USP, na Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e no Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (Ipen). Poder360

Covid dobra em plataformas Segundo dados da ANP, entre 27 de dezembro e 5 de janeiro as notificações de contaminação por Covid-19 de trabalhadores de plataformas dobraram. As notificações passaram de sete em dezembro para 15 em 5 de janeiro, e a média móvel nos últimos 15 dias indicou alta de 3,14 para 6,75 pessoas contaminadas, informa o Estadão.

— A Federação Única dos Petroleiros (FUP) informou que pelo menos 28 petroleiros da plataforma PNA-1, da Petrobras, na Bacia de Campos, são considerados suspeitos de contaminação pela covid-19, mas que apenas a metade conseguiu desembarcar. A situação, segundo a FUP, se repete na PGP-1 (Garoupa) e na P-40.



— Segundo a Petrobras, no entanto, nas unidades citadas pela FUP houve desembarques pontuais e preventivos de pessoas com sintomas gripais leves nos últimos dias, porém, os testes realizados em terra até o momento tiveram resultado negativo.

Petróleo registra nova queda Os contratos futuros do petróleo fecharam em queda nessa segunda (10/1), com os investidores avaliando a redução dos temores em relação à oferta de petróleo no Cazaquistão e na Líbia.

— O Brent para março fechou em queda de 1,07%, a US\$ 80,87 por barril, enquanto o WTI para fevereiro recuou 0,84%, a US\$ 78,23 por barril. Valor

Engenheiro e professor do Departamento de Engenharia Mecânica do Centro Técnico Científico da PUC-Rio, Eloi Fernández y Fernández foi nomeado diretor do Instituto de Energia da PUC-Rio (IEPUC). Seu trabalho no IEPUC vem desde 2003, coordenando projetos de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (P&D&I) liderados pelo Instituto em diferentes linhas de pesquisa. Fernández y Fernández foi diretor da ANP e diretor Geral da Organização Nacional da Indústria do Petróleo (Onip).

O grupo Tauá Biodiesel obteve aprovação da Justiça para encerrar sua recuperação judicial. A empresa, que possui uma usina de biodiesel em Nova Mutum (MT), havia entrado em recuperação em 2017 com uma dívida próxima de R\$ 1 bilhão. Valor

Investimento solar bate recorde Os investimentos em energia solar no Brasil em 2021 somaram R\$ 21,8 bilhões, o maior valor já registrado em um ano, segundo levantamento da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar). O valor é 49% maior que o registrado em 2020.

— Os investimentos criaram 153 mil novos empregos no ano passado, aumento de 65% sobre 2020.

— Desde 2012, a geração solar fotovoltaica já movimentou mais de R\$ 66,3 bilhões em negócios e gerou mais de 390 mil postos de trabalho, segundo a Absolar. Valor

Leia em epbr: Bolsonaro veta benefícios fiscais para geração própria de energia

Quatro empresas de renováveis à venda Pelo menos quatro empresas de energia renovável de grande porte estão à venda no país, aponta o Valor. Os dois principais ativos – Ibitu e Rio Energy – são avaliados em R\$ 12 bilhões, segundo fontes. Outros negócios são da Renova Energia, que vendeu empreendimentos em 2021 e pode comercializar outros no plano de recuperação judicial, e da EDP Renováveis.

— Levantamento do Itaú BBA mostra em que em 2021 foram fechadas 22 transações do setor, com valor de R\$ 16 bilhões. Para este ano, a estimativa é chegar a R\$ 20 bilhões.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/01/2022

DIESEL DA PETROBRAS SOBE 8,1% NESTA QUARTA (12/1); GASOLINA FICA 4,9% MAIS CARA NAS REFINARIAS

Com combustíveis, energia e alimentos, inflação é a maior desde 2015

Por epbr - 11 de janeiro de 2022 - Em Combustíveis

Após 77 dias sem alterar os preços do óleo diesel entregue nas refinarias, a Petrobras vai reajustar o combustível em 8,1%, nesta quarta (12). O litro do diesel entregue pelas refinarias da companhia sobe de R\$ 3,34 para R\$ 3,61, alta de 27 centavos.

A gasolina vai ficar 4,9% mais cara, com aumento de 15 centavos por litro, de R\$ 3,09 para R\$ 3,24.



Joaquim Silva e Luna, presidente da Petrobras

“Esses ajustes são importantes para garantir que o mercado siga sendo suprido em bases econômicas e sem riscos de desabastecimento pelos diferentes atores responsáveis pelo atendimento às diversas regiões brasileiras: distribuidores, importadores e outros produtores, além da Petrobras”, diz a empresa.

No sábado (8), o presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna afirmou que a companhia “não pode fazer política pública” e reforçou em entrevista a O Estado de S. Paulo que preço dos combustíveis é regulado pelo mercado.

“Ainda há pessoas que consideram, por desinformação ou outro motivo, que a Petrobras deva ser responsável pela redução de preço. Ela não tem condições de fazer isso”, disse o executivo, há 9 meses no cargo.

As ações da companhia registram ganhos na B3. As ações ON (PETR3) sobem 4,39% e as PN (PETR4) têm alta de 3,71%, às 15h40 desta terça (11). O Ibovespa sobe 1,53%.

A Petrobras havia reduzido os preços da gasolina em dez centavos (-3%) em 15 de dezembro. Os preços do diesel estão inalterados desde 26 de outubro de 2021.

Em dezembro, a Acelen acompanhou e reduziu os preços da gasolina entregue pela Refinaria de Mataripe, na Bahia. A empresa foi criada pelo fundo Mubadala para assumir a operação da antiga Refinaria Landulpho Alves (RLAM), comprada da Petrobras.

Até o momento, segundo a publicação obrigatória de preços, os preços vigentes em Mataripe são os mesmos de 1º de janeiro de 2022, de R\$ 3,297 pelo litro da gasolina A.

Para o diesel, são R\$ 3,423 pelo S500 e R\$ 3,458 pelo S10, na média dos pontos de entrega, na modalidade Ex-Ponto “A” (entrega na refinaria).

Os preços do petróleo voltaram a subir no início de 2022, atingindo a máxima de US\$ 83,93 por barril de referência do óleo Brent no mercado futuro, nesta terça (11). Em 2 de dezembro, o Brent chegou a US\$ 65,72 – valorizou quase 30% desde então.

Em relação ao período em que o preço do diesel ficou inalterado, o Brent ainda registra uma desvalorização de pouco mais de 2%. No mesmo período, o câmbio oscilou entre R\$ 5,39 e R\$ 5,76, com média de R\$ 5,61.

Em 2021, com estímulos para retomada econômica durante a pandemia e choques de oferta e demanda, o Brent valorizou 50%. No Brasil, a acentuada desvalorização do real representou uma alta de 7,5% do dólar.

No varejo, os combustíveis haviam iniciado o ano em queda. A gasolina comum, com 27% de etanol anidro na mistura, era vendida a R\$ 6,67 na média nacional, queda semanal de 1,1%, segundo pesquisa da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

No diesel B10 (10% biodiesel), a média foi de R\$ 5,347 por litro, praticamente estável (-0,22%) em relação à semana anterior.

Inflação de dois dígitos em 2021

No acumulado de 2021, o IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) subiu 10,06%, a maior inflação desde 2015. O indicador foi publicado nesta terça (11), pelo IBGE.

O ano foi marcado pela escalada do dólar, dos preços dos combustíveis, da energia elétrica – parcialmente contidos, com medidas que jogaram a despesa da crise hídrica para frente –, além de eventos climáticos extremos, que inflacionaram ainda mais os alimentos.

Com isso, o presidente do BC, Roberto Campos Neto, deverá publicar uma carta justificando o rompimento da meta de inflação de 3,75%, com tolerância de 1,5 ponto, chegando ao teto de 5,25%.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/01/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

AMPLIAÇÃO DO SANTOS DUMONT PODE LEVAR À SATURAÇÃO DAS VIAS DE ACESSO, APONTA ESTUDO DA CET-RIO

Por Mariana Barbosa

A ampliação de 50% do movimento no Santos Dumont, como previsto no edital de concessão que está sendo desenhado pelo governo federal, poderá levar a uma “completa saturação da rede viária no entorno do aeroporto”, segundo um estudo da CET-Rio encomendado pelo prefeito Eduardo Paes.



Aeroporto Santos Dumont | Fabiano Rocha

O estudo de impacto viário do aumento da capacidade do SDU é mais um argumento que a prefeitura deverá usar para tentar impedir a realização do leilão da forma como ele está sendo desenhado. A prefeitura teme que os investimentos de R\$ 1,4 bilhão na ampliação de capacidade no aeroporto, como previsto no edital, levem a um esvaziamento ainda maior dos voos

no Galeão.

Recentemente, em uma postagem no Twitter, o prefeito levantou a suspeita de direcionamento do edital para a CCR, que administra Confins (BH), uma vez que quem arrematar SDU levará também três aeroportos regionais de Minas.

A prefeitura já apresentou estudos econômicos de impacto do esvaziamento do Galeão na economia do Estado. E também um parecer técnico da Secretaria do Meio Ambiente apontando os riscos de danos potenciais da poluição sonora para as tartarugas marinhas.

Na semana passada, o governador Cláudio Castro também subiu o tom e ameaçou recorrer à Justiça para impedir a ampliação do aeroporto.

