

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 074/2022
Data: 13/06/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
NAVIO OMICRON NIKOS, DA LIBÉRIA, ATINGE COSTADO NO PORTO DE SANTOS; VÍDEO	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	5
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 375,7 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	5
MODELO BRASILEIRO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS DEVE SER ESTUDADO POR PAÍSES DA AMÉRICA LATINA, SUGERE BID	5
FUNDAMENTAL PARA O AGRONEGÓCIO PARANAENSE, TOLEDO TEM ACESSO REMODELADO COM TRAVESSIA URBANA NA BR-163	6
AMPLIAÇÃO DA PISTA DO AEROPORTO DE LINHARES VAI AUMENTAR CONEXÃO DO ESPÍRITO SANTO COM O BRASIL	7
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	8
NÚMERO DE INVESTIDORES POSICIONADOS NO TESOUREIRO DIRETO É O MAIOR DA SÉRIE HISTÓRICA.....	8
MINISTÉRIO LANÇA HOTSITE PARA MOSTRAR TRANSFORMAÇÕES DA ECONOMIA.....	9
AUTORIZADO CONCURSO PÚBLICO COM 699 VAGAS PARA A RECEITA FEDERAL.....	10
NO AMAPÁ, CERCA DE 2000 MULHERES PARTICIPAM DO EVENTO “BRASIL PRA ELAS”	11
PORTAL PORTO GENTE.....	12
ECOVIAS INICIA OBRAS DE MACRODRENAGEM EM SÃO VICENTE	12
ANTT REALIZA VISITA TÉCNICA NA MRS LOGÍSTICA EM SÃO PAULO.....	12
STS10 VAI POTENCIALIZAR O PORTO DE SANTOS	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	15
EDITORIAL - COMPROMISSO RENOVADO	15
NACIONAL - HUB – CURTAS	15
<i>MetaBE</i>	15
<i>Gerando receita</i>	16
<i>Clandestino</i>	16
NACIONAL - SENADO AGENDA ANÁLISE DO PL DO ICMS PARA ESTA SEGUNDA-FEIRA	16
NACIONAL – ENTREVISTA - MARIO POVIA	17
NACIONAL - BE NEWS LANÇA APLICATIVO DE NOTÍCIAS PARA SMARTPHONES E TABLETS	21
NACIONAL - O APLICATIVO.....	22
INTERNACIONAL - OMC VAI DEBATER SEGURANÇA ALIMENTAR, ENQUANTO UCRÂNIA TENTA NOVAS ROTAS PARA GRÃOS	23
OPINIÃO - AS PRÁTICAS ESG PARA AVANÇOS NO COMÉRCIO EXTERIOR.....	24
OPINIÃO - TRANSFORMAÇÕES INQUIETANTES	25
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	27
IMPORTAÇÃO NO BRASIL SEGUE EM ALTA E ESTIMULA NOVAS EMPRESAS	27
ANGLO AMERICAN E PORTO DO AÇU ANUNCIAM PARCERIA PARA PROJETO DE REAPROVEITAMENTO DA ÁGUA UTILIZADA NA OPERAÇÃO DO MAIOR MINERODUTO DO MUNDO	28
COMBUSTÍVEL DE NAVIOS TEM ALTA DE 100% NO PREÇO EM CINCO MESES, DIZ PETROBRAS.....	29
RECEITA E POLÍCIA FEDERAL SE REÚNEM PARA TRATAR DE AÇÕES NO PORTO DE SANTOS.....	31
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....	32
ANP QUESTIONA CUSTOS E CONTRATAÇÃO DO GASODUTO GASIG ATRASA	32
PETROBRAS E GOVERNO DE SERGIPE BUSCAM CLIENTES PARA VIABILIZAR GASODUTO	34
CORIO, DA AUSTRALIANA MACQUAIRE, PREVÊ 5 GW DE EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL.....	37
RAÍZEN INAUGURA PRIMEIRO ELETROPONTO PARA RECARGA RÁPIDA EM SÃO PAULO.....	38
JORNAL O GLOBO – RJ.....	40
SENADORES APROVAM TEXTO-BASE DE PROJETO QUE CRIA TETO DO ICMS	40
ESTADOS PEDEM COMPENSAÇÃO TOTAL PELA UNIÃO POR PERDA DE ARRECADAÇÃO COM TETO DO ICMS PARA COMBUSTÍVEIS	42
BOLSAS CAEM PELO MUNDO COM EXPECTATIVA DE AUMENTO DA TAXA DE JUROS NOS ESTADOS UNIDOS ESTA SEMANA.....	43
NOVAS AÇÕES DA ELETROBRAS ESTREIAM HOJE NA BOLSA. VEJA COMO DINHEIRO LEVANTADO PODE ALIVIAR CONTA DE LUZ.....	44



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	45
CONCESSÃO PREVÊ CONSTRUÇÃO DE TÚNEL SUBMERSO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ.....	45
PORTO DE SANTOS PODE SER 2ª MAIOR PRIVATIZAÇÃO DO GOVERNO BOLSONARO APÓS ELETROBRAS	46
VALOR ECONÔMICO (SP).....	49
NOVOS AUMENTOS DO PETRÓLEO À VISTA	49
ANTECIPAR RECEITA FUTURA DO PRÉ-SAL CRIA ILUSÃO FISCAL	51
PREFEITO DIZ QUE SANTOS É IGNORADA NA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO E ACIONA TCU	52
USINAS REDUZEM RITMO DE FIXAÇÃO DE PREÇOS DE AÇÚCAR PARA 2023/24.....	53
SETORES VITAIS DA COREIA DO SUL ESTÃO PARALISADOS POR GREVE DE CAMINHONEIROS	54
CORIO VAI CONSTRUIR 5 GW DE GERAÇÃO EÓLICA OFFSHORE NO RS, ES E CE	55
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	56
PRÉ-SAL ELEVA EXPORTAÇÃO, MAS FRACASSA EM REDUZIR DEPENDÊNCIA DE IMPORTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS	56
VENDA DA PARTE DA UNIÃO EM CONTRATOS DE PARTILHA DE PETRÓLEO É CRITICADA	59
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	62
ANÁLISE DA TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE DA LOG-IN AVANÇA NO CADE	62
ARTIGO - SETOR LOGÍSTICO NÃO VIVE O FIM DO MUNDO.....	63
BAMIN CRIARÁ NOVO CORREDOR LOGÍSTICO DE INTEGRAÇÃO E EXPORTAÇÃO NO BRASIL	64
SUBSÍDIO ISOLADO SERIA INCAPAZ DE TORNAR BRASIL COMPETITIVO NA NAVEGAÇÃO	67
MARINHA ASSINA CONTRATO PARA CONSTRUÇÃO DO NAVIO POLAR	69
ARTIGO - FRETES: PARA ONDE IRÃO?	70
SUAPE CONECTA LANÇA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE GRI-2021	72
ALTERA&OCYAN ASSINA CONTRATO COM A 3R PETROLEUM PARA MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DOS ATIVOS DE PAPA TERRA	73
WILSON SONS INICIA OPERAÇÃO DE NOVO REBOCADOR COM TECNOLOGIA CAPAZ DE REDUZIR EMISSÃO DE GASES DE EFEITO ESTUFA	74
SCHLUMBERGER E SUBSEA 7 RENOVAM A ALIANÇA GLOBAL DE INTEGRAÇÃO SUBMARINA	76
TEV E TECON SANTOS BATEM RECORDES NO MÊS DE MAIO.....	76
REGULAÇÃO SOBRE PRATICAGEM NÃO SERÁ IMPOSITIVA, DIZ MINFRA.....	77
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	78
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	78



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NAVIO OMICRON NIKOS, DA LIBÉRIA, ATINGE COSTADO NO PORTO DE SANTOS; VÍDEO

Segundo a SPA, houve danos no casco da embarcação que segue atracado

Por: ATribuna.com.br



*Navio Omicron bateu no costado do cais do Armazém 16
Foto: Reprodução*

O navio Omicron Nikos causou um acidente no cais do Armazém 16, no Porto de Santos, no início da tarde desta segunda-feira (13). A Tribuna obteve imagens do acidente que, segundo a autoridade portuária, não deixou feridos. (assista vídeo abaixo)

A embarcação, de bandeira da Libéria, carregado com 71 toneladas de açúcar, atingiu o costado do cais do armazém por volta de 12h15, segundo

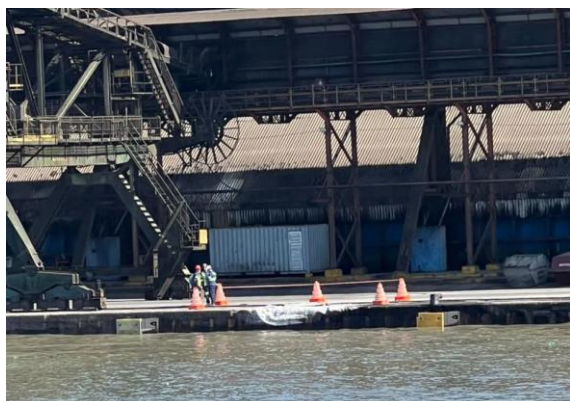
informou a Santos Port Authority (SPA).

Vídeo : Navio Omicron Nikos, da Libéria, atinge costado no Porto de Santos

https://youtu.be/n_tPfEZ-85o

De acordo com a SPA, a batida provocou danos no casco do navio bem como no cais. Imagens mostram o momento da colisão do costado.

Segundo a autoridade responsável, foi acionado o Plano de Emergência para avaliação de danos ambientais, que verificou não haver sinais de óleo no mar ou qualquer tipo de vazamento causado pela colisão.



A embarcação segue atracada no mesmo local aguardando, por determinação da Marinha, inspeção da classificadora para saber se poderá seguir ou não seu destino.

A SPA concluiu dizendo que o incidente não provocou qualquer reflexo nas demais operações portuárias ou na navegação.

*Navio sofreu danos no próprio casco após colisão Foto:
Reprodução*

A Marinha do Brasil disse que foi informada sobre um acidente de um navio mercante durante manobra de desatracação.

Uma equipe de peritos foi enviada ao local para verificar os fatos que causaram o incidente.

A Marinha afirmou que não houve indícios de poluição hídrica. Será instaurado um inquérito administrativo para apurar as causas e possíveis responsáveis.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 13/06/2022

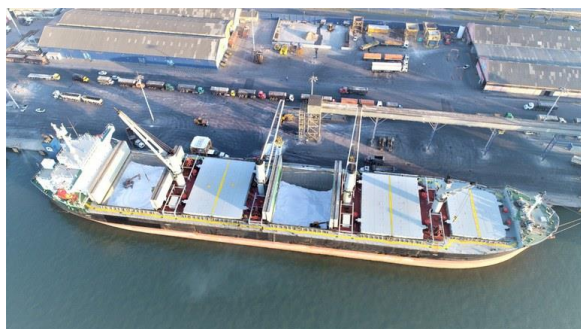


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 375,7 MILHÕES DE TONELADAS NO PRIMEIRO QUADRIMESTRE

Navegação Interior registrou crescimento de 7,15%. movimentação de carga geral solta teve alta 26,9% no ano



O setor portuário movimentou 375,7 milhões de toneladas no primeiro quadrimestre de 2022. Os portos privados foram responsáveis por movimentarem 244 milhões de toneladas e os públicos 131,7 milhões. Os dados são do Estatístico Aquaviário da ANTAQ.

Entre os destaques dos portos públicos estão: o Porto de Santos (SP), que movimentou 40,5 milhões de toneladas (+6,2%), e o Porto de Paranaguá (PR), com 16,6 milhões de toneladas (+0,8%). Já os terminais privados com maior

crescimento no período foram: Terminal Aquaviário de Madre de Deus (BA), que movimentou 6,4 milhões de toneladas (+32,3%); seguido pelo Terminal de Tubarão que registrou 18,4 milhões de toneladas (+12,1%) e o Terminal Aquaviário de São Sebastião (SP), com 19,4 milhões de toneladas movimentadas (7,2%).

Em relação aos tipos de navegações, o destaque foi a navegação interior. Entre janeiro e abril foram movimentadas 26,6 milhões de toneladas, registrando um crescimento de 7,15% no comparativo com o mesmo período do ano anterior. Os maiores aumentos no transporte de cargas pelas vias fluviais foram o granel líquido e gasoso (+29,2%), e carga geral (58%)

Em relação às mercadorias, a movimentação de petróleo e derivados, sem óleo bruto teve com alta de 1,1% (27,4 milhões de toneladas); fertilizantes registrou alta de 22,8% (12,1 milhões de toneladas); e ferro e aço com variação positiva de 3,7% (8,1 milhões de toneladas) no primeiro quadrimestre em comparação com igual período de 2021.

Levando-se em conta o perfil de carga, os números mostram que houve um crescimento robusto na movimentação de carga geral solta no ano. Foram movimentados 23,9 milhões de toneladas, aumento de 26,9%.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 13/06/2022

Um estudo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) recomenda que os países da América Latina se atentem à experiência do Brasil com as debêntures incentivadas para a infraestrutura. Publicado em abril de 2022, “Infrastructure Bonds, The Case of Brazil” compara o financiamento da infraestrutura no Brasil com projetos dos demais países na América Latina, contrastando-o com resultados obtidos pelas principais economias da região, como México, Chile, Colômbia, Peru, Argentina e Panamá. Conforme a publicação, entre todos os países comparados ao Brasil, somente a Colômbia emite títulos de infraestrutura em moeda local em proporções significativas. Ainda assim, essas emissões se restringem a projetos de transportes.

O Brasil tem atingido resultados animadores. Com exceção de 2020, quando a pandemia de Covid-19 impactou negativamente o mercado, os últimos anos registram um claro aumento de emissões de debêntures incentivadas, no setor de infraestrutura, com recordes sendo batidos ano após ano. Em 2021, foram emitidos R\$ 46,7 bilhões, maior volume da história. Neste ano, até o mês de maio, já foram realizadas emissões de R\$ 18,3 bilhões, valor que supera os números registrados no mesmo período do ano passado (R\$ 16 bilhões).