Segundo o estudo da CET-Rio, se a ampliação do volume de passageiros em 50% for acompanhada “na mesma proporção” pelo aumento de tráfego, o resultado será “uma piora

considerável do tempo de deslocamento nas rotas analisadas, principalmente na Rota 1, na Av. General Justo (Aterro do Flamengo), entre a Glória e o Centro, sentido Centro, no pico da tarde”. Segundo o estudo, o tempo de viagem nessa rota aumentará 52%, prejudicando o acesso ao aeroporto.

Segundo o estudo, as velocidades nas vias de acesso ao aeroporto iriam cair para níveis “entre 0 e 8 Km/h”, “demonstrando mais facilmente a completa saturação da rede viária no entorno do Aeroporto Santos Dumont.”

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/01/2022

GOVERNO PROJETA SAFRA DE GRÃOS 12,5% MAIOR, APESAR DE ESTIAGEM NO SUL DO PAÍS

Produção estimada é de 284,4 milhões de toneladas, graças a soja e trigo. Safra de milho foi prejudicada

Por Eliane Oliveira



Plantação de soja no Paraná. Foto: Dirceu Portugal / Agência O Globo

BRASÍLIA — Apesar dos problemas climáticos, marcados por excesso de chuvas no Sudeste e no Centro-Oeste e estiagem nos estados do Sul do país, a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) espera um crescimento na produção de grãos este ano, em relação a 2021.

De acordo com o quarto levantamento divulgado nesta terça-feira pela estatal, o Brasil deve produzir 284,4 milhões de toneladas, o que corresponde a um aumento de 12,5%, ou 32 milhões de toneladas a mais do que no ano passado.

Na quarta estimativa da Conab, os destaques da safra de grãos, que já começa a ser colhida, são a soja e o trigo. Por outro lado, os técnicos demonstraram preocupação, especialmente, com o milho cultivado no Sul do país, devido à ausência de chuvas. Já constataram queda na produtividade em torno de 14%.

— As expectativas da produção do Centro Oeste contribuíram para a manutenção da expectativa de crescimento da produção de grãos, mesmo com as condições climáticas desfavoráveis no Sul do país, que impactarão na produção de milho primeira safra e soja — disse o diretor de Política Agrícola e Informações da Conab, Sergio De Zen.



Plantação de sorgo, usado para alimentação animal e para a rotação de culturas na terras do Oeste da Bahia Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

Segundo ele, no Rio Grande do Sul, o cenário climático apresentado em dezembro de 2021 foi bastante seco em diversas regiões produtoras e prejudicou a situação de algumas lavouras. No entanto, ressaltou, a safra passada também foi bastante prejudicada por intempéries climáticas e por problemas fitossanitários, o que pode

equilibrar os comparativos feitos entre as estimativas de produtividade e produção obtidas nesses dois períodos.

Atualmente, a produção total de milho, considerando primeira, segunda e terceira safras, está estimada em 112,9 milhões de toneladas. Já a soja tem produção projetada em 140,5 milhões de toneladas, o que mantém o Brasil como o maior produtor mundial da oleaginosa.

—A liderança do Brasil na agricultura mostra os avanços conquistados na produção brasileira de grãos — afirmou o presidente da Conab, Guilherme Ribeiro.

Quanto ao trigo, considera-se a safra de 2021, já concluída. O volume colhido foi de 7,7 milhões de toneladas, resultado que superou as expectativas, mesmo com as adversidades climáticas.

Sobre as outras regiões, o gerente de acompanhamento de safras da Conab, Rafael Fogaça, disse que, no Norte de Minas Gerais e no Sul da Bahia, o total de chuvas foi o maior das séries históricas de dezembro.

— No Centro-Oeste, as condições atmosféricas foram favoráveis, mas no Sul, a chuva registrada não foi suficiente para atingir a média em grande parte da região, o que prejudicou a produção no estado —disse Fogaça.

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, deve visitar alguns estados mais afetados pelos problemas climáticos, como o Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul.

Em entrevista à “Rádio Gaúcha” nesta terça-feira, a ministra disse que a situação é preocupante e está se tornando crítica. Ela afirmou que, no caso do Sul do país, uma das soluções seria ampliar investimentos em irrigação.

Tereza Cristina viajará, nesta quarta-feira, para Santo Angelo (RS) e Chapecó (SC). Acompanhada de representantes do Ministério da Economia, do Banco Central, do Banco do Brasil, da Embrapa e de secretários da pasta, a ministra visitará propriedades atingidas e conversará com produtores e autoridades locais.

Na quinta-feira, ela viajará para Cascavel (PR) e Ponta Porã (MS). E, provavelmente, na próxima semana, a ministra visitará propriedades afetadas pelas chuvas nos estados de Minas Gerais e Bahia.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 11/01/2022

CHINA APROVEITA SANÇÕES DOS EUA PARA COMPRAR MAIS PETRÓLEO DA VENEZUELA E DO IRÃ POR PREÇO BAIXO

Os processadores de petróleo do maior importador do mundo compraram 324 milhões de barris dos dois países em 2021, cerca de 53% a mais do que no ano anterior

Por Bloomberg



China aproveita sanções dos EUA para comprar mais petróleo da Venezuela e do Irã por preço baixo Foto: Pixabay

PEQUIM - A China dobrou as importações de petróleo iraniano e venezuelano em 2021, aproveitando ao máximo os regimes sancionados pelos EUA em três anos, enquanto as refinarias do país evitavam o risco de penalidades para obter petróleo



barato.

Os processadores de petróleo do maior importador do mundo compraram 324 milhões de barris do Irã e da Venezuela em 2021, cerca de 53% a mais do que no ano anterior, segundo dados da empresa de inteligência de mercado Kpler. Isso é o máximo desde 2018, quando a China levou 352 milhões de barris das duas nações.

Os compradores chineses, principalmente as refinarias privadas, se beneficiaram da linha dura de Washington em relação ao Irã e à Venezuela, continuando a comprar seu petróleo muito depois que seus pares em outros lugares da Ásia cessaram as compras. O risco de que entidades não americanas percam o acesso ao sistema financeiro dos EUA ou tenham seus ativos americanos congelados se forem consideradas culpadas de violar as sanções não os dissuadiu.

Um excesso de cargas não vendidas, o aumento dos preços internacionais que tornam o petróleo sancionado relativamente mais barato e a emissão de mais cotas de importação de petróleo por Pequim incentivaram as refinarias privadas, conhecidas como bules, a comprar mais petróleo dos Estados párias. Essas remessas normalmente não aparecem nos dados oficiais da alfândega.

Empregos: Venda de ativos da Petrobras acelera contratações e eleva salários no setor

“Esse aumento foi desencadeado pelo avanço dos preços do petróleo, tornando o petróleo iraniano, curiosamente, até 10% mais barato quando entregue na China”, disse Anoop Singh, chefe de pesquisa de navios-tanque do leste de Suez da Braemar ACM Shipbroking, sobre a aplicação de sanções enquanto tentava obter um acordo nuclear com o Irã, disse ele.

O petróleo sancionado é normalmente transportado em navios antigos que, de outra forma, seriam destinados a ferros-velhos, proporcionando economia de custos, de acordo com Singh. As cargas podem ser enviadas diretamente do país de origem em navios-tanque que escureceram - o que significa que seus transponders estão desligados - ou transferidos entre navios no mar para mascarar a origem do petróleo, disse ele.

Os petróleos do Irã e da Venezuela são frequentemente renomeados e passados como petróleo de Omã e da Malásia. A China não recebe nenhum petróleo iraniano desde dezembro de 2020, enquanto as importações de Omã e Malásia aumentaram, mostram dados oficiais.

As importações chinesas de petróleo sancionado devem permanecer elevadas em torno dos níveis atuais no início deste ano em meio ao lento progresso nas negociações nucleares, disse Singh.

O aumento dos preços internacionais do petróleo também tornará os barris dos países sob sanção ainda mais atraentes. Isso pode ser exacerbado por investigações fiscais e de poluição em bules chineses, que estão colocando mais pressão sobre eles, disse Yuntao Liu, analista da Energy Aspects em Londres.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/01/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CAMPOS NETO DIZ QUE FENÔMENO GLOBAL E ALTA DE CONTA DE LUZ LEVARAM A ESTOURO DA META DE INFLAÇÃO



Presidente do Banco Central justificou o estouro da meta inflacionária de 2021 ao presidente do Conselho Monetário Nacional (CMN), o ministro Paulo Guedes; principal função do BC é controlar a inflação

Por Thaís Barcellos e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O forte aumento dos preços de commodities (produtos básicos, como petróleo, alimentos e minério), a bandeira de energia elétrica de escassez hídrica e a falta de insumos, com gargalos globais, foram apontados pelo presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, como os principais fatores que levaram a inflação a superar o limite superior da meta em 2021. A justificativa foi dada em carta aberta ao presidente do Conselho Monetário Nacional (CMN), o ministro da Economia, Paulo Guedes, devido ao descumprimento pelo BC de seu mandato principal.

Na carta, Campos Neto frisou a influência da pandemia sobre o desvio da inflação e fez questão de destacar que a aceleração inflacionária para níveis superiores à meta foi um fenômeno global no ano passado.

O IPCA, o índice oficial de inflação, terminou o ano passado em 10,06%, 4,81 pontos percentuais acima da banda superior do objetivo a ser perseguido pelo BC (5,25%) – o maior desvio em quase 20 anos, já que, em 2002, o “estouro” foi de 7,03 pontos percentuais. O centro da meta era de 3,75%. A última vez que o teto da meta havia sido rompido, em 2015, a distância havia sido de 4,17 pontos percentuais, quando o IPCA registrou alta de 10,67%.

No documento, Campos Neto destacou que as pressões sobre os preços de commodities e nas cadeias produtivas globais refletem mudanças no padrão de consumo causadas pela pandemia de covid-19, com aumento da demanda por bens, impulsionadas também por políticas expansionistas.

“Esses desenvolvimentos, que ocorreram em nível global, geraram excesso de demanda em relação à oferta de curto prazo de diversos bens, causando um desequilíbrio que, em diversos países e setores, foi exacerbado por falta de mão-de-obra, problemas logísticos e gargalos de produção. De fato, a aceleração significativa da inflação em 2021 para níveis superiores às metas foi um fenômeno global, atingindo a maioria dos países avançados e emergentes.”

A carta aberta é uma exigência do sistema de metas, criado em 1999, quando a inflação fica fora do intervalo de tolerância, para explicar as razões do descumprimento e indicar providências para o retorno à meta, assim como o prazo para que isso ocorra.

A última carta enviada pelo BC para justificar o descumprimento do seu mandato foi relativa ao ano de 2017, mas, daquela vez, o presidente à época, Ilan Goldfajn, teve de explicar o porquê de a inflação ter ficado aquém da meta, em 2,95%. Além de 2015 e 2002, o limite superior da meta também foi rompido em 2001 e 2003.

Na de hoje, Campos Neto destacou que o principal fator para o desvio de 6,31 pontos percentuais em relação ao centro da meta de 2021 (3,75%) foi a inflação importada, com contribuição de 4,38 pontos percentuais, ou cerca de 70% do total. Pesaram a alta de produtos como petróleo e a desvalorização do real frente à moeda americana.

Além disso, a inflação do ano anterior teve contribuição de 1,21 ponto percentual e a bandeira tarifária de energia elétrica, de 0,67 ponto percentual, refletindo a adoção da bandeira escassez hídrica com a seca registrada no País no ano passado. A bandeira escassez hídrica, adotada em setembro, custa R\$ 14,20 em tarifa adicional a cada 100 quilowatt-hora utilizados pelo consumidor.

O presidente do BC ainda afirmou que as expectativas de inflação medidas pela pesquisa Focus contribuíram com 0,25 ponto percentual da inflação em relação à meta. No modelo, ainda são



considerados “demais fatores”, como a variação do IGP-M (o índice de aluguel), e questões específicas ligadas a medicamentos, plano de saúde e anomalias climáticas, mas que não foram destrinchadas por Campos Neto.

Em sentido oposto, o nível de atividade econômica abaixo do crescimento potencial, teve contribuição para segurar os preços, que poderiam ter sido maiores. “Portanto, de acordo com essa decomposição, houve uma combinação de choques de custos que foi contrabalançada parcialmente pelo hiato do produto negativo”, sintetizou Campos Neto em linguagem técnica.

Campos Neto alegou que tem tomado as devidas providências para que a inflação atinja as metas para a inflação determinadas pelo Conselho Monetário Nacional. “O BC tem calibrado a taxa básica de juros, e continuará a fazê-lo, com vistas ao cumprimento das metas para a inflação estabelecidas pelo CMN”. A carta aberta é uma exigência do sistema de metas, criado em 1999, quando a inflação fica fora do intervalo de tolerância, para explicar as razões do descumprimento e indicar providências para o retorno à meta, assim como o prazo para que isso ocorra.

Embora tenha mantido a avaliação de que os choques inflacionários eram temporários até junho do ano passado, o BC alega na carta que desde o fim de 2020 já havia iniciado mudanças em sua comunicação, com o início do ciclo de alta da Selic já no primeiro trimestre de 2021, com a alta da taxa básica de juros de 2,00% para 2,75% ao ano em março. Ao longo de sete reuniões, a Selic foi elevada em 7,25 pontos percentuais, encerrando o ano em 9,25% ao ano.

“Durante o ano, o Copom recalibrou seu orçamento e ritmo do ajuste de política monetária, em resposta aos desenvolvimentos econômicos que impactaram negativamente suas projeções e à deterioração das expectativas de inflação, com vistas a garantir a convergência da inflação para as metas ao longo de seu horizonte relevante. Vale notar que o cenário econômico de recuperação posterior à pandemia de covid-19 tem sido marcado por incerteza e volatilidade acima das usuais, o que tem se refletido nas surpresas inflacionárias de todo o mundo”, argumentou Campos Neto, no documento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/01/2022

ECONOMIA ANUNCIA DOIS PROGRAMAS PARA REGULARIZAR DÍVIDAS DE EMPRESAS DO SIMPLES APÓS VETO AO REFIS

Governo federal vetou o Refis às pequenas empresas; dois novos programas possibilitam descontos e parcelamentos às dívidas de optantes do Simples Nacional

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

BRASÍLIA - A Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) anunciou nesta terça-feira, 11, dois programas para regularizar dívidas de empresas do Simples Nacional. As medidas são uma resposta do governo federal, que vetou o Refis (parcelamento de débitos tributários) às pequenas empresas, aprovado pelo Congresso Nacional, e foram publicadas em edição extra do Diário Oficial da União (DOU).

De acordo com a PGFN, são dois os novos programas anunciados hoje: Programa de Regularização do Simples Nacional e Transação do Contencioso de Pequeno Valor do Simples Nacional.

O Programa de Regularização do Simples Nacional permite a microempreendedores individuais (MEI), microempresas (ME) e empresas de pequeno porte (EPP) optantes do Simples Nacional, afetadas pela pandemia, descontos e parcelamentos às suas dívidas. A entrada pode ser de 1% do valor total do débito, dividido em até oito meses.

O restante, de acordo com a PGFN, é parcelado em até 137 meses com desconto de até 100% de juros, das multas e dos encargos legais. Esse desconto deve observar o limite de 70% do valor



total do débito. O órgão informou que os descontos serão calculados a partir da capacidade de pagamento de cada empresa e as parcelas mínimas são de R\$100,00 ou de R\$ 25,00 no caso dos microempreendedores individuais.

Já o edital de Transação do Contencioso de Pequeno Valor do Simples Nacional permitirá que o empresário dê uma entrada de 1% a ser paga em três parcelas. O restante poderá ser parcelado em 9, 27, 47 ou 57 meses com descontos de 50%, 45%, 40% e 35%, respectivamente. Quanto menor é o prazo escolhido, maior é o desconto no valor total da dívida.

Esse edital vale somente para dívidas inscritas até 31 de dezembro. A PGFN explicou que, para aderir, o valor da dívida deve ser menor ou igual a R\$ 72.720 ou 60 salários mínimos. Nesse caso, a parcela mínima é de R\$100,00 ou de R\$ 25,00 no caso dos microempreendedores individuais e a adesão não depende de análise da capacidade de pagamento do contribuinte.

De acordo com a PGFN, 1,8 milhão de empresas estão inscritas na dívida ativa da União por débitos do Simples Nacional - 160 mil são microempreendedores individuais (MEI). O valor total dos débitos do Simples Nacional inscritos na dívida ativa da União é de R\$ 137,2 bilhões.

Ontem, o presidente Jair Bolsonaro anunciou que precisou vetar o Refis sob pena de cometer crime de responsabilidade. As medidas anunciadas hoje, segundo ele, são "parciais" até que o Congresso derrube o veto. Como o Estadão/Broadcast mostrou, de acordo com técnicos do governo, o instrumento de medida provisória (MP) não pode ser usado para tratar de temas referentes ao Simples Nacional, que exigem a aprovação de lei complementar.

Na avaliação da advogada Thais Veiga Shingai, sócia da área tributária de Mannrich e Vasconcelos Advogados, as medidas anunciadas pelo governo mitigam preocupações de pequenas empresas, mas são menos abrangentes quando comparadas ao Refis. "Não resolvem o problema por completo, pois de fato englobam somente os débitos inscritos em dívida ativa", disse a advogada.

Isso porque para aderir ao Simples Nacional, as empresas também precisam ter sua situação fiscal em conformidade com a Receita Federal, nas dívidas ainda não inscritas. "O Refis vetado era mais abrangente, permitindo a regularização de todos os débitos existentes junto à União e relacionados ao Simples Nacional", explicou.

Segundo ela, uma prorrogação do prazo para adesão ao Simples Nacional dará fôlego para a tramitação do veto no Congresso Nacional.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/01/2022

BNDES QUER CONSOLIDAR NOVO TIPO DE FINANCIAMENTO PARA DIVERSIFICAR DISPUTA EM LEILÕES

Ideia do banco é que as garantias dos empréstimos sejam sustentadas pelo próprio projeto, em vez de estarem atreladas aos balanços das empresas, como acontece atualmente

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) quer consolidar em 2022 um tipo de financiamento que busca migrar o status do mercado de infraestrutura do Brasil de local para global. Como mostrou o Estadão/Broadcast, um dos desafios do governo federal neste ano é diversificar o número de investidores que disputarão as concessões, especialmente de rodovias, que exigirão investimentos de mais de R\$ 80 bilhões. O salto planejado pelo BNDES tem como um dos pilares o avanço do chamado 'project finance', financiamento que pode ser acionado quando as garantias do empréstimo são sustentadas pelo próprio projeto.



A diferença é que hoje, geralmente, as garantias estão atreladas ao balanço das companhias, o que limita a capacidade de tomada de empréstimo pelas empresas, principalmente para quem é de fora. A virada de chave, portanto, está amparada na consolidação de projetos de infraestrutura refinados, que suportam as próprias dívidas, com foco na prestação de serviços de infraestrutura. "O efeito colateral disso é atrair o investidor que é de fora do Brasil. Que tem balanço robusto lá fora, mas não tem aqui dentro", afirmou o diretor de infraestrutura, concessões e PPPs do BNDES, Fabio Abrahão.