O BID observa que, do ponto de vista dos investidores, os títulos em moeda local também podem ser atraentes pelo reduzido risco de inadimplência. Mas, na análise da entidade, o case brasileiro ainda pode ser aperfeiçoado para aumentar a participação estrangeira no mercado de títulos de infraestrutura e elevá-lo a patamares observados no mercado doméstico de títulos da dívida pública. Neste sentido, o estudo defende a aprovação pelo Congresso Nacional do Projeto de Lei nº 2646/2020, também de chamado de PL das Debêntures da Infraestrutura. A proposta prevê um incentivo tributário diretamente ao emissor das debêntures – e não apenas aos compradores, como é hoje – e permite que os instrumentos sejam definidos em moeda estrangeira, o que, conforme o BID, resultaria em maior atração de investimentos internacionais para a infraestrutura brasileira.

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

Data: 13/06/2022

FUNDAMENTAL PARA O AGRONEGÓCIO PARANAENSE, TOLEDO TEM ACESSO REMODELADO COM TRAVESSIA URBANA NA BR-163

Cidade no oeste do Paraná é conhecida pela grande produção de grãos e de animais de corte



Obra incluiu travessia, duplicação de pistas e construção de marginais dos dois lados da rodovia - Foto: Divulgação/DNIT

Grande produtor de soja, milho, suínos e frango, gado leiteiro e de corte, o município de Toledo (PR) tem um novo acesso com a liberação ao trânsito da travessia urbana da BR-163/PR. Com a obra, realizada pelo Governo Federal por meio do Ministério da Infraestrutura, a cidade poderá transportar sua produção por uma das principais rodovias de

escoamento de safra do Brasil.

Equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) fizeram uma obra de arte especial (OAE) com um tramo isostático, com vão de 32 metros, encerrando comprimento total do tabuleiro de 32,8 metros, além das lajes de aproximação. O tabuleiro é normal e em tangente, com largura total constante de 22,30m. Além da travessia urbana, foram entregues as pistas duplas (2,4 km), marginal à direita (2,65 km) e marginal à esquerda (2,35 km).

No segmento da BR-163/PR localizado entre os municípios de Toledo e Marechal Cândido Rondon, as equipes do DNIT também realizaram serviços de terraplenagem, sub-base e

drenagem, além de proteção ao meio ambiente e conclusão das desapropriações necessárias à obra.

O trecho que passou pelas intervenções atende os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraná no escoamento da produção aos portos de Paranaguá (PR). Além disso, a rodovia é importante ligação com o Paraguai.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

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

Data: 13/06/2022

AMPLIAÇÃO DA PISTA DO AEROPORTO DE LINHARES VAI AUMENTAR CONEXÃO DO ESPÍRITO SANTO COM O BRASIL

Ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, participou da inauguração das melhorias na área operacional do terminal e vistoriou o projeto de duplicação da BR-259/ES



Melhorias permitirão movimentação no local de aeronaves de maior porte para transporte de cargas e passageiros - Foto: Hélio Filho/Governo ES

Após passar por melhorias para ampliar a capacidade operacional, o Aeroporto de Linhares, no Espírito Santo, está apto a receber aeronaves de maior porte para transportar passageiros e cargas. Além de passar por reformas, o aeródromo teve a pista de pouso e decolagens ampliada em 1,86 quilômetros, o que possibilita a movimentação no local de aeronaves como o Boeing 757/200 – modelo que comporta até 239 passageiros em uma única classe.

Importante para a conexão logística entre o norte do estado com as demais unidades da federação, a ampliação do aeródromo impulsionará a economia e o turismo no litoral capixaba. As intervenções contemplaram construção e sinalização luminosa das novas pistas de pouso e decolagem e de táxi; melhoramento da pista de táxi já existente (B) e sinalização horizontal. Foram investidos cerca de R\$ 30 milhões, sendo em torno de R\$ 18 milhões recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) e o restante, contrapartida do Executivo estadual, conforme previsto em convênio firmado com a União em 2011. O investimento na estação meteorológica é de R\$ 3,6 milhões.

Com a homologação da nova pista pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) em 21 de fevereiro, o terminal aéreo está apto a executar operações diurna e noturna de voos VRF (Visual Flight Rules) e turboélice, bem como de aviões de maior porte. A administração do aeroporto é responsabilidade da prefeitura do município e o governo do estado trabalha na contratação das obras de reforma e ampliação do terminal de passageiros.

“O Governo Federal olha para a infraestrutura do Espírito Santo de forma estratégica. Com a nova pista do aeroporto de Linhares, vamos ver a aviação regional pujante, avançando no estado. Os investimentos federais no Espírito Santo são fundamentais à conexão logística, à economia e ao Turismo”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Ele adiantou que em breve será instalada a estação meteorológica automática em solo.

Rodovias

Em Colatina (ES), a comitiva do Ministério da Infraestrutura vistoriou o projeto de engenharia para duplicação da BR-259, que liga o Espírito Santo a Minas Gerais a empresários. “É uma demanda antiga da região. Iniciamos os projetos de duplicação neste ano e esperamos concluí-los até o fim



do ano para que possamos começar essas obras até o fim do ano”, disse o ministro, que destacou o apoio da bancada capixaba para assegurar o andamento célere dos projetos federais prioritários no estado.

Outras intervenções federais no Espírito Santo incluem as obras da BR-447/ES, corredor logístico com 4,7 quilômetros, que vai facilitar o tráfego de veículos pesados entre as cidades de Cariacica, Serra e Vila Velha, além de agilizar a logística de embarque e desembarque de mercadorias no Porto de Capuaba.

Com cerca de metade da obra concluída, o contorno de Mestre Álvaro, traçado da rodovia BR-101 planejado como alternativa rodoviária ao escoamento das cargas, deve contribuir para a fluidez do trânsito na região metropolitana de Vitória, facilitando o tráfego de veículos pesados que fazem o transporte de mercadorias em direção ao porto da capital capixaba. O empreendimento é a maior obra do Governo Federal no estado: vai beneficiar 2 milhões de pessoas na região e soma R\$ 456,4 milhões em investimentos.

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

Data: 13/06/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

NÚMERO DE INVESTIDORES POSICIONADOS NO TESOUREO DIRETO É O MAIOR DA SÉRIE HISTÓRICA

Levantamento do Tesouro mostra que o número de investidores no programa continua subindo

Em abril de 2022, o total de investidores ativos no Tesouro Direto, isto é, aqueles que atualmente estão com saldo em aplicações no programa, atingiu a marca de 1.935.177 pessoas, um aumento de 34.399 investidores no mês. Já o número de investidores cadastrados no programa aumentou em 500.978, crescimento de 72,80% em relação a abril de 2021, atingindo a marca de 18.392.003 pessoas.

Operações de investimento

No mês de abril de 2022, foram realizadas 494.087 operações de investimento em títulos do Tesouro Direto, no valor total de R\$ 3,12 bilhões. Durante esse mês, os resgates foram de R\$ 1,65 bilhão. Dessa forma, houve emissão líquida de R\$ 1,47 bilhão.

As aplicações de até R\$ 1 mil representaram 61,22% das operações de investimento no mês. O valor médio por operação foi de R\$ 6.324,79. O título mais demandado pelos investidores foi o indexado à taxa Selic (Tesouro Selic) que totalizou, em vendas, R\$ 1,83 bilhão e correspondeu a 58,69% do total.

Os títulos indexados à inflação (Tesouro IPCA+ e Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais) somaram R\$ 951,10 milhões e corresponderam a 30,44% das vendas, enquanto os títulos prefixados (Tesouro Prefixado e Tesouro Prefixado com Juros Semestrais) totalizaram R\$ 339,85 milhões em vendas, ou 10,88% do total.

Nas recompras (resgates antecipados), predominaram os títulos indexados à taxa Selic, que somaram R\$ 939,73 milhões (56,92%). Os títulos remunerados por índices de preços (Tesouro IPCA+, Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais e Tesouro IGPM+ com Juros Semestrais) totalizaram R\$ 445,43 milhões (26,98%), os prefixados, R\$ 265,94 milhões (16,11%).

Quanto ao prazo, a maior parcela de vendas se concentrou nos títulos com vencimento entre 1 e 5 anos, que alcançaram 82,13% do total. As aplicações em títulos com vencimento acima de 10

anos representaram 16,33%, enquanto os títulos com vencimento de 5 a 10 anos corresponderam 1,54% do total.

Estoque

Em abril de 2022, o estoque do programa fechou em R\$ 89 bilhões, um aumento de 2,99% em relação ao mês anterior (R\$ 86,41 bilhões).

Os títulos remunerados por índices de preços se mantêm como os mais representativos do estoque, somando R\$ 48,59 bilhões, ou 54,6% do total. Na sequência, vêm os títulos indexados à taxa Selic, totalizando R\$ 25,99 bilhões (29,21%), e os títulos prefixados, que somaram R\$ 14,41 bilhões, com 16,19% do total.

Quanto ao perfil de vencimento dos títulos em estoque, a parcela com vencimento em até um ano fechou o mês em R\$ 6,37 bilhões, ou 7,16% do total. A parcela do estoque vincendo de um a cinco anos foi de R\$ 57,54 bilhões (64,65%) e o percentual acima de cinco anos somou R\$ 25,09 bilhões (28,19%).

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

Data: 13/06/2022

MINISTÉRIO LANÇA HOTSITE PARA MOSTRAR TRANSFORMAÇÕES DA ECONOMIA

Principais ações realizadas estão disponíveis no hot site "Caminho da prosperidade"



O Ministério da Economia lança, nesta segunda-feira (13/6), hot site com a história da transformação econômica brasileira. Nos últimos anos, o país avançou em uma agenda baseada em um binômio econômico de controle de gastos e reformas pró-mercado, que permitiu a atração de investimentos, maior inserção internacional do país, conquistas nas áreas de produtividade e competitividade, aumento da eficiência do Estado, estímulos à geração de empregos, ações que estão restaurando o equilíbrio fiscal. As medidas implementadas podem ser conhecidas no hot site Caminho da prosperidade.

Só a reforma da Previdência vai gerar uma economia que pode ultrapassar R\$ 800 bilhões em 10 anos. Além disso, foram tomadas medidas para não permitir que o Estado gastasse mais do que arrecada. Iniciativas que permitiram a interrupção de uma sequência de anos de déficit das contas da União, mesmo com o investimento de cerca de R\$ 800 bilhões no enfrentamento da pandemia da Covid-19, que preservaram vidas, empregos e empresas. Medidas sólidas permitiram a retomada da economia em V, após o primeiro ano de pandemia e a geração de 12 milhões de empregos, nos últimos três anos.

“Estamos transformando a economia brasileira trazendo bilhões de investimentos e controlando os gastos do governo, para garantir que os impostos sejam usados em benefício do cidadão”, ressalta o ministro da Economia, Paulo Guedes.

Modernização

A reforma digital dos serviços públicos tornou o setor mais eficiente. Hoje, mais de 74% dos serviços podem ser acessados na palma da mão dos mais de 130 milhões de cidadãos usuários, que coloca o país como o sétimo governo mais digital do mundo, e o primeiro da América Latina.



Mas não só o Estado se modernizou. Porque o governo acredita que quando o ambiente para fazer negócios melhora, beneficia toda a economia, gera emprego, renda, desenvolvimento.

As reformas implementadas já reduziram o custo de fazer negócios no país em quase R\$ 400 bilhões. Hoje, uma empresa é aberta em menos de dois dias, e aquele que teve que fechar, consegue começar novamente um negócio com muito mais agilidade. O resultado é o aumento do empreendedorismo.

O acesso ao crédito para todos os empresários, dos pequenos aos grandes, para mulheres e para homens, também foi facilitado. O governo está dando garantias aos bancos para permitir o acesso mais fácil do empreendedor ao dinheiro, com custos mais baixos. A expectativa é de alavancar quase R\$ 100 bilhões em financiamentos, contribuindo para mais geração de empregos. Além disso, com a modernização das leis trabalhistas, está mais fácil contratar.

Investimento

O casamento entre redução da burocracia e as novas tecnologias implementadas permitiu que o comércio do Brasil com o mundo também se expandisse, dando protagonismo internacional ao país. Com o Portal Único, o prazo das operações de exportação passou de 13 para cinco dias e das importações de 17 para nove dias no despacho aduaneiro, gerando uma economia de R\$ 160 bilhões anuais.

As informações sobre essas mudanças que promoveram a facilitação dos negócios e o aperfeiçoamento da segurança jurídica no Brasil chamaram a atenção do mundo. Nos últimos três anos, o Brasil atraiu mais de R\$ 800 bilhões em compromissos de investimentos para os próximos dez anos. As oportunidades estão em diversas áreas: aeroportos, portos, terminais pesqueiros, rodovias, ferrovias, energia, mineração, telecomunicações, iluminação pública, saneamento.

Em 2021, apesar dos desafios mundiais, o Brasil foi o sétimo maior destino global de investimentos estrangeiros, recebendo US\$ 58 bilhões – quase 40% de todo o volume destinado à América Latina. Em 2022, registrou um aumento de 26% nesses ingressos. O Brasil é, hoje, a maior fronteira de investimentos do mundo.

Nos países desenvolvidos, todos sabem que não é preciso usar apenas dinheiro do orçamento público para resolver os problemas de infraestrutura. O setor privado também tem interesse em investir nestas obras. E o investimento de hoje são o emprego e a renda de amanhã. E só para demonstrar o quanto esse ciclo é importante e transformador, apenas o investimento em saneamento básico tem um potencial de universalizar os serviços de água e tratamento de esgoto a 100 milhões de pessoas. Isso significa um amplo mercado que atrai mais empresas, mais oportunidades de emprego, gerando renda e, conseqüentemente, bem-estar e saúde – um ciclo virtuoso.

O conjunto de reformas implementadas nos últimos três anos melhorou a vida do cidadão da porta da casa para fora: deu condições para tornar-se mais autônomo, empreender, diminuindo o peso do Estado e fazendo com que as políticas públicas sejam voltadas àquilo que é essencial: saúde, educação e segurança.

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

Data: 13/06/2022

AUTORIZADO CONCURSO PÚBLICO COM 699 VAGAS PARA A RECEITA FEDERAL

Das vagas ofertadas, 230 serão para o cargo de auditor-fiscal e 469 para o cargo de analista-tributário.

Foi publicada no Diário Oficial da União de hoje (13) a Portaria SEDGG/ME nº 5.348, de 10 de junho de 2022, que autoriza a realização de concurso público para nomeação em 699 cargos do quadro de pessoal da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.



Desse total de vagas, 469 serão destinadas para o cargo de analista-tributário e 230 para o cargo de auditor-fiscal.

A publicação da portaria é a confirmação de uma das pautas prioritárias da administração da Receita Federal.