Além de atrair empresas estrangeiras, esse tipo de projeto também abre espaço para fundos de investimento e companhias nacionais de menor porte disputarem os ativos brasileiros, avaliou o diretor. "Nós conseguimos fazer isso em saneamento. E achamos que conseguiremos fazer a mesma coisa com rodovias", disse Abrahão.

Na área de transportes, o BNDES deu um passo importante com o 'project finance' a partir da operação da Linha 6-Laranja do metrô de São Paulo. A instituição concedeu em dezembro um empréstimo de R\$ 7 bilhões ao projeto. "Foi a primeira operação relevante [de project finance]. Esses movimentos combinados colocam o Brasil numa outra esfera de capacidade de atração de operadores de outros mercados", afirmou o diretor do banco.

Para que esse tipo de financiamento "pare em pé", são necessários três ingredientes principais, explica o banco. Um projeto de ótima qualidade, um bom pacote de garantias e bons acionistas responsáveis pelo empreendimento. A redução de riscos é crucial para quem irá conceder o financiamento.

"O que a gente quer é, nos cenários de desvio, estar salvaguardado. A qualidade do projeto diminui esses riscos. Aí você consegue ter um pacote de garantias que dê conforto para o sistema financeiro e o mercado de capitais", afirmou ao Estadão/Broadcast o superintendente de Saneamento, Transporte e Logística da Diretoria de Crédito à Infraestrutura do BNDES, Leonardo Pereira. "O projeto é estruturado para ter estresses e aguentar".

O 'project finance' é uma das apostas do governo para diversificar a concorrência nos leilões de rodovias neste ano. Isso porque, à medida que as disputas vão ocorrendo e as empresas comprometem seus balanços com os novos ativos, fica mais difícil haver disputa forte nos próximos certames, apontou a secretária de Planejamento, Desenvolvimento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa. "Então no que precisamos avançar agora é a estruturação do financiamento", disse Marcassa.

No BNDES, a avaliação é de que os projetos que estão sendo colocados na praça, com o auxílio da estruturação do banco, comportam esse tipo de financiamento. "Acoplamos essa ferramenta, que foi desenhada ao longo do último ano e meio. Isso tudo é um fluxo. Começamos a ver que o filme está mudando com operadores de médio porte bidando [dando lance em leilões] para algumas rodovias. Isso já mostra o início da mudança", afirmou Abrahão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/01/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

CRISE NA CADEIA DE SUPRIMENTOS VAI ACABAR?

Demanda por bens, que subiu com a pandemia, pode continuar pressionando o setor de transportes

Por Harry Dempsey — Financial Times, de Londres



No Porto de Los Angeles, porta de entrada para as importações da China aos EUA, ainda há empresas descarregando fantasias de Halloween — cerca de 90% do comércio global se dá pelo mar — Foto: Tim Rue/Bloomberg

Bob Biesterfeld conhece a gravidade da crise da cadeia de abastecimento global – ele ainda tem transportadoras descarregando fantasias de

Halloween de contêineres no complexo portuário de Los Angeles e Long Beach.

Para o chefe da CH Robinson, maior agência de fretes da América do Norte, o atraso nas remessas de fantasias de vampiros, fantasmas e bruxas é a ilustração perfeita da bagunça que tomou conta do mercado de cargas marítimas nos últimos 18 meses. Cerca de 90% do comércio mundial se dá pelo mar e os problemas na logística têm atormentado empresas ao redor do planeta, desde vinícolas na Argentina a fabricantes de roupas no Sri Lanka.

O recorde de atraso das embarcações tem congestionado portos e sobrecarregado armazéns, agravando os problemas de suprimento causados pela falta de chips e de produtos petroquímicos. Empresas menores tiveram que batalhar com unhas e dentes por espaço em contêineres nos barcos para não interromper a produção e poder continuar vendendo seus produtos, ao mesmo tempo em que se viam diante de acúmulos de matérias-primas e de pressões sobre seu fluxo de caixa (precisaram absorver o custo dos fretes, até sete vezes mais caros do que antes da pandemia). Os consumidores, por sua vez, vivenciam o problema na forma de prateleiras vazias, disponibilidade limitada de certos produtos e aumento dos preços.

Jens Bjorn Andersen, CEO da DSV, uma das maiores empresas de logística do mundo, hoje espremida entre clientes furiosos e empresas marítimas frustradas, descreve a situação como a pior que já viu em mais de 30 anos no setor.

Se os gargalos continuarem, varejistas e fábricas terão atrasos crônicos, com custos altos, e isso tudo pressiona a inflação

Os gargalos na navegação expuseram uma das ameaças mais graves à economia mundial agora emergindo da pandemia [e deixam uma grande dúvida no ar]: se o tráfego mundial vai continuar engarrafado ou voltar a fluir em 2022. Se os gargalos continuarem, os custos do frete permanecerão altos e o espaço de carga nos navios, limitado, obrigando varejistas e fábricas a enfrentar atrasos crônicos. Isso, por sua vez, iria alimentar a inflação, virar cadeias de abastecimento de ponta-cabeça e acelerar a consolidação das redes e rotas de transporte marítimo, provocando transformações profundas no comércio mundial.

Durante a pandemia, as empresas de transporte marítimo de contêineres tiveram que fazer malabarismo para atender ao aumento espetacular na demanda dos consumidores por bens, depois de terem reduzido boa parte de sua capacidade durante os lockdowns iniciais na primeira metade de 2020. Como resultado, um sistema que funcionava em alta sincronia foi arrancado de seu ritmo.

“Costumávamos trabalhar numa estrada de oito pistas, [depois] encolhemos a estrada pela metade”, diz Randy Chen, vice-presidente de operações logísticas mundiais da Wan Hai Lines, uma transportadora marítima de Taiwan. “O setor de navegação foi o primeiro a voltar a ter oito pistas.” Já os portos, armazéns e empresas de caminhões – todos atingidos por falta de mão de obra relacionada à covid-19 – tiveram mais dificuldade para fazer o mesmo, acrescenta Chen.

Os atrasos foram agravados pelo fechamento de terminais em dois dos cinco portos de contêineres mais movimentados no mundo, o de Shenzhen e o de Ningbo-Zhoushan, ambos na



China, após pequenos surtos de covid-19, assim como pelo inusitado bloqueio do Canal de Suez por um gigantesco navio de 400 metros de comprimento. “A cada vez que temos um incidente relacionado à covid, é como um acidente de carro que interrompe todas as oito pistas”, afirma Chen.

A crise no transporte é em escala mundial e afeta companhias e consumidores de São Paulo a Tóquio

Agora, a disseminação da variante ômicron mantém o setor de transporte marítimo à beira de um ataque de nervos, na expectativa de qual poderia ser o próximo obstáculo a atravancar as operações. Na Europa, lockdowns antes do Natal em alguns países e restrições adicionais em outros chacoalharam a confiança. A maioria dos holofotes está voltada para o que a China – lar de sete dos dez maiores portos de contêineres do mundo, incluindo o mais movimentado, Xangai – fará a seguir. Em dezembro Pequim, que opera uma política nacional de tolerância zero à covid-19, decretou lockdown em Xi’an, uma cidade de 13 milhões de habitantes na região central do país; Hong Kong proibiu temporariamente voos de passageiros de oito países, incluindo os Estados Unidos; e a cidade de Ningbo foi parcialmente fechada na semana passada diante de novos casos de covid-19.

A perspectiva de uma reprise dos problemas da cadeia de abastecimento vistos em 2021 deixa as empresas apavoradas. “Nosso depósito está cheio, mas sempre faltam uma ou duas peças”, diz Johanna Urkauf, diretora-gerente da KTM Bike Industries, uma fabricante austríaca de bicicletas.

Erik Yim, diretor-gerente do grupo estatal China Merchants Port Holdings, diz que “a única maneira” de restaurar a ordem na cadeia de abastecimento seria um alinhamento mais próximo entre os governos nacionais quanto às medidas para conter o coronavírus, por meio de um protocolo que fosse reconhecido internacionalmente e projetado para proteger os trabalhadores de áreas essenciais do transporte. Além disso, acrescenta, seria necessário manter abertos os portos e outras infraestruturas vitais e enviar alertas antecipados sobre atrasos.

Simon Heaney, analista da Drewry, uma firma de consultoria marítima, mostra-se pessimista e não acredita em mudanças drásticas neste ano. “A esta altura, acreditávamos que haveria mais avanços no destravamento das cadeias de abastecimento. [Mas], na verdade, a situação piorou”, diz Heaney. “Temos mais informações chegando e nos avisando sobre a gravidade da crise enfrentada pela logística continental [de caminhões e portos].”

Um fator-chave para determinar se as empresas de transporte marítimo poderão voltar a ter uma infraestrutura confiável para o comércio internacional em 2022 será a força da demanda por bens de consumo. Se ela continuar forte, será difícil dar conta dos pedidos em atraso. Cerca de 60% dos gastos de um consumidor nos EUA, em geral, referem-se a bens e o restante, a serviços, mas isso, agora, aumentou para 65%, de acordo com a Bernstein. Como resultado, as importações dos EUA em setembro e outubro de 2021 aumentaram quase 20% em relação aos mesmos meses de 2019.