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

Data: 13/06/2022

NO AMAPÁ, CERCA DE 2000 MULHERES PARTICIPAM DO EVENTO “BRASIL PRA ELAS”

Caravana, que pretende rodar todos os estados do país, desembarcou em Macapá e ofereceu palestras, cursos, orientação financeira e atendimento à saúde

Oferecer consultoria gratuita às mulheres de baixa escolaridade – em especial as beneficiárias do programa Auxílio Brasil – e oferecer apoio à abertura de negócios. Esses são alguns dos principais objetivos do programa Brasil Pra Elas, ação do governo federal que promoveu neste sábado (11/6), em Macapá (AP), programação itinerante com a Caravana. O Amapá foi o quarto estado a receber a iniciativa.

Durante o evento, a subsecretária de Desenvolvimento das Micro e Pequenas Empresas, Empreendedorismo e Artesanato do Ministério da Economia, e líder do programa Brasil Pra Elas, Caroline Busatto, agradeceu o apoio e o espaço dos parceiros. “Estamos aqui não só para oferecer microcrédito, mas também para oferecer acesso. Contamos com nossos parceiros do Sistema S, que vão oferecer cursos – todos eles gratuitos”, afirmou.

Busatto ressaltou também o intuito da iniciativa para as mulheres. “Quero que cada uma das mulheres que estão aqui aproveitem o dia. Sabemos que a jornada do empreendedorismo precisa de muito apoio, de muita informação... que vocês encontrem hoje o que precisam e, a partir disso, ocupem o espaço que quiserem e alcancem independência financeira” concluiu.

O ministro da Cidadania, Ronaldo Bento, que também participou do evento, destacou a vocação do Auxílio Brasil para melhorar a vida de mulheres em situação de vulnerabilidade social, permitindo e estimulando que elas trilhem caminhos de emancipação financeira. “O Auxílio Brasil chega a 84 mil mulheres, chefes de família, aqui na população do Amapá. Em Macapá, mais de 30 mil mulheres recebem a ajuda do governo federal, o Auxílio Brasil, para poderem fazer frente às necessidades que estão enfrentando nesse momento de recuperação social pós-pandemia”, disse.

Caravana Brasil Pra Elas

A Caravana Brasil Pra Elas pretende despertar o interesse feminino pelo empreendedorismo e fazer com que mulheres se tornem geradoras de emprego e renda. A ideia é levar o programa a diversas cidades do Brasil para criar uma rede de apoio nos estados e municípios que acolham essas mulheres.

Macapá foi a quarta cidade a receber a Caravana Brasil pra Elas, que já esteve em Palmas (TO), Campo Grande, (MS), e em Salvador (BA). Os próximos destinos são Rio de Janeiro, Cuiabá, Fortaleza, Maceió e Distrito Federal.

Também participaram do evento representantes do Ministério da Economia e do Ministério da Família, Mulher e Direitos Humanos, além de equipes do Sebrae, Senai e Senar.

Acompanhe nas redes sociais do ME o evento realizado em Macapá (AP).

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

Data: 13/06/2022

PORTAL PORTO GENTE

ECOVIAS INICIA OBRAS DE MACRODRENAGEM EM SÃO VICENTE

Redação Portogente

Dispositivo ajudará no combate a alagamentos na região da Cidade Náutica III

A Ecovias começará os trabalhos para a abertura de um canal de drenagem das águas pluviais, na Avenida Dr. Eduardo Dias Coelho, em São Vicente, nesta segunda-feira (13). As obras têm como objetivo de contribuir para evitar os alagamentos na região e fazem parte do pacote de serviços de melhorias para o trecho urbano de São Vicente, que trará diversos benefícios para a população.



No local será construído um canal de aproximadamente 850 metros para drenagem de água no acesso ao bairro, na altura do km 66 da rodovia dos Imigrantes, até o canal do Mar Pequeno, para melhorar o escoamento de água e, assim, mitigar alagamentos. Para a realização do serviço, haverá interdição parcial da pista, no lado do muro Sest-Senat.

Os moradores locais terão acesso à rua, porém deverão utilizar o estacionamento aberto da Associação dos Moradores da Cidade Náutica, nº 728, caso precisem

estacionar na rua. Essa solicitação é feita para que a rua fique livre para o tráfego local e a segurança de todos.

Em julho, os mesmos trabalhos têm previsão de acontecer na avenida Manoel de Abreu, com interdição total da pista, sentido Sest-Senat. Durante todo o período de obras, neste trecho, será permitido apenas o acesso e trânsito de veículos dos moradores e das empresas da região.

Para a segurança dos trabalhadores e dos usuários das vias, as obras e os desvios serão devidamente sinalizados. Ao final das intervenções, as vias receberão novo pavimento e sinalização.

Obras de melhorias urbanas em São Vicente

Com investimento de R\$ 52 milhões, as melhorias acontecerão entre o km 62 e o km 69 da rodovia dos Imigrantes e vão garantir mais fluidez no tráfego, além de reforçar a segurança e reduzir alagamentos no trecho. As obras incluem adequações nos acessos e a implantação de mais de 1 km de via marginal. Também serão implantadas luminárias a cada 35 metros, um novo ponto de ônibus e a construção de quadra poliesportiva e de um novo Ecoponto sob o Viaduto Mário Covas. A previsão de término de todos os serviços é em novembro de 2023.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/06/2022

ANTT REALIZA VISITA TÉCNICA NA MRS LOGÍSTICA EM SÃO PAULO

Redação Portogente

A assinatura do termo aditivo de prorrogação antecipada do contrato de concessão com a MRS está prevista para ocorrer até o fim de julho

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou, na sexta-feira (10/6), uma visita técnica na concessão da MRS Logística, no trecho da malha ferroviária entre Jundiaí, Itaquaquecetuba e Rio Grande da Serra, no Estado de São Paulo. Os diretores Rafael Vitale, Luciano Lourenço e técnicos da Agência percorreram a malha dos trens de passageiros da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), no trecho que há compartilhamento de via férrea com os trens de carga da MRS, concessionária da ANTT. A visita incluiu também o terminal intermodal de Jundiaí. A comitiva da ANTT foi acompanhada pelo presidente da MRS, Guilherme Segalla de Mello, pelo diretor de Relações Institucionais, Gustavo Bambini, e executivos da companhia.



ANTT MRS editada

Uma das obrigações previstas na renovação do contrato da MRS, cuja previsão de assinatura é até o fim de julho, é a segregação das linhas dos trens de carga e da CPTM. Serão investidos R\$ 2,2 bilhões na construção de uma malha própria nesse trecho, que vai ampliar a produtividade e a capacidade de carga de 4 toneladas úteis (TU) para 10 TU por ano. São cargas que trafegam entre as cidades do interior paulista e o Porto de Santos.

Os investimentos vão promover benefícios para a população paulista como estímulo à economia local, a geração de emprego e a redução de congestionamentos nas rodovias que chegam a grande São Paulo. Para o setor ferroviário, a obra vai permitir atender novos terminais, abrir novas janelas para passagem de trens de carga, composições de maior comprimento e aumento da velocidade média das locomotivas. Além das novas linhas, está prevista a construção de novos polos intermodais da Lapa e Mooca. Os principais produtos carregados nesses trechos são cargas gerais containerizada e bauxita.

"Os investimentos que estão previstos na renovação da MRS Logística são robustos e vão permitir seguir nosso plano de revolução do setor ferroviário e de maior equilíbrio da matriz logística. Vamos mais que dobrar a capacidade de carga, reduzindo o custo de frete e garantindo mais eficiência para o setor logístico do país, tanto na exportação como na importação via porto de Santos", enfatizou o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 13/06/2022

STS10 VAI POTENCIALIZAR O PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

O porto tem um papel chave para a produção brasileira expandir e ser competitiva no mercado mundial.

Ainda que a desestatização do Porto de Santos possa promover um leilão este ano, como o da Codesa, sua implantação, ou não, vai depender da assinatura do próximo presidente da República do Brasil. Definitivamente, os candidatos disputando essa caneta são Bolsonaro e Lula. A terceira via estacionou no acostamento e as políticas portuárias relevantes serão decididas no próximo mandato. O leilão STS10, todavia, convém ser concretizado este ano.

Leia também

* **Modernizar a malha ferroviária do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114876-modernizar-a-malha-ferroviaria-do-porto-de-santos>

Trata-se de uma área total de 601.101m² para movimentar contêineres, dando produtividade logística a um somatório de áreas subutilizadas. Uma projeção de números invejáveis; segundo a Antaq, de 1,9 milhão de TEUs/ano e investimentos de R\$ 3,29 bilhões em 25 anos. Entre os resultados, dois fatores relevantes: produtividade e expansão. O debate da verticalização já foi aberto e está em curso na Antaq e no TCU. Uma reflexão para perceber a nova ordem portuária mundial.



Dad 13JUN2022

Leia também

*** *Diálogo Público Análise Concorrencial no Setor Portuário - YouTube***

<https://www.youtube.com/watch?v=5Lk8y8o3J6E>

O Porto de Santos, o de maior movimentação de contêineres no Brasil, ainda é o 46º mundial. Ante um horizonte de potencial produtivo e de crescimento demorado por anos, somente a manutenção de privilégios pode explicar qualquer contraditório ao STS10. Como estratégia logística eficiente, este projeto se traduz por construir o ferroanel, operar vagões double stack e construir a pera da margem esquerda. Assim, expandir a hinterlândia do porto e competir nas cadeias globais: gerar trabalho e riqueza.

Leia também

*** *Cidade Tecnológica da inteligência digital do Porto de Santos***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114868-cidade-tecnologica-da-inteligencia-digital-do-porto-de-santos>

Pelo Porto de Santos vai continuar passando a prosperidade do Sudeste e Centro-Oeste brasileiros, incorporando inovação, com sustentabilidade e escala. Operacionalizar a área STS10 faz parte desse processo, que inclui a construção do porto off-shore, na concretização do porto que Eduardo Guinle sonhou no final do século XIX e realizou a cremalheira ferroviária na Serra do Mar e a usina hidrelétrica de Itatinga, pensando grande.

Leia também

*** *ESG na construção da rede hidroviária do Porto de Santos***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114863-esg-na-construcao-da-rede-hidroviaria-do-porto-de-santos>

A polêmica que se assiste sobre a licitação da área STS10 não tem sintonia com o aumento da capacidade de movimentar contêineres, pela integração operacional, com tecnologia e velocidade de investimentos. Este é o foco para construir o futuro do Porto de Santos. E é para lá que aponta o STS10.



Leia também

* **A caminho do túnel submerso do Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114203-a-caminho-do-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/06/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - COMPROMISSO RENOVADO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Em 17 de fevereiro deste ano, o jornal e o portal BE News foram lançados com o compromisso de levar, de forma ágil e célere, informação com qualidade ao público. A proposta englobava apresentar às comunidades portuária, de logística e transportes do Brasil uma fonte de informações com dados concretos, abordados de forma séria, e análises estratégicas de especialistas e lideranças empresariais. 99 edições depois, os desafios foram ampliados, o público cresceu, o alcance das notícias aumentou, mas o compromisso se mantém e, nesta data, é renovado.

A plataforma de notícias BE News foi criada pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, com o objetivo de divulgar o noticiário do setor, ocupando um nicho até então vago. Não havia, até aquela data, uma plataforma jornalística, com o conteúdo totalmente aberto, voltada para os setores de portos, logística e transportes, com uma cobertura de todos os modais e, ainda, em todas as regiões do Brasil. Nesse sendo, o jornal e o portal vieram ocupar um espaço único.

E nesse contexto, o trabalho do BE News foi iniciado com o compromisso de produzir um jornalismo com qualidade, sem tendências ou ideologia, buscando a verdade dos fatos e a precisão dos dados e se mantendo aberto a todos os seus “lados”.

Nessas 100 edições, o Jornal BE News evoluiu. Seguindo a expansão do Brasil Export, ele ganhou uma nova editoria - Portugal - e ampliou seu alcance. Nesta segunda-feira, seu desenvolvimento continua. Ao atingir a marca de 100 edições públicas, passa a contar com um aplicativo para smartphone, facilitando a entrega de suas notícias ao público, que, graças a ferramenta tecnológica, passa a ser notificado dos principais fatos publicados.

Novos mercados. Avanços tecnológicos. O BE News cresceu, mudou nessas 100 edições. Mas seus valores e princípios, seu compromisso com o público, estes permanecem constantes. Renovados, consolidados, mas com mesmo teor. E assim, permanecerá.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/06/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

METABE

Parte das comemorações das 100 edições do jornal BE News, a plataforma BE News passa a contar com um novo veículo de informação. Estreia hoje, às 15 horas, o MetaBE, com transmissão ao vivo pelo Portal BE News (www.portalbenews.com.br). Detalhes do projeto ainda são mandos em sigilo, mas trata-se de uma “revista eletrônica”, com entrevistas e debates, apresentando as principais novidades dos setores de portos, logística e transportes de uma maneira ágil e bem moderna.

GERANDO RECEITA

Itaguaí (RJ) foi o porto que mais receita gerou por atracação de navio, em média, no primeiro quadrimestre do ano, segundo levantamento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgado na semana passada. O complexo contabilizou uma média de R\$ 655.346,99 por atracação - houve 169 nesse período. Em segundo lugar, vem Itaqui (MA), com R\$ 293,62 mil (290 atracações), seguido de Ilhéus (BA), com R\$ 233,97 mil (com oito paradas de navios). O Porto de Santos (SP), que movimenta quase um terço da balança comercial brasileira, aparece em 9º lugar, com R\$ 138,81 mil (1.437 escalas)

CLANDESTINO

Um refugiado camaronês foi descoberto na câmara do leme de um navio cargueiro, em sua atracação no Porto do Rio de Janeiro, no início do mês. Segundo dados das autoridades, o clandestino permaneceu 20 dias no local, passando frio, correndo o risco de cair no mar e alimentando-se da comida que conseguiu trazer de seu país. Segundo a Marinha, ele conseguiu "entrar" no navio quando este escalou em Camarões. O africano será extraditado para as Ilhas Marshall (país da bandeira da embarcação).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/06/2022

NACIONAL - SENADO AGENDA ANÁLISE DO PL DO ICMS PARA ESTA SEGUNDA-FEIRA

Envio de emendas ao projeto de lei pode ser feito até o meio-dia

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



O PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDAS AO PLP 18/2022 SE ENCERRA ÀS 12H DE HOJE. ATÉ SEXTA-FEIRA, A PROPOSTA JÁ HAVIA RECEBIDO 26 EMENDAS

Segundo Fernando Bezerra, a proposta fará com que o Governo abra mão de mais de R\$ 32 bilhões de receita

O Senado Federal marcou para esta segunda-feira (13) a análise do Projeto de Lei Complementar (PLP) 18/2021, que limita a aplicação de alíquota do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para combustíveis. A proposta inclui também energia elétrica, comunicações e transporte na categoria de bens e serviços essenciais, o que impede a aplicação de tributos com alíquotas iguais às dos produtos listados como supérfluos.