A demanda por transporte marítimo de contêineres tende a aumentar nas semanas que antecedem o ano novo lunar chinês – no início de fevereiro de 2022 – quando as fábricas fecham temporariamente e as exportações diminuem. É quando poderíamos ver alguma melhora, diz John Pearson, CEO da DHL Express. Executivos do setor, contudo, dizem que o ano novo lunar provavelmente será seguido por um reabastecimento de estoques baixos – nos EUA, por exemplo, estão em seus menores patamares históricos. Esse movimento poderia se sobrepor ao pico da temporada do verão setentrional, quando já começam a ser feitas remessas marítimas de produtos para a Black Friday e o Natal.

Ron Widdows, ex-executivo no setor de navegação e chefe atual da FlexiVan, que tem uma das maiores frotas da América do Norte de carretas para aluguel – as estruturas acopladas aos caminhões para carregar contêineres – diz que uma queda prolongada nos fluxos de carga



ajudaria a restaurar a produtividade, livrar-se dos contêineres vazios e lidar com os atrasos. No entanto, ele considera improvável que isso ocorra tão cedo.

Em vez disso, ele prevê mais dificuldades na obtenção de produtos para comercializar, diante da possível paralisação de parte da indústria chinesa durante a Olimpíada de Inverno, em Pequim, em função de regras estritas de quarentena contra a covid-19 para marinheiros. “Trata-se tanto de [um problema de] volatilidade quanto de volume absoluto”, diz.

Nem todos os clientes das empresas marítimas estão convencidos de que haverá uma forte demanda por muito tempo. Alguns tiveram que pagar cerca de US\$ 15 mil para transportar um contêiner de 40 pés (cerca de 12 metros) da China para a Costa Oeste dos EUA, dez vezes mais do que antes da pandemia. Os custos do transporte devem continuar subindo neste ano, já que as atuais altas tarifas do mercado à vista são usadas nos contratos anuais de frete, atualmente em negociação. Outros clientes dizem que o alarmismo quanto a um possível caos na navegação soa mais a uma estratégia de barganha das transportadoras.

A volta do turismo e do uso de hotéis e de outros serviços, assim como o aumento das contas do consumidor e das taxas de juros mais altas, são, todos, fatores que poderiam suavizar a demanda por bens, diz James Hookham, CEO do Global Shippers Forum, uma associação setorial que representa importadores e exportadores.

“Não estou acreditando nessa onda que diz que vamos precisar suportar isso durante a maior parte de 2022”, disse Hookham, para quem o congestionamento do transporte marítimo pode diminuir dentro de semanas, assim que os consumidores começarem a sentir o aperto. “A continuidade dos altos níveis de demanda por remessas marítimas contêineres não é algo inevitável.”

Os problemas do transporte são mundiais e afetam empresas e consumidores de São Paulo a Tóquio. Ainda assim, alguns executivos e analistas acreditam que um dos gargalos, acima de todos os demais, pode ser a chave para acabar com os problemas: os portos vizinhos de Los Angeles e Long Beach, a porta de entrada das importações asiáticas aos EUA. A infraestrutura antiga e a incapacidade de operar 24 horas, sete dias por semana, como alguns portos asiáticos, se somaram para provocar um sério congestionamento.

O tamanho da fila de navios fora dos terminais à espera para atracar tornou-se um termômetro das turbulências na cadeia de abastecimento pelo mundo. A fila se estende por muitos quilômetros no mar, também, em razão de novas normas, e o número efetivo de navios porta-contêineres à espera – acima de cem na última quinta-feira é recorde.

Cerca de 22% da capacidade de transporte marítimo à espera para atracar no mundo refere-se ao complexo Los Angeles/Long Beach, pelos números da terça-feira passada, segundo a Kuehne + Nagel, um grupo suíço de logística.

“Se revolvermos a América do Norte, então, haveria capacidade suficiente para o resto do sistema”, disse Alan Murphy, analista da firma de consultoria Sea-Intelligence, em encontro com especialistas em navegação, em dezembro.

Aliviar o congestionamento nos EUA, entretanto, parece longe de ser uma tarefa simples. Joerg Wolle, presidente do conselho de administração da Kuehne + Nagel, diz que a ineficiência dos portos e a falta de motoristas de caminhão – dois fatores sem solução no curto prazo – fizeram com que o sistema tenha sido incapaz de lidar com o aumento na demanda.

Wolle prevê certo alívio na falta de mão de obra com o retorno gradual de trabalhadores, mas acredita que isso levará tempo. “Teremos sorte e nos daremos por satisfeitos se virmos um alívio real [no sistema] até o outono [setentrional]”.



Os equipamentos são mais uma frente limitadora. Os EUA têm 4% menos carretas em circulação do que em 2018, segundo a firma de consultoria ACT Research, embora a demanda por elas tenha aumentado. Biesterfeld, da CH Robinson, diz que os fabricantes de carretas e reboques não têm capacidade para produzir um volume que faça a diferença antes do segundo semestre de 2022.

Mais uma sombra pairando sobre o retorno à normalidade é a negociação com os trabalhadores do complexo Los Angeles/Long Beach, cujos contratos vencem em julho. O contrato anterior, de 2015, só foi alcançado graças à intervenção do governo Obama, depois de nove meses de negociações e de uma greve que deixou dezenas de navios do lado de fora do porto. Peter Sand, analista-chefe da Xeneta, uma firma de dados de transporte marítimo, com sede em Oslo, diz que as conversas com os estivadores, normalmente centradas nas questões da remuneração e da automação, quase certamente resultarão em “alguma forma de interrupção incontornável”.

Nos dez anos anteriores ao coronavírus, o transporte de carga em contêineres estava tão barato que o setor, afetado pelo excesso de capacidade, tinha dificuldade para lucrar. Algumas transportadoras quebraram e as principais companhias marítimas do mundo formaram três alianças, compartilhando espaço nas viagens. Hoje, as nove principais transportadoras do mundo controlam 83% da tonelagem.

Essa consolidação, somada à escassez de investimentos em novos navios antes da pandemia e ao endurecimento das normas sobre emissões, levou muitos especialistas a concluir que as altas tarifas de frete persistirão.

A possibilidade de que o mundo tenha que aprender a conviver com tarifas de frete elevadas se transformou também em uma discussão sobre a ligação entre os custos do transporte e a inflação. Executivos do setor dizem que os custos, mesmo multiplicados por dez, ainda são uma fração muito pequena do preço que o consumidor paga por um produto.

Um relatório da Organização das Nações Unidas (ONU) de novembro, contudo, previu um aumento de 1,5% na inflação mundial em razão do transporte marítimo – e uma elevação ainda maior para itens de menor valor, como móveis, ou produtos de alta tecnologia feitos de milhares de peças que precisam cruzar os oceanos.

A crise do transporte marítimo também trouxe dúvidas sobre a evolução da infraestrutura que sustenta o comércio internacional e a prosperidade econômica.

Scott Price, presidente da UPS International, acredita que uma consequência dos últimos 18 meses é a “migração para novos modelos de cadeia de abastecimento”, com as empresas transferindo a produção de bens complexos para mais perto dos consumidores – como forma de combater os custos de transporte mais altos e o fim da mão de obra chinesa barata.

Essas previsões chegam à medida que as empresas marítimas alocam mais embarcações para as linhas mais lucrativas. A capacidade em tonelagem para as rotas entre a América do Norte e a Ásia aumentou 30% entre janeiro e dezembro de 2021, segundo dados da firma de consultoria Alphaliner. Enquanto boa parte dessa capacidade adicional ficava em filas de espera em vez de navegando, a capacidade destinada à África ou a trajetos entre países asiáticos caiu, respectivamente, 3,3% e quase 10% no mesmo período.

As empresas de navegação também reduziram bastante o número de escalas em suas rotas no segundo semestre de 2021. As paradas nos cinco maiores portos da Ásia e do norte da Europa em rotas semanais caíram 25% desde 2016, um fenômeno que se acelerou ainda mais na pandemia, de acordo com a Alphaliner. Lars Mikael Jensen, chefe da rede oceânica mundial da Maersk, diz que a mudança para um modelo mais baseado em centros de conexão – que o grupo dinamarquês está adotando – ajudará a recuperar a confiabilidade.



“Em vez de fazer escala em cada porto diretamente, colocamos [a carga] em redistribuidores num ponto de conexão”, diz ele. “Isso tornará a rede menos vulnerável a atrasos individuais nos portos [...] isso é algo que queremos fazer mais.”

Essa próxima fase de consolidação nos destinos do setor preocupa a economista especializada em transportes Antonella Teodoro, da firma de consultoria MDS Transmodal. Suas análises mostram uma queda de 12% desde o início de 2019 no número de países com os quais as nações africanas estão diretamente conectadas, o que torna o comércio mais caro.

“Uma conectividade menos direta a pequenas economias deveria tirar o sono de alguns reguladores”, diz Teodoro. “Não se trata de não termos os produtos de Natal a tempo, mas de uma piora [da situação econômica] para os países deixados para trás pela globalização.”

Sean van Dort, presidente de logística da associação setorial Joint Apparel Association Forum Sri Lanka, compartilha desses receios. Há menos navios fazendo escalas em Colombo, centro comercial do país, para entregar tecidos, fios e acessórios do Leste Asiático, necessários para que os fabricantes de roupas locais produzam para marcas multinacionais.

“Muitas pequenas e médias empresas precisaram fechar ou ter suspensões temporárias, pois não têm poder financeiro para arcar com o frete aéreo de mercadorias”, diz. As empresas marítimas são como “um inseto atraído pela luz e vão para onde estão as tarifas de frete mais altas”.

Para os donos de cargas na ponta final de um sistema em crise, o setor de transporte marítimo avisa que notícias melhores vão demorar a chegar.

“Não creio que volte a se normalizar”, diz Andersen, da DSV, para quem os últimos dois anos provocaram mudanças nos fundamentos no setor de logística. “Se ‘normalizar’ significa voltar à situação que víamos antes da covid, para ser honesto, acho que nunca voltaremos [a isso].”
(Tradução de Sabino Ahumada)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/01/2022

LIVE DEBATE OPORTUNIDADES PARA O PORTO DE SANTOS

Instituição atravessa momento único em sua história e perspectivas serão debatidas no próximo dia 6, em evento online

Por Advocacia Ruy de Mello Miller

Foto : Getty Images

Responsável por cerca de 25% do movimento de trocas internacionais do Brasil, o Porto de Santos está perto de celebrar 130 anos de história. É o mais importante porto do país e o mais movimentado da América Latina, segundo a Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA).

Abarca uma área de 7,8 milhões de metros quadrados e tem mais de 1400 empregados. Fica a apenas 70 quilômetros de São Paulo e se conecta a uma ampla rede de infraestrutura de rodovias e ferrovias. Em 2020, registrou uma alta de 9,4% na movimentação de cargas, na comparação com o ano anterior, segundo a Santos Port Authority (SPA).

Acima de tudo, o porto de Santos passa por um momento inédito de transformações. Nos últimos anos, ele se tornou independente financeiramente do Tesouro e conseguiu aprovar seu Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ).

Também se prepara para quatro grandes licitações: graneis líquidos, graneis agrícolas e contêineres. Trabalha ainda para finalizar um novo modelo de concessão das linhas ferroviárias atuando dentro do porto.

E busca criar as condições necessárias para dar início ao processo de desestatização. Recentemente, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, informou que, ainda no segundo semestre deste ano, o governo deve abrir a consulta pública sobre o leilão.

Convidados

A fim de debater o momento atual e o futuro próximo, a Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM) e Valor Econômico se unem na live Porto de Santos: Desafios e Perspectivas. Ela será realizada no dia 6 de julho, às 16h. O evento marca a celebração dos 60 anos da Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM), sociedade especializada em Direito Empresarial, Marítimo, Portuário e Aduaneiro localizada em Santos (SP), desde 1961. Os convidados desse debate serão:

- Thiago Miller, sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller (RMM) e Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB/SP. Especialista em Direito Marítimo e Portuário e em Direito Tributário, é professor no MBA de Direito Marítimo da Universidade Católica de Santos;
- Patrícia Duque Lascosque, presidente do conselho diretor da ATP;
- Antonio Carlos Duarte Sepúlveda, diretor-presidente e diretor de operações interino da Santos Brasil;
- Flavia Takafashi, diretora do departamento de gestão de contratos e arrendamentos e concessão do SNPTA.

Juntos, eles vão conversar sobre a revolução liderada pela SPA, hoje sob a gestão de Fernando Biral, e sobre a perspectiva de aumento do volume de fluxo de cargas, proporcionado pelas melhorias esperadas na ferrovia Norte-Sul, depois que a Rumo venceu a licitação.

Além disso, está em andamento o processo de recebimento de estudos para a concessão de um túnel subterrâneo que irá ligar as duas margens, de Santos e Guarujá. E a conclusão de dois processos de licitação de terminais de celulose consolidou o porto como o maior do país nesse segmento.

Para acompanhar a live, ***clique aqui*** ou acesse as redes sociais do Valor (Facebook e LinkedIn) https://www.youtube.com/watch?v=5RkW_NW2vUM

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/01/2022

FILA VIRTUAL FORA DO PORTO SECO, EM FOZ DO IGUAÇU, TEM MAIS DE CEM CAMINHÕES, DIZ UNAFISCO

Situação é reflexo da paralização de atividades de funcionários da Receita Federal, que pedem regulamento de um bônus de eficiência e produtividade aprovado no início de 2017

Por Estevão Taiar, Valor — Brasília



Segundo a Unafisco, o Porto Seco, em Foz do Iguaçu (PR), na fronteira com o Paraguai e a Argentina — Foto: Reprodução/Multilog

Mais de cem caminhões estão parados em fila virtual nesta terça-feira (11) fora do Porto Seco, em Foz do Iguaçu (PR), na fronteira com o Paraguai e a Argentina. A informação é da Associação Nacional dos Auditores da Receita Federal do Brasil (Unafisco). A fila é reflexo da paralisação de atividades por mais de 1,2 mil



funcionários da Receita em todo o país. O grupo pede a regulamentação de um bônus de eficiência e produtividade aprovado no início de 2017

Segundo a Unafisco, o Porto Seco está com aproximadamente 800 caminhões no pátio, o que representa 80% da capacidade. Na quarta-feira da semana passada, eram 450 caminhões e uma fila virtual "praticamente zerada", afirma a entidade em comunicado.

A Unafisco diz ainda que, desde às 7h desta terça-feira, 95 caminhões já tinham deixado o Porto Seco em direção às fronteiras. Mas, desses 95, apenas 15 já tinham saído do país até as 11h30. Por causa da paralisação, "os outros 80 estão na fila, aguardando autorização para cruzarem a fronteira".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/01/2022

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

BRASIL DIVERSIFICA MAIS, E CHINA PERDE PARTICIPAÇÃO NO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

Chineses reduziram compras em volume de soja e carne, dois dos nossos principais itens de exportação

O Brasil conseguiu diversificar mais as exportações do agronegócio em 2021 e, conseqüentemente, a China perdeu espaço. O país asiático, no entanto, ainda é, de longe, o principal mercado para os produtos brasileiros.

Devido à alta dos preços das commodities, os chineses despenderam muito mais com as importações no Brasil em 2021. Em volume, no entanto, há queda nos principais itens.

A Ásia, embora tenha aumentado em 17,5% os gastos nas importações de produtos da agropecuária brasileira, registrou uma participação de 51,3% no total das vendas externas nacionais em 2021, menor do que em 2020.

Os chineses mantiveram, em valores, uma participação de 30% no agronegócio. Porém, reduziram as compras em volume em dois dos principais itens de exportação brasileiros: soja e carne.

No caso da soja, a disputa entre Brasil e Estados Unidos para exportar para a China foi mais acirrada em 2021.

Já no setor de carnes, os chineses colocaram barreiras à proteína bovina brasileira em setembro, o que afetou as exportações do último trimestre.

As vendas externas brasileiras de soja para a China somaram 60,5 milhões de toneladas em 2021. O volume ficou estável em relação ao de 2020, mas a participação do país asiático nas vendas totais brasileiras recuou para 70%. O Brasil exportou 86,5 milhões de toneladas de oleaginosa, 4% a mais do que em 2020.

No setor de carne bovina, os chineses compraram apenas 15 mil toneladas nos meses de outubro a dezembro do ano passado. Em 2020, o volume havia sido de 269 mil. Eles deixaram de gastar US\$ 1 bilhão no período no Brasil.

O embargo da China fez o Brasil arrecadar 52% a menos com as exportações totais de carne bovina no último trimestre em relação a igual período de 2020. Em volume, a queda foi de 37%.



Os mercados dos EUA e do Chile foram importantes para o Brasil realocar, em parte, a carne que a China deixou de comprar. Além disso, o Sudeste Asiático e alguns países da Europa elevaram as compras do produto brasileiro.

Os EUA saíram da 9ª posição na lista dos principais importadores de carne bovina do Brasil no último trimestre de 2020 para a 2ª no mesmo período do ano passado.

Outros mercados foram importantes para o Brasil não apenas pela compra de carnes mas também pela aquisição de soja. Na América do Norte, países que mais cresceram em participação no agronegócio brasileiro, houve uma presença maior de mexicanos e canadenses nesses setores.

Na Europa, a Espanha se torna um dos principais mercados para o Brasil. Até a França, apesar das críticas, aumentou as importações de soja, em 183%, em 2021.

Na América do Sul, foi o Chile que elevou as compras de carne, o mesmo ocorrendo com alguns países asiáticos, como a Indonésia e a Tailândia. Bangladesh aumentou as compras não apenas de carne mas também de açúcar, soja, cereais e óleos vegetais.

Já o Irã voltou ao mercado brasileiro, com aquisições de cereais, soja, carnes e açúcar. As importações somaram US\$ 2 bilhões, e o país ficou com 2% das exportações de alimentos feitas pelo agronegócio brasileiro.

O Brasil está conseguindo também uma diversificação maior. As vendas externas de feijão atingiram o recorde de 215 mil toneladas em 2021, com a Índia ficando com 103 mil. Em reais, as exportações superaram R\$ 1 bilhão, o que irriga um setor que, normalmente, fica à mercê do mercado interno.

As exportações são de variedades não muito apreciadas pelo consumidor brasileiro, que tem preferência pelo feijão-cariquinha.

O país atingiu também, pela primeira vez, a marca de US\$ 1 bilhão em exportações de frutas. O produto brasileiro foi distribuído do Reino Unido e Canadá a Bangladesh.

Foi comercializado 1,2 milhão de toneladas, no valor de US\$ 1,11 bilhão em 2021.

As exportações deste ano começam aquecidas novamente. Os dados desta segunda (10) da Secex (Secretaria de Comércio Exterior) mostram que a carne que estava represada fluiu bastante nesta primeira semana do mês.