Até as 12 horas de hoje, está aberto o prazo para apresentação de emendas e o relator Fernando Bezerra Coelho (MDB-SE) vai ter que analisá-las para se for o caso, incluí-las em seu voto. Até a noite de sexta-feira (10), a proposta já havia recebido 26 sugestões.

Há o entendimento entre os parlamentares da necessidade de combater a alta dos preços dos combustíveis no País. Contudo, não há consenso quanto à forma de compensação para estados e municípios. Já os parlamentares de oposição consideram a medida eleitoreira, o que pode prejudicar os governos locais sem surtir o efeito desejado, que é baixar os valores na bomba. A maioria defendeu a criação de fundo de equalização usando recursos de dividendos da Petrobras.

Apesar das críticas, a tendência é que a proposta seja aprovada. Caso isso aconteça, por ter recebido alterações na proposta enviada pela Câmara dos Deputados, de acordo com o regimento interno do Congresso, o PLP deverá ser novamente analisado pelos deputados.

Agências

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia, nesta segunda-feira, a sua reunião virtual de diretoria. Destaque para a 1ª revisão ordinária e reajuste da tarifa básica de pedágio aplicável pela concessionária Via Costeira ao trecho concedido da BR101/SC.

Na terça-feira (14), a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) inicia a sua reunião deliberativa eletrônica de diretoria. Os diretores analisam um recurso administrativo contra a decisão de indeferimento de pedido de revisão extraordinária por ausência de atualização de alguns parâmetros estabelecidos no Contrato de Concessão do aeroporto internacional de Rio de Janeiro.

TCU

O Tribunal de Contas da União (TCU) realiza, nessa quarta-feira (15), a sua sessão ordinária de plenário. O ministro Aroldo Cedraz traz uma representação sobre possíveis irregularidades na condução de pregão eletrônico para contratação de serviços de transporte aéreo de cargas e passageiros.

O ministro Bruno Dantas analisa um pedido de reexame contra decisão que aplicou multas em razão de aditivos irregulares celebrados ao contrato das obras do berço 108 do Porto de Itaqui, no Maranhão.

O ministro-substituto Augusto Sherman relata a auditoria de conformidade com o objetivo de fiscalizar as obras de construção dos Lotes 1F a 4F da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), trecho Ilhéus - Caeté, na Bahia. Ele relata ainda um segundo processo. Trata-se de uma representação, com pedido de medida cautelar, em supostas irregularidades em concorrência para contratação de empresa para manutenção da via permanente entre os terminais ferroviários da estação Mercado e da estação Novo Hamburgo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/06/2022

NACIONAL – ENTREVISTA - MARIO POVIA

Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** - leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br



“É perfeitamente factível nós cumprirmos o cronograma e, este ano, conseguimos levar a efeito a desestatização dos três portos”

O novo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia

O novo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia, já tem definido alguns de seus projetos para a pasta. Ele falou sobre eles em entrevista exclusiva ao BE News, como parte da comemoração das 100 edições do jornal, completadas hoje. Povia revelou que o regramento da BR do Mar, o programa federal de incentivo à navegação de cabotagem (ao longo da costa), deve sair em até 40 dias. E a BR dos Rios, voltada à navegação interior, já está em seu radar. Mas, sem dúvida, as desestatizações portuárias são prioridade. Segundo o secretário, em relação aos processos envolvendo os portos de Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos (SP), algumas revisões podem ser necessárias. Mas, no que depender de Povia e sua equipe, esses três leilões saem neste ano, garantiu. Confira mais detalhes na entrevista a seguir.



Secretário, o sr. assume uma das pastas mais estratégicas do Ministério da Infraestrutura, responsável por boa parte das concessões realizadas pela pasta. E se vê com a responsabilidade de dar sequência ao programa de desestatizações portuárias, que apresenta um cronograma bem apertado. É possível cumprir o prometido pelo ex-ministro Tarcísio Gomes de Freitas e por seu sucessor, o ministro Marcelo Sampaio, e desestatizar os portos de Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos (SP) ainda neste ano?

Respondendo a sua pergunta objetivamente, sim, é perfeitamente factível nós cumprirmos o cronograma e, este ano, conseguimos levar a efeito a desestatização dos três portos. O que ocorre é que nós entramos em uma esfera de incerteza. Não é um procedimento que depende exclusivamente da pasta ministerial. Nós temos o órgão de controle externo (o Tribunal de Contas da União, o TCU), que vai avaliar isso. Nós temos o Poder Judiciário, que sempre pode ser chamado por uma medida liminar, pedir para refazer uma etapa ou suspender um procedimento. Mas eu diria a você que, em condições normais de temperatura e pressão, nós conseguiremos cumprir essa meta ainda em 2022.

Seu antecessor no cargo, secretário Diogo Piloni, havia dito que, diante da evolução dos trabalhos na Secretaria de Portos, o processo de desestatização de São Sebastião seguiria para o TCU em maio e os de Itajaí e Santos neste mês. Com a mudança no comando da secretaria, qual o novo cronograma?

Talvez tenhamos uma correção de rota de semanas, mas nada muito significativo.

Pelo que o sr. já pode conhecer dos três processos de desestatização, haverá necessidade de mudança em algum critério ou regramento?

A equipe é muito zelosa. A gente já tem aí um procedimento full, tratado nos portos do Espírito Santo, com a desestatização da Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo). Isso evidentemente traz uma curva de aprendizado. Já passa a ser um procedimento referencial para os demais. E a equipe é muito boa. Mas eu acredito muito nos estudos produzidos, na qualidade dos estudos. Talvez a gente tenha de adentrar um pouco mais no detalhe, pois qualquer diligência do Tribunal de Contas nos deixa muito no risco de perdermos o prazo. Talvez um, dois dias a mais, uma semana mais aqui, para a gente fazer uma checagem, fazer uma varredura no procedimento, ver se não tem uma planilha errada, talvez possa valer a pena para a gente não perder lá na frente. Essa é a cautela que, provavelmente, nós vamos tomar. A gente vai fazer aqui uma força-tarefa, digamos assim, para dar uma revisada nesses documentos. Eu pretendo também fazer parte disso. Quero dar uma olhada mais em detalhe, sobre como está o procedimento, para nos certificarmos de que não vamos ter nenhuma surpresa adiante, pelo menos naquilo que estiver no nosso radar, na nossa possibilidade de fixar contornos.

O fato desse processo ser feito por uma equipe capitaneada por um ex-diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor, ajuda?

É sempre uma visão a mais, uma peneira a mais. É claro que a gente carrega conosco uma experiência, uma visão. O fato de eu também estar vindo de Docas agora, com uma visão mais operacional, de cais, isso tudo agrega algum valor. E a gente tem sempre a possibilidade de, não de mudar nada, a essa altura não se muda nada, mas talvez de chamar a atenção para um pequeno detalhe, a inserção de um parágrafo, de uma observação, ou apenas um esclarecimento de dúvidas que poderiam vir a ser suscitadas pelo órgão de controle. Enfim, a ideia é sempre contribuir e jamais retardar o processo.

Secretário, o sr. também assume a pasta quando ela está prestes a concluir o regulamento da BR do Mar. Como está esse processo hoje?

Nós temos uma proposta de decreto em vias de ser encaminhado à Presidência da República - é aquele dispositivo da lei que demanda um decreto regulamentador. Nós temos uma portaria também que já está uma proposta de texto definitivo. E também as regulamentações no âmbito da Antaq parece que já estão bem azeitadas aqui com as equipes técnicas, tanto da secretaria como da agência reguladora. Eu quero crer que, talvez nos próximos 30, 40 dias, a gente esteja com essa página virada e, efetivamente, com isso andando. Há uma questão ainda para alinhar com o Ministério da Economia, que envolve a questão do conceito dos contratos de longo prazo. Afinal,



que longo prazo seria esse? Seriam cinco anos, dez anos? Mas é uma aresta que a gente deve aparar e virar essa página. Mas o importante é não deixar a equipe na zona de conforto. Não é porque publicou a lei que tá tudo em ordem. Vencemos aquela etapa de publicar a lei, que é uma etapa importantíssima, mas enquanto a gente não regulamenta, a gente não dá eficácia, que é ao fim e ao cabo o que importa. Eu estou bastante otimista com a navegação de cabotagem. Eu acho que, com essa regulamentação, a gente vai ter realmente uma possibilidade de dar um incremento à frota e, por consequência, trazer muita carga que tá hoje na rodovia e trazer para o aquaviário.

**“EM CONDIÇÕES NORMAIS DE TEMPERATURA E PRESSÃO,
NÓS CONSEGUIREMOS CUMPRIR ESSA META (A
DESESTATIZAÇÃO DE ITAJAÍ, SÃO SEBASTIÃO E SANTOS)
AINDA EM 2022”**

E quando começamos a perceber os primeiros resultados, os impactos da BR do Mar? A partir de 2024? Algo em 2023?

Eu diria que já em 2022 alguma coisa deve acontecer. Por exemplo, essas empresas que querem fazer investimento - a EBN-I (Empresa Brasileira de Investimento na Navegação). Para elas, praticamente tem um efeito imediato. Você já coloca empresas já focadas nisso, colocando recursos nisso e conversando com interessados, com o mercado.

**“EU QUERO CRER QUE, TALVEZ NOS PRÓXIMOS 30, 40 DIAS,
A GENTE ESTEJA COM ESSA PÁGINA (A REGULAMENTAÇÃO
DA BR DO MAR) VIRADA”**

A equipe do Ministério chegou a ser procurada por esses grupos?

Sim, já houve alguns contatos, alguns pedidos de esclarecimento e até algumas contribuições mais informais, para deixar o texto mais razoável, dentro do que se espera de uma dinâmica, um modus operandi para viabilizar isso. Eu penso também que a questão envolvendo as operações especiais, isso vai ter um efeito prático imediato. Imagino que empresas já vão começar a estruturar talvez algumas operações que, hoje, estão usando o modal rodoviário e para tentar migrar isso para o aquaviário. Imagino também que aquele processo de homologação, de qualificação dessas empresas na BR do Mar, isso também, de imediato, já deve ter aí demandas. Isso tudo agora, no segundo semestre de 2022, já começa. Agora, é evidente que nós temos um gap e para a gente começar a enxergar isso, os efeitos disso, materializando isso em aumento de frota e aumento de capacidade, isso realmente, provavelmente, no decorrer de 23.

Outro projeto que sempre o sr. defendeu, especialmente quando diretor da Antaq, foi o desenvolvimento da navegação interior, tema do programa BR dos Rios. Como está a elaboração desse projeto?

As expectativas para a BR dos Rios são as melhores possíveis. Nós temos aí uma questão que vai nos exigir muita inspiração, que é desenhar modelos a lá carte para as questões de como viabilizar um modal que não seja, em um primeiro momento, financiado por tarifa. A gente não quer, em um primeiro momento, tarifar a carga, pedagogar a carga na hidrovia. Até porque o que se deseja é estimular, em um primeiro momento. É possível que a gente trabalhe no modelo de parceria público-privada nesse primeiro momento, para financiar administrativamente. Talvez tenhamos de recorrer a um desenho de modelo onde a gente coloque na gestão alguém que já esteja ali, operando cargas. Alguém que tem a sua carga naquela hidrovia, ou alguém que esteja fazendo operações naquela hidrovia, ou alguém que realize obras naquela hidrovia, alguém “íntimo” daquele ambiente, para, em um primeiro momento, trabalharmos uma espécie de EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Administrativa), desenhando aí obras necessárias em curto e médio prazo.

A concessão, ela é desenhada para ser autogerida ou sustentável do ponto de vista econômico. Quando essa equação não fecha - e a principal receita de uma concessão é a tarifa -, você tem que lançar mão de uma outra forma de financiamento. Então esse concessionário estaria mais voltado para ser um parceiro público-privado do que um concessionário em sendo estrito. Então, a

ideia é, em um primeiro momento, tornar essas hidrovias navegáveis o ano inteiro, ou seja, em regime de cheia e de seca, tornar essas hidrovias navegáveis durante o dia e durante à noite, dar segurança do ponto de vista safety e do ponto de vista security. Ou seja, termos segurança à navegação e conversar com a Marinha sobre a melhor maneira de sinalizar isso. E fazer obras em margem, dragar isso e ter um canal confortável para navegação, e t a m b é m u m s i s t e m a d e comunicação, um sistema de patrulhamento que proteja a carga, principalmente na Região Norte - nós temos problemas agudos, lá, hoje, com segurança. Nós temos que trabalhar isso também. E aí também começamos a pensar o planejamento, embarcações tipo, estimular estaleiros a produzir embarcações tipo, chatas, comboios padrão.



“A IDEIA É SEMPRE CONTRIBUIR E JAMAIS RETARDAR O PROCESSO (DAS DESESTATIZAÇÕES)”

Mas até onde iria essa parceria? Seria uma concessão?

Outros órgãos vão trabalhar com a Secretaria de Portos nesse projeto?

Vamos trabalhar com a Marinha no desenvolvimento disso. Trabalhar com a Antaq, que é o poder concedente, em um plano geral de outorgas, que contemple aí várias alternativas, desde uma concessão pura até uma parceria público privada. Talvez trabalhar com um conselho. A gente

estava pensando em montar o Conahidro, mais ou menos como tem o Conaportos, que reúne as autoridades do setor portuário. Conversar com a Agência Nacional de Águas e ver como funciona essa questão de outorgas, se vale a pena entrarmos em uma outorga de águas? Qual o bônus e qual o ônus? E também com o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Outra questão: qual o trecho?



“AS EXPECTATIVAS PARA A BR DOS RIOS SÃO AS MELHORES POSSÍVEIS. (...) A GENTE NÃO QUER, EM UM PRIMEIRO MOMENTO, TARIFAR A CARGA, PEDAGIAR A CARGA NA HIDROVIA”

“JÁ EM 2022 ALGUMA COISA (RESULTADOS DA BR DO MAR) DEVE ACONTECER”

Como?