As vendas externas de carne de frango atingiram média diária de 23 mil toneladas, com alta de 69% ante janeiro de 2021. As exportações de carne bovina aumentaram 32%; e as de porco, 42%, em relação ao mesmo período.

A demanda externa continua firme, e os preços estão aquecidos. Os valores das carne bovina e de frango subiram 12% e 15%, respectivamente. A de suínos recuou 11%.

As vendas externas de soja e de milho deste início de ano também estiveram bem acima das de janeiro de 2021, mostra a Secex (Folha de S.Paulo, 11/1/22)

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 11/01/2022

GOVERNO EDITA PORTARIA PARA RENEGOCIAR DÍVIDAS DE EMPRESAS DO SIMPLES, MAS MEDIDA É INSUFICIENTE

EMPRESAS PRECISAM DE MAIS PRAZO PARA REGULARIZAR DÉBITOS, E CONGRESSO SEGUE DETERMINADO A DERRUBAR VETO DO REFIS

Por Idiana Tomazelli / Marianna Holanda

BRASÍLIA - O governo Jair Bolsonaro (PL) editou nesta terça-feira (11) uma portaria para renegociar dívidas de empresas do Simples Nacional com a PGFN (Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional).

A medida é uma tentativa do presidente de acenar às micro e pequenas empresas após ter vetado —a contragosto— um projeto que abriria uma ampla negociação de dívidas desse público.

Fontes do governo admitem, porém, que a portaria é pouco eficaz para equacionar o problema. A medida alcança apenas os débitos já inscritos na dívida ativa da União, sem incluir aqueles em fase administrativa de cobrança pela Receita Federal.

O veto ao Refis do Simples Nacional abriu uma crise dentro do governo e irritou o Congresso Nacional, onde lideranças haviam dado amplo apoio à medida.

O próprio presidente vem dizendo em entrevistas que o embate entre as equipes política e econômica gerou mal-estar no governo.

"Fui obrigado a vetar a renegociação das dívidas das pequenas e microempresas. Isso logicamente teve um estresse entre eu e a equipe econômica, no bom sentido", afirmou Bolsonaro, na segunda-feira (10). Dias antes, chegou a dizer que a pasta de Paulo Guedes "deixa a desejar".

Desde o veto, Bolsonaro ordenou a seus auxiliares que encontrem uma solução para as dívidas das empresas menores. Na segunda-feira, após conversa com Paulo Guedes, o presidente anunciou que haveria uma portaria para tratar da questão, mas não deu detalhes.

A edição portaria da transação tributária —como é chamada essa modalidade de negociação— já vinha sendo cogitada desde a semana passada, mas acabou tendo poucos avanços desde então. A Folha apurou que, até a manhã desta terça-feira, não havia nenhum ato concluído para publicação. Os técnicos foram convocados de última hora para fechar os detalhes da medida, publicada em edição extra do Diário Oficial da União.

Segundo a portaria, as empresas do Simples Nacional terão até 31 de março para aderir à negociação. Quem optar pela modalidade precisará pagar uma entrada equivalente a 1% do valor negociado, em até oito parcelas.

O saldo restante da dívida deverá ser quitado em até 137 prestações, com descontos de até 100% em juros, multas e encargos. O abatimento, porém, não pode ser maior que 70% do valor total da dívida (principal mais as correções).

Na transação tributária, o valor do desconto é definido caso a caso pela PGFN, de acordo com a capacidade de pagamento do devedor. A mesma lógica será aplicada no caso da portaria focada nas empresas do Simples Nacional.

Caso a empresa tenha tido perdas durante a crise provocada pela pandemia da Covid-19, isso será computado como um redutor da capacidade de pagamento da companhia.

Há ainda a possibilidade de aderir à transação de pequeno valor (para débitos de até R\$ 72.720), com entrada de 1% e descontos de até 50%, conforme o prazo escolhido para pagamento.

Segundo o Ministério da Economia, 1,8 milhão de empresas estão inscritas na dívida ativa da União por débitos do Simples Nacional, das quais 160 mil são microempreendedores individuais (MEIs). O valor total dos débitos é de R\$ 137,2 bilhões.

O deputado Marco Bertaiolli (PSD-SP), que foi o relator do Refis do Simples na Câmara, afirmou que a portaria é uma tentativa do governo de amenizar o mal-estar provocado pelo veto. "Esta portaria minimiza [o problema] e oferece uma alternativa. Mas não é abrangente como o Refis", disse.

Segundo Bertaiolli, o ato da PGFN não tira a disposição do Congresso Nacional em derrubar o veto presidencial. "Vamos derrubar", assegurou.

Fontes da área econômica relataram à Folha que ainda há outro problema a ser resolvido e que não é alvo da portaria: o risco de exclusão de empresas do regime do Simples devido à existência de débitos tributários.

O governo estuda a prorrogação do prazo para a regularização desses débitos, para 31 de março ou 29 de abril, dando tempo para que o Congresso reverta o veto ao Refis. A derrubada do veto tem sido defendida pelo próprio presidente da República.

Para essa prorrogação, é necessária a aprovação de uma resolução pelo Comitê Gestor do Simples Nacional, formado por representantes do governo federal, de estados, de municípios e do Sebrae. O mesmo expediente já foi adotado em outros anos.

Um prazo maior de regularização ajuda as empresas porque afasta o risco de elas serem excluídas após optarem pelo regime simplificado. Hoje, as duas etapas —opção e regularização— precisam ser cumpridas até 31 de janeiro.

O autor da proposta do Refis, vice-líder do governo no Senado, Jorginho Mello (PL-SC), disse que agora está tudo resolvido, contando com a derrubada do veto na volta dos trabalhos legislativos.

"Mantém a derrubada do veto mesmo com a portaria, claro, normal. A portaria era o que precisava ser feito e agora está tudo certo, falei com o presidente, [com] Guedes", disse à Folha.

Segundo Mello, o Comitê Gestor do Simples já está preparando a resolução necessária para a prorrogação do prazo de regularização.

Fonte: Folha de São Paulo - SP
Data: 11/01/2022



AGÊNCIA BRASIL - DF

CSN ELEVA NÍVEL DE EMERGÊNCIA DE BARRAGEM EM MINAS GERAIS

Empresa Minérios Nacional informa que acionou o nível 2 de emergência
Por Alex Rodrigues - Repórter da Agência Brasil - Brasília

Técnicos dos órgãos públicos responsáveis por fiscalizar as barragens de mineração existentes em Minas Gerais fizeram vistorias, na manhã de hoje (11), na chamada Barragem B2, localizada na cidade de Rio Acima, na região metropolitana de Belo Horizonte.

Em nota, a empresa Minérios Nacional informa que acionou o nível 2 de emergência da estrutura devido às consequências do grande volume de chuvas que há semanas atinge o estado. Segundo



a Defesa Civil estadual, o nível 2 não indica risco iminente de rompimento da barragem. Ainda assim, o local está passando por uma vistoria técnica.

Controlada pela Companhia Siderúrgica Nacional (SCN), a Minérios Nacional afirma que não há pessoas morando na chamada Zona de Autossalvamento (ZAS) da barragem, ou seja, na região imediatamente abaixo da estrutura. Informação confirmada pela Defesa Civil estadual.

Ainda em sua nota, a Minérios Nacional acrescentou que o acionamento segue o Plano de Emergência de Barragem de Mineração e que está “trabalhando para minimizar os impactos na estrutura”, sem detalhar quais impactos são estes. “Com a redução das chuvas será possível avançar nos reparos para restabelecer o nível de segurança”, acrescenta a empresa.

Até a publicação desta reportagem, o Corpo de Bombeiros ainda não tinha reunido informações preliminares sobre a inspeção.

Rio Acima é uma das 145 cidades mineiras que já decretaram situação de emergência em razão das chuvas. Desde a semana passada, a precipitação pluviométrica na região fez com que cursos d'água que cortam a cidade, como o Rio das Velhas e o Córrego Santo Antônio, transbordassem. Segundo a prefeitura, nos últimos dias, a população enfrentou inundações, alagamentos, enxurradas, deslizamento de terra, erosão de terrenos, desabamentos e a interrupção do tráfego de veículos. Além disso, moradores de áreas ribeirinhas, como o bairro Matadouro, tiveram que ser removidos. O abastecimento de água e o transporte público foram interrompidos.

Edição: Valéria Aguiar
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 11/01/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ERRAMOS: ESTALEIRO JURONG ARACRUZ NÃO É A UNIDADE DA SEMBCORP MENCIONADA EM ARBITRAGEM

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 11 Janeiro 2022

Em relação à notícia intitulada "Estaleiro Jurong enfrenta arbitragem sobre alegações de violação e cobrança de pagamentos," publicada em 27/12/2021, pela Portos e Navios, esclarecemos:

A Jurong Shipyard Pte Ltd ("JSPL") foi confundida na notícia com o "Estaleiro Jurong". A JSPL é uma pessoa jurídica pertencente ao grupo SembCorp Marine e opera em Cingapura. Já o Estaleiro Jurong Aracruz Ltda ("EJA") está sediado no município de Aracruz/ES. A empresa localizada no Brasil não está envolvida na arbitragem.

As informações foram obtidas de fonte confiável no exterior, a partir de comunicado da SembCorp. Mas estava errada na origem e Portos e Navios errou publicá-las, mencionando o Estaleiro Jurong.