Como vamos separar uma hidrovia. Se a gente desejar realmente explorar isso em trechos. o que faz sendo? Faz sendo também trabalhar isso de uma forma multimodal? Colocar um trecho de ferrovia com trecho de hidrovia, um trecho de rodovia com trecho de hidrovia. Enfim, é pensar de uma maneira fora do quadrado, que é o que o ministro

Marcelo tem nos demandados, para a gente trabalhar nos limites das possibilidades. Não pensar de uma maneira muito ortodoxa. Buscamos alternativas, sempre, é claro, dentro dos contornos da legalidade, algo que não precise de uma alteração legislativa muito densa, alguém que a gente possa levar para o Tribunal de Contas e construir juntos. E a gente conta muito, nesse trabalho, repito, com Antaq, com o Dnit, com as equipes aqui da secretaria e, evidentemente, com o Parlamento. É bem possível que a gente tenha de fazer aí um outro ajuste legal ou, talvez, buscar uma rubrica orçamentária para financiar isso. Nós temos, inclusive, até algumas rubricas da



privatização da Eletrobras. Tem alguma coisa destinada ao transporte. Talvez trabalhar com alguma coisa do Fundo de Marinha Mercante. Enfim, tem muita coisa para desenvolver. A nossa ideia é alguma coisa soltar este ano - pelo menos tentar montar o Conahidro, tentar montar uma agenda de trabalho. Agente sabe que isso não é muito fácil, isso não tá na prateleira e a gente vai ter que construir isso junto. Mas acho que nesses sete meses, vai dar para produzir alguma coisa e tentar deixar um legado. E contar sempre que o nosso sucessor venha com boa vontade, venha querendo dar continuidade, entendendo a infraestrutura como uma pauta de estado, independente de políticas ou de ideologias. É nesse sendo em que a gente está trabalhando, para que a gente possa dar uma continuidade de alguma forma.

O senhor acabou descrevendo uma linha de ação para a implantação da BR dos Rios, no mínimo, complexa. Sua ideia é entregar algumas ações nesses meses e deixar as demais preparadas para um eventual sucesso? É essa sua estratégia?

Não. A estratégia ainda não está montada. O que eu falei congo é um grande brainstorm. Nós temos de analisar e essa será uma análise em conjunto - eu preciso da Antaq nessa agenda. Não pode ser apenas uma agenda interna da secretaria. Temos que ver o que a agência pensa em termos de timing, como ela está preparada para trabalhar esse plano de outorgas. E nós temos um caso bem adiantado aqui, na Lagoa Mirim (RS), - não posso chamar de projeto piloto porque aqui é muito específico daquela região, mas é algo no qual a gente já pode utilizar alguns conceitos que a gente tá pensando. Nesse momento, o ótimo é inimigo do bom. Agente precisa ir avançando em algumas questões. Por exemplo, me parece que o Conahidro é um consenso e a gente não precisa ter uma legislação, não precisa estar com a BR dos Rios pronta para criar o Conahidro. Dá para a gente avançar por aí. Ele vai ser necessário. E paralelamente, estamos trabalhando na estratégia da BR dos Rios. A estratégia em si, talvez a gente tenha em uns 20 a 30 dias, quando a gente sentar e entender melhor qual vai ser a dinâmica, o que a gente poderá trabalhar primeiro. Ou, de repente, abrir várias frentes. Isso a gente tem de avaliar, ver o custo e o benefício e as dificuldades que vamos encontrar. De toda a forma, a gente pretende é avançar pelo menos no conceito, chegar a um entendimento. A gente precisa conversar muito com o pessoal que opera hoje, saber dos anseios, das potencialidades. Eu acredito muito no empreendedor que tá lá na ponta, gente que já vem desbravando isso, que já vem movimentando muita carga sem ter uma infraestrutura adequada. Então ouvindo esse pessoal, talvez a gente chegue aí a algumas conclusões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/06/2022

NACIONAL - BE NEWS LANÇA APLICATIVO DE NOTÍCIAS PARA SMARTPHONES E TABLETS

Plataforma jornalística traz conteúdo atualizado e totalmente gratuito sobre portos, logística e transportes

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A plataforma jornalística BE News lança, nesta segunda-feira (13), o seu aplicativo para smartphones e tablets. A partir de agora, os leitores terão acesso às notícias sobre portos, logística e transportes na palma da mão. O anúncio do app marca as comemorações desta 100ª edição do Jornal BE News, projeto de mídia do Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária.

A mais nova plataforma de notícias traz conteúdo atualizado e gratuito sobre os principais acontecimentos dos mercados portuário, de comércio exterior, logística, transporte, agribusiness do Brasil e do mundo, além de cobertura em tempo real dos fatos mais marcantes e análises de especialistas e lideranças empresariais.

Com um layout moderno e sofisticado, o aplicativo é intuitivo e o usuário pode acessar o conteúdo da forma que desejar, lendo as últimas notícias na página inicial, conferindo as matérias mais lidas



ou ainda por editorias — Nacional, Região Norte, Região Nordeste, Região Centro-Oeste, Região Sudeste, Região Sul, Santos, Portugal e Internacional.

Para baixar o app no celular, basta acessar as lojas virtuais Play Store (Google) e App Store (Apple). Se o smartphone ver o sistema operacional Android, a indicada é a versão do aplicativo disponível na PlayStore. Se o sistema for o IOS, a recomendada é a versão da App Store. O infográfico na página explica o passo a passo.

A chegada do app BE News será mais uma ferramenta para levar as notícias dos setores portuário, de logística e transportes para o público, destaca o diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo. “Ao lançarmos o projeto BE News, em 17 de fevereiro, nosso compromisso com o público foi o de apresentar informações de qualidade e da forma mais rápida possível, para ajudá-lo em seu cotidiano. E agora, com a apresentação de nosso aplicativo, temos mais uma ferramenta para honrar esse compromisso. Agora, a informação do BE News chega na palma da mão do leitor. E com o serviço de notificação do aplicativo, ainda será avisado assim que as últimas notícias forem postadas”, explicou.

COM UM LAYOUT MODERNO E SOFISTICADO, O APLICATIVO É INTUITIVO E O USUÁRIO PODE ACESSAR O CONTEÚDO DA FORMA QUE DESEJAR, LENDO AS ÚLTIMAS NOTÍCIAS NA PÁGINA INICIAL, CONFERINDO AS MATÉRIAS MAIS LIDAS OU AINDA POR EDITORIAS — NACIONAL, REGIÃO NORTE, REGIÃO NORDESTE, REGIÃO CENTRO-OESTE, REGIÃO SUDESTE, REGIÃO SUL, SANTOS, PORTUGAL E INTERNACIONAL

Figueiredo enfatizou que o app aproxima ainda mais o BE News de seu público, característica dos sistemas de comunicação do século 21. “Se nosso público quer se informar pelo computador, estamos lá com nosso portal. Se é pelo jornal, temos nossa versão jornal, que pode ser lida como se fosse uma edição impressa. E se é por aplicativo, a partir de agora, também pode encontrar o conteúdo do BE News lá, em uma ferramenta com um layout moderno e de fácil leitura. Mais uma vez, confirmamos nosso compromisso de informar nosso público com informação de qualidade e no formato que ele deseja”, explicou.

O aplicativo BE News foi desenvolvido pela empresa de tecnologia ModalGR, com sede em Santos (SP). Para o CEO e cofundador da ModalGR, Danilo Abbondanza, o grande diferencial desse projeto é o fato de ele permitir a entrega das informações apuradas pelo BE News “de uma forma rápida e eficaz, sem quebras”. E dessa forma, complementa a função de informar da plataforma. “Se alguém precisar ou quiser ter conhecimento do setor logístico portuário, com certeza o Portal BE News é a melhor solução. Antes do BE News, não tínhamos um veículo voltado para esse mercado, que era carente de informações. E agora, esse conteúdo chegará mais facilmente ao público com esse aplicativo”, destacou.

Segundo Abbondanza, para um veículo de comunicação, é de “extrema importância” ter um aplicativo “a fim de divulgar suas notícias. Hoje, todo mundo usa o celular e todo mundo quer ter as notícias na palma da mão, de uma forma muito rápida e prática. E com o aplicativo, fica muito mais fácil para o leitor ter essa notícia nessa velocidade”.

Para o desenvolvedor do projeto do app BE News na ModalGR, Nicolas Carvalho, “o app aproximará ainda mais os leitores do noticiário do BE News. Baixando o aplicativo, o usuário recebe as notificações das notícias enviadas, e isso acaba proporcionando a fidelidade do público”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/06/2022

NACIONAL - O APLICATIVO

Confira como baixar o aplicativo BE News e quais suas funções



INSTALAÇÃO

- 1 Verifique se você está em um local onde seu celular fique com bom sinal de internet;
- 2 Para instalar o app BE News no seu smartphone, basta acessar os aplicativos das lojas virtuais Google Play Store (para os modelos com sistema operacional Android) ou App Store (para aqueles com sistema operacional iOS), que já vem instalados no aparelho;
- 3 No app dessas lojas, pesquise por BE News;
- 4 Na relação de apps que aparecer, selecione o BE News;
- 5 Clique em instalar. A instalação terá início imediato e será concluída em alguns segundos;
- 6 Pronto. Você já pode se informar com o mais amplo noticiário sobre portos, logística e transportes do País. O acesso ao conteúdo é gratuito e não há serviços pagos no app.

Para facilitar o acesso às notícias, é possível acessá-las a partir das editoriais do Portal e do Jornal BE News. O noticiário é dividido entre as seguintes seções: Nacional, Região Norte, Região Nordeste, Região Centro-Oeste, Região Sudeste, Região Sul, Santos, Portugal e Internacional. Na segunda tela do app, é possível acessar diretamente as editoriais.

Com o app BE News, é possível acessar todas as notícias publicadas no Portal BE News (www.portalbenews.com.br). Na primeira tela do aplicativo (que pode ser acessada pelo ícone Home), elas aparecem em ordem cronológica, da mais recente para as mais antigas.

Você também pode verificar quais as matérias mais lidas da semana. A relação desses textos está na terceira tela do aplicativo.

O app BE News ainda contará com mais funções, que serão disponibilizadas em suas próximas versões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/06/2022

INTERNACIONAL - OMC VAI DEBATER SEGURANÇA ALIMENTAR, ENQUANTO UCRÂNIA TENTA NOVAS ROTAS PARA GRÃOS

País só está conseguindo exportar no máximo milhões de toneladas dessas cargas por mês
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Cresce a apreensão com a crise alimentar global. A semana se inicia com a Organização Mundial do Comércio reunida para tratar da segurança alimentar ameaçada pela invasão russa na Ucrânia. Os ataques continuam no país invadido. Cerca de 300 mil toneladas de grãos foram destruídas nos últimos dias em armazéns em Mykolaiv, no Mar Negro, segundo denunciou o Ministério da Agricultura ucraniano pelo portal Ukrinform. E a Ucrânia tenta rotas alternativas via Polônia e Romênia para escoar seus grãos.

Segundo o jornal português Observador, mais de 100 ministros vão estar reunidos na Organização Mundial do Comércio, em Genebra, para tratar de questões prementes, incluindo a segurança alimentar global ameaçada pela invasão russa.

No topo da agenda, no início da reunião de quatro dias, está o preço que a guerra da Rússia na Ucrânia – tradicionalmente um celeiro que alimenta centenas de milhões de pessoas – está para causar na segurança alimentar mundial.

Cerca de 22 milhões de toneladas de grãos ficaram presos na Ucrânia no início de maio. À medida que os preços sobem, as agências das Nações Unidas estão tendo que cortar as rações de alimentos para refugiados em até metade em partes pobres do mundo.

A agência de notícias Reuters revelou que a Ucrânia estabeleceu duas rotas alternativas através da Polônia e da Romênia para exportar cereais, já que está impedida de embarcar pelo Mar Negro, mas enfrenta algumas dificuldades.

Quarto maior exportador de cereais a nível mundial, tem divulgado que existem cerca de 30 milhões de toneladas armazenadas em seu território. Mas sem acesso aos portos do Mar Negro, a Ucrânia poderia, na melhor das hipóteses, exportar 20 milhões de toneladas de grãos no ano que vem, disse Mykola Gorbachov, representante ucraniano em uma conferência do Conselho

Internacional de Grãos (IGC), em Londres. Gorbachov, acrescentou que provavelmente seriam mais sementes de girassol do que milho e trigo.

A Ucrânia, que embarcou 44,7 milhões de toneladas de grãos em 2020/21, está tentando exportar sua safra por via rodoviária, fluvial e ferroviária, mas as dificuldades logísticas limitam os volumes a um máximo de cerca de dois milhões de toneladas por mês, volume insuficiente para atender tradicionalmente a demanda.

Os silos de grãos no território controlado pelo governo da Ucrânia estão quase pela metade no período que antecede a colheita deste ano, o que significa que as colheitas podem ser deixadas no solo se a Rússia continuar seu bloqueio portuário, dizem fontes ucranianas.

"A colheita começará em um mês. Temos capacidade de armazenamento suficiente para trigo e cevada. O problema começará em novembro, quando os agricultores começarem a secar o milho." disse Gorbachov, esmando que metade da safra de milho da Ucrânia seria deixada no solo, sem ser colhida, se a Rússia mantiver o bloqueio dos portos do Mar Negro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/06/2022

OPINIÃO - AS PRÁTICAS ESG PARA AVANÇOS NO COMÉRCIO EXTERIOR



NAJLA BUHATEM MALUF

cientista política, especialista em Direito Marítimo e Portuário e Comércio Exterior, e membro dos conselhos do Nordeste Export e Internacional e Feminino do Brasil Export
opinioao@portalbenews.com.br

As estratégias para a adoção de meios sustentáveis vêm se intensificando nos últimos anos com o aumento da implantação das práticas ESG entre empresas e intervenientes do comércio exterior. O termo advindo do inglês -

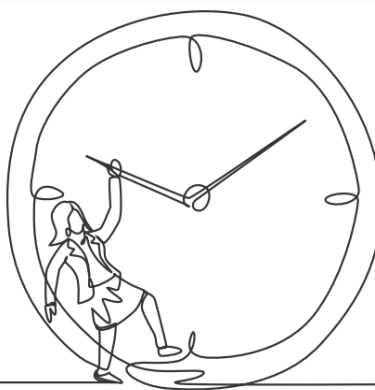
environmental, social and governance - trata de iniciavas nas áreas ambientais, sociais e de governança e foi tema do painel "Revolução Energética, Iniciavas Verdes e seus Benefícios na Redução de Custos", do Nordeste Export, realizado na Bahia.

A agenda ESG já é referência nos portos do Nordeste, com destaque à Suape, no debate representado por Carlos Cavalcanti, diretor de Sustentabilidade do complexo, e Pecém, com a presença de Rebeca Oliveira, diretora de Relações Institucionais. Ressaltou-se novas iniciavas, como a compra de energia limpa para o funcionamento nas áreas do porto aproveitando os benefícios do Parque Fotovoltaico de Tacaratu, a 450 km de Recife. Além de fomentar a sustentabilidade ambiental, a utilização desta área garante gerar 600 vagas de emprego para a comunidade do entorno, contemplando a relação porto-cidade, com avanço tecnológico e melhor proveito das vocações locais.

Frisa-se que os parâmetros norteadores do conceito ESG são sustentados por uma agenda global, convencional a todos os países. Logo, há necessidade de acelerar a criação de mais Zonas de Processamento de Exportação-ZPEs, com vistas a reduzir custos, explorando novas matrizes de energia e de hidrogênio verde, como no caso de Pecém e da ZPE de Parnaíba, inaugurada em fevereiro deste ano. O Piauí conta com diversos projetos de energia solar e incentivos de baixo custo na produção de hidrogênio e que para torná-lo acessível só pode ser confeccionado em ZPEs. Igualmente, com o advento da Lei 14.188/2021, o novo marco regulatório das ZPEs, a prefeitura de Ilhéus garantiu a concessão da ZPE-Bahia para geração de mais renda e empregos, garantindo que seu distrito industrial irá operar tanto para o mercado interno quanto ao exterior. Vale acrescentar ainda a Zona de Exportação do Maranhão-ZEMA, também respaldada pelo novo marco, propondo incentivos socioeconômicos e beneficiando-se do Complexo Portuário do Itaqui pela sua privilegiada posição geográfica, e por ser o 2º maior em movimentação de carga do País. Serão isentas de impostos as empresas que se estabelecerem na ZEMA, abrangendo contribuições que incidem sobre as importações, servindo de incentivos ao fornecimento de mercadorias e prestação de serviços ao mercado externo.

As ZPEs são as principais alternativas de fomento das exportações contando com a suspensão de tributos às empresas autorizadas no tocante à compra de matérias-primas e insumos utilizados na fabricação de bens exportados. Segundo a Associação de Comércio Exterior do Brasil, entre os motivos determinantes do encerramento de muitas empresas, está a ausência de planejamento financeiro nos processos de importação e exportação. Isto é o que conhecemos como o “G” de governança da sigla ESG, que visa a adoção de ações fortalecedoras de regulação do funcionamento corporativo interno, alinhado aos interesses de todos os stakeholders com políticas de transparência, avançando na equidade entre os colaboradores. Ademais, o tratamento aduaneiro especial e localização estratégica das ZPEs, promovem amplo desenvolvimento social e econômico da região, cumprindo com preceitos fundamentais da marca ESG.

Para alcançar essas vantagens, não se pode olvidar a urgência da digitalização completa dos documentos vinculados aos intervenientes de toda a logística do COMEX, observado o progresso do sistema Porto sem Papel, que reduziu “a papelada” a um único documento eletrônico (DUV). Faz-se necessário promover celeridade e sustentabilidade aos processos de importação e exportação, assegurando menores custos de transporte e tributos, atrelados à intermodalidade, em especial no Norte e Nordeste, objetivando o desenvolvimento da região e elevando a posição do Brasil nos rankings do comércio internacional.



FRISA-SE QUE OS PARÂMETROS NORTEADORES DO CONCEITO ESG SÃO SUSTENTADOS POR UMA AGENDA GLOBAL, CONVENCIONAL A TODOS OS PAÍSES. LOGO, HÁ NECESSIDADE DE ACELERAR A CRIAÇÃO DE MAIS ZONAS DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO-ZPES, COM VISTAS A REDUZIR CUSTOS, EXPLORANDO NOVAS MATRIZES DE ENERGIA E DE HIDROGÊNIO VERDE, COMO NO CASO DE PECÉM E DA ZPE DE PARNAÍBA, INAUGURADA EM FEVEREIRO DESTES ANO.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/06/2022

OPINIÃO - TRANSFORMAÇÕES INQUIETANTES



JOSÉ GERALDO VANTINE
CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro
de Administração do Porto de São Sebastião
opiniao@portalbenews.com.br

É da natureza humana viver em paz, equilíbrio, com saúde e no aconchego da família. Mas será que essa realidade se mantém verdadeira no mundo atual, frente às circunstâncias que nos rodeiam? Durante a semana passada (6 a 9 de junho), assisti as palestras do Think Tank Brasil Export sobre Tecnologia e do LogVale sobre logística, eventos com grandes apresentadores em temas importantes e essenciais.





Apesar da minha longa experiência, me vi diante de uma realidade até de certa forma perturbadora, tantas são as “transformações simultâneas” em torno de pessoas, países e empresas. Então, lembrei-me de uma obra (mais para uma fábula) de autoria de George Orwell, “A Revolução dos Bichos”, que ilustra no ambiente da época (1945) a previsão sobre as transformações. Em resumo, o autor quis mostrar como as ideias socialistas eram corrompidas por pessoas poderosas, como as massas ignorantes eram aproveitadas e como líderes comunistas se transformavam em capitalistas.

Se George Orwell vesse escrito essa fábula hoje, quais seriam suas inspirações? Quais seriam os fatos transformadores considerados como inquietantes?

Isoladamente, os fatos que relato não trariam tanta inquietação. No entanto estão ocorrendo de forma simultânea nos diferentes vetores da humanidade, a saber:

Como um remédio que na dose certa cura, mas na sua overdose mata, a Internet, a maior maravilha do século 20 quando Steve Jobs a colocou nos celulares, já produz uma doença, a dependência digital de um lado, enquanto do outro opera maravilhas no mundo das pesquisas e da comunicação. Porém, ao ouvir o “case” de uma gigantesca rede de varejo físico, criar sete modelos para o varejo digital com processos e tecnologias que garantem a “entrega em 2 horas”, fica a pergunta: essa é de fato uma necessidade do consumidor ou uso da tecnologia como arma de competição de mercado (varejo digital) que pode levar a Geração “Z” a viver a neurose da pressa sem razão?

“A Terceira Onda”, livro de um dos maiores pensadores americanos, Alvin Toffler, de 1980, abordou, em síntese, a revolução da sociedade humana e analisa os efeitos das transformações em termos políticos, econômicos e sociais. Em tese é o seguinte: no ano 1785, deu-se início à Revolução Industrial (1ª onda), 60 anos depois, 1845, registra-se a invenção da tração a vapor e a introdução da ferrovia (2ª onda), 50 anos depois veio o automóvel (petróleo, como 3ª onda), 40 anos depois o avião e o início da petroquímica (4ª onda), 30 anos depois, em 1990 o início do ciclo da tecnologia, redes digitais (5ª onda), 20 anos depois, chegando em 2020 (6ª onda) com energia limpa, inteligência artificial, internet das coisas (IoT), robôs, drones. Quem assistiu as apresentações do Think Tank, vivenciou a intensidade das inovações da 6ª onda, a maioria delas para oferecer maior produtividade, maior segurança às pessoas e ao patrimônio, maior eficácia nas operações portuárias e na Praticagem. No entanto, em minha análise, estamos entrando no ciclo da “tecnologia de consumo”, já levando pessoas a tratamentos psicológicos e angústia para consumo de aparelhos (celulares, tvs etc.) classificados como “moda”, com alterações em intervalos de tempo cada vez menores.

No ambiente da logística, o mundo globalizado extrapolou os limites do racional. No LogVale, último dia 9, em São José dos Campos, um amigo, Paulo Vitor, empresário de comércio internacional, alertou porque Xangai compromete o tráfego e desequilibra os fluxos marítimos: 17% do tráfego de contêineres da China usa esse porto, que também responde por 27% das exportações do país, e devido ao agravamento da Covid, teve a produtividade reduzida em 30%.

Outra transformação inquietante na logística internacional no modal marítimo está nos EUA: 31% dos contêineres transportados usam o Porto de Los Angeles e Long Beach, gateway da Ásia. Ainda segundo informações do Pacific Maritime Association, que representa os trabalhadores de 29 portos da costa oeste dos EUA, há intensa negociação para revisão dos contratos de trabalho e, por isso, embarcadores estão migrando para portos da Costa Leste e do Golfo, como medida de proteção contra risco de interrupção do fluxo.

Nesse segmento, está em desenvolvimento um grande plano tático entre os embarcadores e armadores para maior velocidade de adaptação aos modelos dos fluxos globais, que permitam flexibilidade e agilidade nas cadeias de abastecimento. Mas será isso possível? A que custo e a que prazo?



Mais do que inquietante, preocupante!

Na economia global, não existe “Plano B”, nem atalho, e nem a tecnologia pode ajudar. Por quê? Porque a interdependência dos povos, das nações, está em nível que não permite reversão! Vejam o caso da guerra Rússia contra Ucrânia: Aqui sentimos o efeito do “bater de asas da borboleta” com a hipotética falta de fertilizantes que levou os comerciantes a aumentarem 30% o preço dos tomates. Acrescente-se aí o impacto global do preço do petróleo e suas consequências nos transportes marítimo e rodoviário. E aí? Como fica o amanhã?

Corria o ano 2010, e apresentei uma palestra na Unicamp com o tema “Sustentabilidade Ambiental sob a Ótica da Logística”. Na oportunidade, na esfera empresarial, a tônica era:

“Sustentabilidade Econômica / Social / Ambiental”, quando usei a sigla ESA, e comparei com o grande movimento do início da década de 1990, quando a União Europeia passou a exigir certificação ISO para as indústrias poderem exportar (classe 9.000 para processos e classe 14.000 para qualidade). Seguiria o mesmo caminho?

O marco essencial com o “A” foi a Lei 12.305 de 2/8/2010, e o Decreto 7.404, de 23/12/2010, que instituiu a “Política Nacional de Resíduos Sólidos” Que não funciona até hoje!!

O tempo passou e o mercado financeiro (EUA) alterou o foco de “investimento ético” para “investimento sustentável”, olhando as “mudanças climáticas” com forte viés em fatores sócio ambientais nos investimentos para gerenciamento de riscos. Aí nasce a sigla ESG com mais dúvidas que propostas de soluções.

Existem muitas matérias e artigos na imprensa mundial, mas nós, conselheiros do Brasil Export, temos a grande oportunidade de aprofundar o conhecimento através do Conselho ESG do Fórum Brasil Export, sob a competente batuta do amigo João Amaral. Temos muito a debater, temos muito a aprender, temos muito a contribuir!!

Finalizo está reflexão situacional ressaltando a feliz ideia da criação e expansão do Fórum Brasil Export que, através de diferentes conselhos e fóruns regionais, oferece caminhos para que ‘transformações inquietantes’ resultem em ‘diretrizes’ para o bem das pessoas, das empresas, das nações e do nosso Planeta.

QUEM ASSISTIU AS APRESENTAÇÕES DO THINK TANK, VIVENCIOU A INTENSIDADE DAS INOVAÇÕES DA 6ª ONDA, A MAIORIA DELAS PARA OFERECER MAIOR PRODUTIVIDADE, MAIOR SEGURANÇA ÀS PESSOAS E AO PATRIMÔNIO, MAIOR EFICÁCIA NAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS E NA PRÁTICAGEM.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/06/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP IMPORTAÇÃO NO BRASIL SEGUE EM ALTA E ESTIMULA NOVAS EMPRESAS

Informações: Terra (13 de junho de 2022)

O Brasil exportou, nos quatro primeiros meses de 2022, US\$ 101,185 bilhões. A soma dos dados de janeiro a abril representa uma alta de 23,8% em comparação com o mesmo período do ano anterior. As informações são do Ministério da Economia. Já a balança comercial brasileira (que faz referência à diferença entre as exportações e as importações) registrou no primeiro quadrimestre de 2022 um superávit de US\$ 19,947 bilhões. O montante representa uma alta de 10,5% em comparação com o mesmo período de 2021.

Destaque nas exportações para o mês de março. Na ocasião, também de acordo com o Ministério da Economia, as exportações brasileiras somaram US\$ 29,09 bilhões. O valor foi o maior já registrado em um único mês no país.



Foto: Meu Rodapé / DINO

“É um valor inédito para a exportação brasileira, não só para o mês de março, mas para qualquer mês já registrado”, explicou o subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior, Herlon Brandão.

Neste cenário, muitas empresas brasileiras enxergam a oportunidade de realizarem suas primeiras exportações. É o caso da Meu Rodapé, fábrica catarinense de acabamentos e revestimentos para a decoração, que realizou em 2022 vendas para Argentina, Uruguai, Paraguai e Colômbia. “O mercado está favorável e a exportação traz inúmeras vantagens. Além das empresas não ficarem reféns de uma única economia, o que traz mais segurança ao negócio, também ajudam nos processos de melhoria contínua dos produtos”, explica Robson Ferreira, proprietário da empresa.

Estas melhorias ocorrem principalmente porque o mercado externo tem outras características e exigências – que vão desde a forma de embalar e as informações contidas nos rótulos até o produto em si. A necessidade de se adequar a estas exigências faz com que as melhorias implementadas acabem sendo trazidas também para o consumidor interno.

Com o aumento da demanda, o mercado de trabalho também sente diretamente o impacto positivo das exportações. Santa Catarina, onde a Meu Rodapé está localizada, gerou, segundo dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) e do Governo de Santa Catarina, 66.922 vagas formais de trabalho nos primeiros quatro meses de 2022. O número coloca o estado na terceira posição do ranking absoluto no país, atrás apenas de São Paulo e Minas Gerais. A Meu Rodapé corrobora com estes números. Os dados de registro no Caged apontam que a fábrica foi de 94 funcionários em dezembro de 2021 para 123 pessoas registradas em maio deste ano. Muito por conta das exportações.

A expectativa do Governo Federal é de exportar um total de US\$ 348,8 bilhões em 2022. Já o saldo da balança comercial projeta um saldo positivo de US\$ 111,6 bilhões para o período.