A Sembcorp Marine Ltd. é empresa listada na bolsa de valores de Cingapura e que atua no ramo de engenharia naval desde 1963. No site da companhia, a Jurong Shipyard Pte Ltd (JSPL) está listada como uma de suas empresas, assim como o Jurong Aracruz (EJA).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/01/2022

MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 17,1% EM 2021 E ALCANÇA NOVO RECORDE ANUAL

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 11 Janeiro 2022



O Porto de Imbituba encerrou o ano de 2021 com 6.874.779 toneladas movimentadas, volume que consolida um novo recorde anual para complexo portuário e crescimento de 17,1% nas operações em relação a 2020. De janeiro a dezembro, foram realizadas 285 atracações em Imbituba, principalmente de navios carregados com produtos importados. O número de atendimentos obteve um incremento de 21,8%, se comparado ao ano anterior.

O porto público segue com predominância de operações graneleiras minerais e vegetais (81,3% do total), mas sedimenta também a capacidade de movimentação de diferentes cargas, como contêineres (12%), cargas gerais (6,4%) e o granel líquido (0,3%). Os principais produtos movimentados em 2021 foram o coque de petróleo, seguido dos contêineres, fertilizantes, sal e minério de ferro. Destaque também para a hulha betuminosa e os produtos agrícolas: soja, farelo de soja e milho.

O coque de petróleo, nas modalidades calcinado e não calcinado, obteve expressiva liderança no portfólio de cargas, com 28,4% do volume total movimentado (1,95 milhão de toneladas) e crescimento de aproximadamente 92% em relação a 2020. O mineral foi transportado nos dois fluxos de comércio exterior, com predomínio de operações de importação dos Estados Unidos.

O bom desempenho portuário concretizou quatro meses no topo da lista dos maiores volumes mensais que se tem registro na história do porto: julho (717,8 mil t); outubro (694,4 mil t); maio (681,9 mil t) e agosto (667,1 mil t). Além da manutenção do portfólio, Imbituba movimentou novos produtos, como a primeira grande exportação de canola do Brasil e o transbordo de cabos para a nova linha de transmissão de energia elétrica da grande Florianópolis.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 11/01/2022

ABAC DEFENDE FROTA PRÓPRIA COMO GARANTIA DE ESTABILIDADE PARA A CABOTAGEM

Da Redação *NAVEGAÇÃO* 11 Janeiro 2022



A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) considera positiva a redação final da Lei 14.301, que institui o Programa BR do Mar. Mas vê como ponto preocupante a falta de um lastro de navios brasileiros em garantia ao afretamento. "Quantos navios pode-se realmente afretar por tempo em relação aos navios próprios? Eu ainda tenho dúvidas quanto à efetividade de lei que permite afretamento de navios a casco nu sem exigir investimento em navios próprios", diz o presidente da Abac, Mark Juzwiak.

Ele destaca que antes exigia-se navio próprio para que se obtivesse o status de armador brasileiro. "Defendemos [a Abac] isso o tempo todo e não saiu do jeito que a gente queria. Ter navio próprio dá mais estabilidade. Você sabe quanto você pagou no navio, você sabe a longo prazo qual é o seu custo. A única variável seria o custo do combustível."

Para Juzwiak, quando se abre o afretamento para os navios a casco nu, há riscos relacionados ao preço no exterior, que pode estar em baixa ou em alta, o que afeta os custos. O executivo destaca que a situação não é boa para a regularidade que a cabotagem requer. "Se passarmos a conviver com navios substandards de bandeira brasileira, a imagem da cabotagem fica prejudicada", diz ele.

De um modo geral, a Abac exalta o resultado final e não bate o martelo em afirmar que a lei ficou ruim. "Foi uma solução negociada, tem o respaldo do Congresso, é uma política de longo prazo. Não é um decreto, é uma lei. Embora tenha de ser regulada", ressalta o presidente da entidade.

Juzwiak reitera como ponto importante, a definir, o detalhamento da quantidade de navios que se vai poder afretar baseado no lastro, o que pode dar mais peso ou menos peso ao investimento de armadores no Brasil. O executivo afirma que investir em navios próprios dá estabilidade. "Do jeito que está complicada a situação da logística mundial, contar com navios afretados no Brasil é difícil. Os navios estão sendo usados todos no exterior. Na cabotagem, você precisa ter um custo mais baixo e um custo mais constante. Durante todo o desenvolvimento da Br do Mar a gente defendeu essa posição de que o custo da cabotagem tem de ser constante. Não se pode subir de um dia para o outro 100% do frete porque o mercado não absorve e a prateleira no supermercado reflete isso na hora", diz Juzwiak.

O mercado hoje está atraente para a retirada de navios da cabotagem com o objetivo de fretá-los no exterior. Os operadores internacionais estão com taxas muito mais altas do que os armadores ganham com a cabotagem. "Mas os armadores que hoje estão presentes e operando no Brasil têm compromisso com o país", afirma o presidente da Abac.

Houve caso de armador que retirou navio da cabotagem para fretamento no exterior. Para isso, teve de encontrar solução de maneira a racionalizar a programação para não afetar o serviço. "De um modo geral, os armadores que operam no Brasil na cabotagem mantêm a frota no país. A Aliança Navegação recebeu ofertas de fretar os navios, mas como está comprometida com o tráfego da cabotagem não abriu mão", diz Juzwiak.

Navios de 4,8 mil TEUs hoje estão cotados a US\$ 70 mil a US\$ 80 mil dólares a diária no mercado internacional. Antes da pandemia, a cotação era de US\$ 20 mil a US\$ 25 mil dólares por dia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2022

FIM DO REPORTE REPRESA R\$ 2 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11 Janeiro 2022



O veto presidencial ao Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) na Lei 14.301, que cria o programa BR do Mar, propiciará ao Orçamento economia equivalente a 0,01% da receita tributária brasileira. Mas pode represar R\$ 2 bilhões em investimentos.

Em 2022 a arrecadação projetada é de cerca de R\$ 2 trilhões. Já a desoneração em equipamentos via Reporto estava estimada em R\$ 300 milhões, segundo a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP). Para a entidade, a supressão do estímulo na nova legislação de incentivo à cabotagem representará um retrocesso.

"Esses R\$ 300 milhões em 2022 são apenas 0,01% da arrecadação, mas estão relacionados a investimentos estimados em R\$ 2 bilhões. O investidor não se compromete a injetar R\$ 500

milhões num empreendimento se não sabe quanto terá de investir em equipamentos que podem chegar a R\$ 50 milhões", exemplifica o presidente da entidade, Jesualdo Conceição da Silva. Ele chama a atenção para a possível fuga de investidores justamente no momento em que o Ministério da Infraestrutura programa uma série de privatizações em portos e ferrovias. "Sem contar o risco de empresas multinacionais detentoras de terminais redirecionarem investimentos para instalações portuárias localizadas em outras partes do mundo", diz o dirigente.

O Reporto foi criado em 2004 e desde então está incorporado à previsão de investimentos nas licitações em arrendamentos portuários. A ABTP estima em 15% a fração de equipamentos que podia receber o benefício do Reporto. Mas para esses a redução no preço ultrapassava os 40% a 60%, a depender do local do empreendimento. "À desoneração federal somavam-se os benefícios regionais em efeito cascata. Quando havia o Reporto, havia também incentivo em alguns estados, como Rio e São Paulo, via ICMS", lembra Jesualdo.

O Reporto englobava equipamentos dos setores portuário e ferroviário sem similares nacionais.

Um estudo da ABTP de 2020 verificou que de uma receita tributária de R\$ 1,5 trilhão, os incentivos, chamados pela Receita de gastos tributários, somavam R\$ 300 bilhões. Desses, o Reporto era beneficiário de R\$ 250 milhões, que representaram 0,07% do total de incentivos aos setores produtivos.

R\$ 60 bilhões

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) estima em R\$ 60 bilhões os investimentos programados no setor portuário nos próximos anos. Nessa conta entram contratos de adesão assinados e anúncios públicos em andamento. O presidente da entidade, Murillo Barbosa, destaca que qualquer projeto de investimento leva em conta as regras existentes. E para os investidores o Reporto faz toda diferença. "Os portos e terminais brasileiros, antes criticados como um dos grandes gargalos do país, hoje estão no estado da arte internacional. E muito graças à contribuição do Reporto", destaca Barbosa.

Nas negociações para a formulação do então projeto de lei BR do Mar, o Ministério da Infraestrutura era favorável à prorrogação do Reporto, versão que acabou prevalecendo na Câmara e no Senado. Mas o Ministério da Economia, desde o início contra ao regime tributário, acabou vitorioso, ao emplacar o veto.

"O Ministério da Economia foi contra, alegando a lei de responsabilidade fiscal. Mas têm saído isenções fiscais a todo momento. Por que somente os setores portuário e ferroviário têm de pagar a conta?", questiona o presidente da ATP. Para ele, quem vai arcar com o fim da desoneração é o produto brasileiro, já que inevitavelmente o custo portuário vai subir.

Coalizão

Entidades integrantes da Coalizão Empresarial Portuária, formada para atuar em bloco nas negociações da BR do Mar, já se reuniu nesta segunda-feira (10) para traçar a estratégia de convencimento aos congressistas na derrubada do veto presidencial. Integram a coalizão, além da ABTP e da ATP, a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), a Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

Murillo Barbosa acredita que o Congresso Nacional está convencido da importância do Reporto. "Nós temos muita argumentação e vamos trabalhar. Estamos otimistas."

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/01/2022



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 001/2022
Página 36 de 36
Data: 11/01/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS 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