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

Data: 13/06/2022

ANGLO AMERICAN E PORTO DO AÇU ANUNCIAM PARCERIA PARA PROJETO DE REAPROVEITAMENTO DA ÁGUA UTILIZADA NA OPERAÇÃO DO MAIOR MINERODUTO DO MUNDO

Informações: Click Petróleo e Gás (13 de junho de 2022)



Reúso de água industrial do maior mineroduto do mundo servirá às empresas instaladas e a projetos renováveis no empreendimento portuário/Foto: Reprodução – Porto do Açu

Em comemoração à semana do Dia Mundial do Meio Ambiente, na quinta-feira (9) a Anglo American e o Porto do Açu anunciaram, na Casa Firjan, uma parceria para analisar, em unidades industriais, o reaproveitamento da água que é utilizada nas atividades do maior mineroduto do



mundo, que conta com 529 km de extensão e transporta minério de ferro de Conceição do Mato Dentro (MG) até o porto, em São João da Barra. A expectativa é que este seja um dos maiores projetos de reaproveitamento de água do país, podendo chegar a um volume de 0,3 m³/s de água reaproveitada.

Parceria entre Anglo American e Porto do Açú visa estudar o tratamento de efluentes do mineroduto

De acordo com o presidente em exercício da Firjan, Luiz César Caetano, durante a solenidade de assinatura do documento entre as empresas, o projeto entre a Anglo American e o Porto do Açú representa a capacidade da indústria do estado em ser inovadora em suas soluções e também unir questões que são estratégicas para o desenvolvimento de forma sustentável, apresentando uma iniciativa que representa um verdadeiro marco nos esforços de economia circular como elemento de planejamento para fontes alternativas de abastecimento.

O produto sai do mineroduto da Anglo American e atravessa 29 cidades até chegar ao Porto do Açú, onde passa por um processo de filtragem, com a separação da água e do minério. Logo após, é armazenado para ser exportado. Atualmente, o efluente gerado pelo sistema de filtragem da água é tratado e majoritariamente descartado no mar, seguindo os padrões legais da operação.

Sendo assim, a parceria entre o Porto do Açú e a Anglo American para o reaproveitamento visa estudar o tratamento e o uso desta parte efluente nas plantas industriais do complexo, para que o efluente deixe de ser descartado no mar de forma gradativa.

Iniciativa fomenta práticas de economia circular da água

De acordo com o gerente de meio ambiente da Anglo American, esta é mais uma iniciativa que vai de acordo com o propósito da empresa de inovar no mineroduto e melhorar a vida das pessoas, além de estar alinhada com as metas e os objetivos do Plano de Mineração Sustentável da empresa. O objetivo é expandir o reaproveitamento da água ao máximo nas operações da empresa.

Já segundo o CEO da Anglo American, Wilfred Buijn, a empresa continua atuando para fomentar e construir um ambiente cada vez mais sustentável, que traga ideias em prol da sociedade geral. Há metas consistentes no plano de Mineração Sustentável e a empresa atua de forma sólida para alcançá-las.

Porto do Açú exemplifica utilizações do efluente do mineroduto

O CEO do Porto do Açú, José Firmo, declara que as empresas instaladas no Porto do Açú precisam de água para as diversas atividades e representam uma demanda relevante para o seu reaproveitamento. A iniciativa fomenta as práticas de economia circular da água, em linha com as estratégias de sustentabilidade do Grupo Prumo.

O efluente do mineroduto também pode ser utilizado por empresas que instalarão novos projetos industriais e sustentáveis no porto, como plantas de fertilizantes, usinas termelétricas, produção de pellets, hidrogênio verde, petroquímicas e aço verde.

É importante ressaltar que a Anglo American busca uma gestão energética de inovação no país e, nesse sentido, se tornou autoprodutora de energia sustentável em parceria com a Casa dos Ventos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 13/06/2022

COMBUSTÍVEL DE NAVIOS TEM ALTA DE 100% NO PREÇO EM CINCO MESES, DIZ PETROBRAS

Informações: CNN Brasil (13 de junho de 2022)



https://youtu.be/3sqG3_-dQo0

A tonelada do bunker, combustível que abastece navios, está sendo comercializada a US\$ 1.200. Em janeiro deste ano, o preço na bomba estava na casa dos US\$ 600, um reajuste de 100% em cinco meses, segundo dados da Petrobras.

Em 2022, de acordo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o Brasil transportou 187 milhões de toneladas em produtos da indústria e alimentação em embarcações para o exterior e 50 milhões de toneladas em navegações dentro do país.

Segundo a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), que representa as empresas de transporte marítimo em território nacional, os gastos com combustíveis representam 60% das operações. A alta tem refletido um aumento de pelo menos 45% dos custos do setor.

Segundo a ABAC, para encher o tanque de um navio, são necessárias sete mil toneladas de combustível. Ou seja, mais de R\$ 7 milhões.

A oscilação de preços tem efeito imediato sobre o negócio de fretes.

Diferente dos outros combustíveis, os valores acompanham as variações do mercado internacional em tempo real.

“O combustível é cotado em dólar, e não obedece à polícia de paridades, como acontece com o diesel, querosene... Então, muda quase que diariamente de acordo com o mercado internacional”. Comentou Luis Resano, diretor executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC).

Segundo a Petrobrás, “os preços do bunker no Brasil estão alinhados com os preços do mesmo produto nos principais portos do mundo e estes têm sido impactados pela alta na cotação do Brent”.

Para o professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Diego Malagueta, doutor em planejamento energético, a alta tem relação direta com o fechamento do porto de Xangai, na China, medida adotada para controle da Covid-19 no país.

“Houve um gargalo causado pelo lockdown. A logística marítima de todo o mundo foi impactada. Com os navios parados, a demanda por bunker diminuiu e sobrou combustível. Para equilibrar, a produção foi reduzida. Mas, agora, com a retomada da navegação, a demanda explodiu e a quantidade de combustível não correspondeu à demanda”, explicou o professor.

Atualmente, são os contratantes dos fretes que arcam com as altas dos preços. Quando o valor da bomba extrapola a previsão de contrato, o excedente volta ao contratante.

“Nosso abastecimento é feito na bacia de Santos. Quando o valor da bomba supera o previsto em contrato, temos que repassá-lo ao contratante. E este repasse acaba chegando também ao produto transportado. No fim das contas, quem paga é o consumidor final”, explica o diretor executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC).

Além da alta de combustível, o setor de transporte de embarcações no Brasil também teve que driblar a perda de um considerável mercado.

O transporte entre Brasil, Argentina e Uruguai despencou em 67% desde o fim do convênio entre os países, adotado pelo Governo Federal, em outubro (2021).

“A comercialização com estes países representava cerca de 25% do nosso transporte. Mas já vínhamos nos preparando para este momento. No entanto, conseguimos novos mercados e fechamos o 1º trimestre com aumento de 3,8% nas operações”, explica o diretor da ABAC.

Apesar da redução de cargas apontada pela ABAC, o Governo Federal informou à CNN, que o fim do acordo colaborou para aumento de transporte de cargas entre o Brasil e outros países, devido à entrada de empresas estrangeiras, que passaram a operar na rota.

O volume de encomendas cresceu 20,9% nos últimos sete meses, com 9,5 milhões de toneladas transportadas. Mas a alta dos combustíveis ainda é a principal preocupação da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem. Para Luis Resano, os sucessivos reajustes pressionam a inflação e todo o setor produtivo.

“O mundo precisa caminhar para novas soluções. Aqui no Brasil, temos investido em estudos que nos ajudem a otimizar nossa capacidade. Conseguimos desenvolver uma tinta para o casco do navio que gera uma economia de 5% do combustível”, destaca o diretor da ABAC.

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

Data: 13/06/2022

RECEITA E POLÍCIA FEDERAL SE REÚNEM PARA TRATAR DE AÇÕES NO PORTO DE SANTOS

Informações: Santaportal (13 de junho de 2022)



Foto: Divulgação Santaportal/Receita Federal

Autoridades da Receita e Polícia Federal se reuniram, na última sexta-feira, para tratar da colaboração entre as instituições no combate aos crimes no Porto de Santos. De acordo com as autoridades, estratégias e procedimentos foram discutidos durante o encontro.

A reunião tinha como objetivo integrar as instituições para atingirem seus objetivos, dentro de suas competências, quando ao que diz respeito à fiscalização do porto. Embora

apresentem distinções específicas, ambas têm a mesma finalidade, que é a prestação de serviço à sociedade.

A reunião ocorreu na sede da Alfândega de Santos, onde estiveram presentes Rodrigo Bartolamei, Superintendente da Polícia Federal no Estado de São Paulo; José Roberto Mazarin, Superintendente Titular, e Mirela Batista, Superintendente Adjunta, ambos da 8ª Região Fiscal da Receita Federal.

Além deles, também compareceram o novo chefe da Delegacia da Polícia Federal em Santos, Delegado Agnaldo Mendonça Alves; o chefe Regional de Investigação e Combate ao Crime Organizado, Delegado Magno Xavier; o chefe Regional Executivo, delegado Rodrigo Sanfurgo; o chefe da Delegacia Executiva em Santos, delegado Marcel Fernandes Barbara; os delegados Titular e Adjunto da Alfândega de Santos, auditores-Fiscais Richard Fernando Amoedo Neubarth e Reinaldo Angelini, respectivamente; e o chefe do Serviço de Gestão e Infraestrutura Aduaneira (SEGIN) da Alfândega de Santos, auditor-Fiscal Dimas Monteiro de Barros.

Após reunião no Gabinete da Alfândega, os convidados foram acompanhados à Central de Operações e Vigilância (COV) e a outros Setores da Alfândega, recebendo breves explicações sobre as atividades neles desempenhadas.

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

Data: 13/06/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ANP QUESTIONA CUSTOS E CONTRATAÇÃO DO GASODUTO GASIG ATRASA

Pedido de esclarecimentos à NTS é mais um episódio da saga do projeto de 11 km, há sete anos travado

Por André Ramalho - 13 de junho de 2022 - Em Mercado de gás



Dutos da Unidade de processamento de gás natural (UPGN) de Guamaré/RN (Foto: Giovanni Sérgio/Agência Petrobras)

A chamada pública para contratação da capacidade do Gasoduto Itaboraí-Guapimirim (Gasig), prevista inicialmente para começar este mês, vai atrasar. A ANP pediu esclarecimentos à Nova Transportadora do Sudeste (NTS) sobre os custos de construção do projeto, dentre outros pontos sobre a concorrência. A retomada do processo ainda não tem data marcada.

A NTS estima investimentos de até R\$ 330,9 milhões na construção do gasoduto. O valor compõe a base regulatória de ativos — item importante na definição das tarifas — e foi alvo de questionamentos de agentes de diferentes elos da cadeia, dentre distribuidoras, consumidores e produtores, durante o período de consulta pública sobre o edital da chamada pública.

Relembre a saga do Gasig:

O gasoduto Itaboraí-Guapimirim tem 11 km de extensão e ligará a unidade de processamento (UPGN) da Petrobras no Polo GasLub (ex-Comperj) à malha nacional. O Gasig chegou a ser anunciado, em 2015, como o primeiro gasoduto a ser licitado sob o regime de concessão do país. No entanto, as obras da UPGN do Comperj atrasaram sucessivamente e o duto nunca saiu do papel. Desde então, a Nova Lei do Gás, de 2021, mudou o regime de construção de novos gasodutos, do modelo de concessão para o de autorização. A NTS, então, pediu o aval da ANP para tocar o projeto. O Gasig está previsto para começar a operar em 2023 e é um dos primeiros gasodutos a serem construídos no país desde a mudança com a aprovação da nova legislação.

A ANP pediu, no início deste mês, que a NTS apresente, dentre outros esclarecimentos, uma análise comparativa com as estimativas de investimento originais do projeto — previsto, no antigo Plano Decenal de Expansão da Malha de Transporte Dutoviário (Pemat), em R\$ 112 milhões em 2015.

A transportadora, responsável pela construção do gasoduto, deverá apresentar memória de cálculo com a evolução histórica dos preços dos principais itens que impactaram a estimativa do investimento — como por exemplo, o preço do aço e das tubulações a serem adquiridas.

Pelo cronograma inicial, a chamada teria início este mês com a publicação do edital no dia 9 — o que não ocorreu. O prazo para manifestação de interesse, por parte dos carregadores, estava previsto para o dia 24.

Procurada, a NTS esclareceu que o cronograma deverá ser revisto. A empresa informou que não há um prazo regulamentar por parte da ANP, mas que há uma expectativa de que a versão final do edital seja publicada cerca de 60 dias após a conclusão da análise dos comentários da consulta pública, pela agência. O relatório com as contribuições foi publicado pelo órgão regulador no início de maio.

Para a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás), não há justificativa para o aumento das estimativas de investimentos apresentado pela NTS, se considerada a evolução dos principais indexadores (dólar, custo de construção, aço, índices de preços). Durante a consulta pública, o Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) e a Associação dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres (Abrace) também cobraram da ANP uma análise crítica das estimativas de custos do projeto.

Abegás e Abrace temem domínio da Petrobras no Gasig

As distribuidoras defendem, também, a necessidade de remédios pró-competitividade caso a Petrobras venha a se sagrar vencedora da chamada pública para contratação de capacidade do Gasig.

A Abegás entende que a Petrobras é candidata natural a tomar a capacidade do gasoduto e que, como o contrato é de 15 anos, é preciso “assegurar o amplo acesso ao Gasig nos próximos anos, compatível com a almejada abertura de mercado”.

A Abrace, por sua vez, contesta o fato de a NTS não ter divulgado, previamente, as capacidades disponíveis da sua malha. Os consumidores alegam que a realização da chamada pública para contratação da capacidade do Gasig, antes da oferta de capacidade disponível da malha da NTS, “torna o processo discriminatório, já que apenas a Petrobras teria acesso ao restante do sistema”. E que isso “fragiliza a participação de outros potenciais carregadores no processo”.

A Abegás e a Abrace também questionam o período de depreciação do gasoduto, definido em 15 anos. Elas consideram o prazo curto, dada a vida útil de gasodutos na indústria como um todo. A representante dos consumidores sugeriu, para não onerar as tarifas de transporte, um prazo regulatório de 30 anos.

As partes questionam, ainda, aspectos relacionados à Receita Máxima Permitida do projeto. A Abegás entende que foram adotadas “premissas questionáveis”, como a utilização de uma taxa WACC (custo médio ponderado de capital, na sigla em inglês) de 7,25%. As distribuidoras argumentam que o número toma como base uma alavancagem implícita de 30%. E que, em 2014, a ANP propôs uma alavancagem de 50% para o mesmo Gasig — o que, nas contas da Abegás, seria o suficiente para reduzir a taxa WACC para 6,13%.

A Angra Partners, empresa de private equity e assessoria financeira, por sua vez, classificou, durante a consulta pública, a proposta de 7,25% para o WACC do projeto como “bastante modesta e razoável”, por estar “materialmente abaixo” do referencial da taxa Selic.

“Também notamos que o capital para projetos de infraestrutura na área de óleo e gás é mais difícil de obter, uma vez que muitas instituições desejam limitar ou parar os investimentos na indústria de óleo e gás, por razões ESG”, comentou a Angra, na ocasião.



André Ramalho

Jornalista com 13 anos de experiência na cobertura do mercado de energia, é o editor responsável pelo site da agência epbr ✉ andre.ramalho@epbr.com.br

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 13/06/2022

PETROBRAS E GOVERNO DE SERGIPE BUSCAM CLIENTES PARA VIABILIZAR GASODUTO

No Senado, atenções se voltam para a votação do PLP 18/2022 (teto do ICMS) e PEC dos Combustíveis

Por epbr - 13 de junho de 2022 - Em Comece seu Dia, Mercado de gás

Editada por André Ramalho
andre.ramalho@epbr.com.br



Plataforma para exploração e produção de petróleo e gás natural (Foto: Ineep/Divulgação)

Você vai ver aqui: Petrobras e governo sergipano assinam carta de intenções para atrair consumidores de gás para projeto de águas profundas de Sergipe. No Senado, expectativa sobre a votação, nesta segunda-feira (13/6), do PLP 18/2022 (teto do ICMS) e da PEC que visa a cobrir perdas dos estados com a isenção do imposto sobre diesel e GLP. Petrobras reforça defesa sobre preços de mercado, enquanto a troca do comando da estatal ainda não tem data para acontecer. Mudanças no conselho, aliás, podem ter problemas com a Lei das Estatais. Confira:

Clientes para o gás de SE A Petrobras assina, nesta segunda-feira (13/6), um protocolo de intenções com o governo sergipano para atrair grandes consumidores (industriais e termelétricos) interessados em fechar contratos de longo prazo para aquisição do gás natural a ser produzido no projeto de águas profundas de Sergipe.

— A petroleira busca uma forma de monetizar o gás do projeto e, assim, colocar de pé o projeto de um novo sistema de escoamento do energético com capacidade de 18 milhões de m³/dia até a costa. O gasoduto ainda não tem uma data para entrar em operação.

— A intenção é atrair clientes âncoras para viabilizar a construção da nova rota de escoamento. O governo sergipano aposta na redução do ICMS do gás para uso industrial como estratégia de atração de investidores.

— O projeto de produção de óleo e gás em águas profundas de Sergipe é a primeira grande nova fronteira em desenvolvimento pela Petrobras fora do pré-sal. A intenção da empresa é instalar duas plataformas flutuantes (FPSOs) no litoral sergipano.

— A primeira delas (P-81) está prevista para entrar em operação em 2026, com capacidade para produzir 120 mil barris/dia de petróleo e escoar 8 milhões de m³/dia de gás natural. Em maio, no entanto, a petroleira cancelou a licitação para contratação do primeiro FPSO, por não ter encontrado os preços que queria, mas o projeto segue na carteira.

— A Petrobras declarou a comercialidade das descobertas em águas profundas de Sergipe no fim de 2021, nas concessões BM-SEAL-4 e BM-SEAL-11. Os novos campos foram batizados como Budião, Budião Noroeste, Budião Sudeste, Palombeta, Cavala, Agulhinha e Agulhinha Oeste.



— Quem vê o futuro gás de Sergipe com interesse é a Eneva. A empresa assinou contrato este mês com a New Fortress Energy e Ebrasil, para compra da Centrais Elétricas de Sergipe (Celse) — o que inclui a termelétrica Porto de Sergipe I (1.593 MW) e uma carteira de 2,3 GW de projetos de expansão adjacentes à usina.

— Ao apresentar os detalhes da aquisição aos investidores, a companhia destacou o potencial de sinergia do ativo com o projeto da Petrobras. A Eneva vê no gás das águas profundas de Sergipe uma oportunidade de acesso à molécula para o desenvolvimento de sua carteira de novos projetos. A empresa mira tanto oportunidades na geração de energia a gás quanto no desenvolvimento do negócio de comercialização de gás natural.

— As descobertas da Petrobras também atraíram, nos últimos anos, novos investidores para a região. O consórcio formado por ExxonMobil/Enauta/Murphy adquiriu nove concessões de exploração na Bacia Sergipe-Alagoas. A primeira perfuração, no entanto, frustrou as expectativas, ao dar seco.

PLP 18/2022 na pauta A expectativa é que a votação do projeto do teto do ICMS para combustíveis e energia elétrica ocorra nesta segunda-feira (13/6) no Senado. O PLP 18/2022 já passou pela Câmara com apoio do PT e dos demais partidos de oposição, mas ainda enfrenta resistência entre senadores.

— Estados e municípios tentam garantir emendas que minimizem a perda de recursos com o teto do ICMS. E buscam garantir uma compensação da União pela desoneração. Mesmo que tenham sucesso no Senado, os termos finais de uma eventual compensação ainda precisarão passar pela Câmara.

— Também é incerto qual será o efeito prático do PLP 18/2022. Ainda não se sabe se o teto do ICMS entra em vigor imediatamente ou se precisará ser internalizado pelos estados, com aval das assembleias legislativas, como defendem os secretários estaduais de Fazenda.

Petrobras reforça defesa por preços de mercado O diretor de Relacionamento Institucional e Sustentabilidade da estatal, Rafael Chaves, disse na sexta-feira (10/6), que o tabelamento de preços já se mostrou uma alternativa que não funciona. Pressionada pelo governo a segurar reajustes, a companhia tem feito alertas sobre os riscos de faltar diesel no Brasil no segundo semestre, se os preços não seguirem a lógica de mercado.

— “Só tem dois tipos de preço: o de mercado e o tabelado, a gente não pode cair na tentação de praticar preços tabelados. A gente aprendeu isso no passado. E se não aprendeu no passado, aprende com o vizinho. Preço tabelado não funciona”, afirmou Chaves. Estadão

ANP quer adiar manutenção de refinarias A agência reguladora pede que a Petrobras reavalie as paradas programadas para manutenção do parque de refino, previstas para agosto e setembro, devido aos riscos de desabastecimento no segundo semestre, afirma Lauro Jardim, do jornal O Globo.

— Segundo o colunista, um diretor da ANP disse que “não há um cenário de caos mas, num momento tão volátil, com guerra na Europa e interrupção de cadeias de abastecimento, decisões preventivas são obrigatórias”.

Vai ou não vai faltar diesel? A agência epbr conversou com o sócio da Leggio Consultoria, Marcus D’Elia, sobre o risco de faltar o combustível no país. Ele não acredita numa escassez generalizada, mas destaca que os estoques nacionais estão em queda e que em alguns estados pode, sim, haver desabastecimentos pontuais nos próximos meses.



– Em resumo, o risco é maior nas regiões mais dependentes de uma refinaria e/ou porto onde há forte déficit no balanço da oferta e demanda. D’Elia lista três eixos mais vulneráveis aos riscos de desabastecimento:

- **Maranhão, Piauí e Tocantins**
- **Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul**
- **Região Norte/Mato Grosso.**

Mudança no conselho da Petrobras sob risco Insatisfeito com os reajustes da estatal, o presidente Jair Bolsonaro (PL) decidiu trocar o comando da companhia, com a indicação de Caio Paes de Andrade para a presidência da petroleira e de seis novos nomes para conselho de administração da empresa. Alguns nomes propostos pelo governo, contudo, estão em desacordo com a Lei das Estatais, diz a colunista Malu Gaspar, do jornal O Globo.

— A indicação do secretário-executivo da Casa Civil, Jonathas Assunção de Castro, é uma delas. Segundo a Lei das Estatais, ministros e secretários de estado não podem ocupar cargo de conselheiro nessas empresas.

— Outro nome com potencial de problemas é Ricardo Soriano de Alencar, procurador-geral da Fazenda Nacional. No cargo que ocupa hoje, Alencar defende a União em disputas tributárias contra a Petrobras na Justiça, por exemplo, o que gera conflito de interesses.

Entenda: Que poder, de fato, Bolsonaro tem para mudar preços da Petrobras?

Gasolina volta a subir O preço médio do combustível, nos postos, subiu 0,4% na semana passada, para R\$ 7,247 o litro, segundo levantamento da ANP. A alta interrompeu uma sequência de três semanas de queda.

— O valor do diesel ficou praticamente estável nos postos, a R\$ 6,886, em média, por litro. O etanol hidratado, por sua vez, caiu 1,59%, para R\$ 5,002 por litro, acumulando queda de 4,2% em um mês. Folha de S. Paulo

Aguila entra na Justiça contra a venda do Polo Bahia Terra. O conjunto de campos terrestres estava sendo negociado pela Petrobras com um consórcio formado por PetroReconcavo e Eneva. A Aguila Energia e Participações teve sua proposta recusada pela estatal e decidiu levar a disputa à arbitragem. Teve seu recurso acatado pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJRJ).

Petróleo abre o dia em baixa O Brent registrava queda de 1,44% às 7h43 desta segunda-feira (13/6). O preço da commodity fechou a semana passada com alta acumulada de 1,9%, a US\$ 122,01 por barril.

Mudanças na Gasmig Gilberto Moura Valle Filho foi confirmado como diretor-presidente da distribuidora mineira pelo conselho de administração da empresa. O executivo já ocupava o cargo interinamente desde o desligamento de Pedro Magalhães Bifano, em abril. Estadão

Custo energético corrói renda Levantamento da Inteligência em Pesquisa e Consultoria (Ipec), encomendado pelo Instituto Clima e Sociedade (ICS), mostra que o gasto com gás e energia elétrica já compromete metade ou mais da metade da renda de 46% das famílias brasileiras. E 10% dos entrevistados afirmaram que a despesa com eletricidade compromete quase toda a renda familiar.

Mais empresas com metas ESG O número de companhias listadas na B3 com metas ambientais cresceu 29% neste ano, em relação a 2021. É o que aponta um levantamento da consultoria Luvu One. No ano passado, a pesquisa constatou que 37% das empresas listadas na bolsa tinham metas de redução de impacto ambiental. O número subiu para 45%, em 2022.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 13/06/2022

CORIO, DA AUSTRALIANA MACQUAIRE, PREVÊ 5 GW DE EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL

Empresa tem parceria com a brasileira Servtec para projetos no litoral do Ceará, Espírito Santo e Rio Grande do Sul

Por Gabriel Chiappini 13 de junho de 2022 Em Eólica



Parque eólico Skegness, no Reino Unido
(Foto: Rob Farrow)

RIO — A Corio Generation, braço do fundo de investimento verde Green Investment Group (GIG), da australiana Macquarie, anunciou nesta segunda-feira (13/6) um plano para construir, em parceria com a brasileira Servtec Energia, cinco parques eólicos offshore no Brasil. Os projetos totalizam 5 GW de capacidade instalada.

“Nós vemos muitas oportunidades para eólicas offshore no Brasil”, disse a vice-presidente da Corio, Sharn Ward, em entrevista à epbr. A companhia, criada em abril deste ano, já desenvolve 20 GW em projetos de eólicas offshore pelo mundo.

Segundo a executiva, o Brasil foi um dos escolhidos pela companhia para receber os parques offshore por reunir condições climáticas e geográficas muito favoráveis ao desenvolvimento desse tipo de projeto.

Além disso, Ward destacou o potencial para o crescimento de “altas proporções” desse segmento no país, nos próximos anos. O Brasil já soma quase 133 GW em projetos offshore em licenciamento junto ao Ibama,

A carteira da Corio e Servtec no país inclui os projetos:

- Costa Nordeste (CE), com capacidade mínima de 1,2 GW;
- Vitória (ES), com 500 MW;
- Guarita, Cassino e Rio Grande (RS), com cerca de 1,2 GW cada um dos três parques.

“Estamos mais uma vez animados para embarcar em uma jornada para criar uma fonte complementar de energia limpa no Brasil, rumo a uma economia de baixo carbono no futuro”, disse o sócio-diretor da Servtec Energia, Lauro Fiuza Neto, em nota à imprensa. A Servtec soma 22 GW de eólicas em terra.

Corio aguarda regulação

Para que os projetos anunciados saiam do papel, no entanto, a Corio espera um ambiente regulatório seguro. Atualmente, o Brasil discute a regulamentação do decreto federal que estabelece regras de cessão de áreas marítimas para a implantação de parques eólicos.

Paralelamente, no Senado, tramita o projeto de autoria de Jean Paul Prates (PT-RN), o PL 576/2021, sobre o assunto.

Caso seja aprovado um marco regulatório ainda este ano, a vice-presidente da Corio acredita que os projetos poderão começar a operar entre 2030 e 2031.

“Vemos que o decreto federal fornece uma boa estrutura (...) Esperamos um framework estável. Isso será essencial para o sucesso dos projetos. Uma regulamentação clara, uma política clara, isso é muito importante”, destaca Ward.

Para aprofundar:

Eólicas offshore: o que as empresas defendem para o marco regulatório

<https://epbr.com.br/eolicas-offshore-o-que-as-empresas-defendem-para-o-marco-regulatorio/>

Hydro Rein e Macquaire formam parceria em eólica e solar no Brasil

<https://epbr.com.br/hydro-rein-e-macquaire-formam-parceria-em-eolica-e-solar-no-brasil/>

Na avaliação dela, as políticas públicas devem considerar toda a infraestrutura e cadeia de suprimentos necessários para o desenvolvimento do setor.

Além da geração de eletricidade por meio da geração eólica offshore, a Corio também está olhando para os hubs de produção e exportação de hidrogênio e amônia verdes.

“Estamos muito interessados em acompanhar as ambições que o Brasil tem em relação à produção de amônia verde e hidrogênio verde”, afirma a executiva.

A companhia já soma 20 GW em projetos de eólicas offshore em desenvolvimento pelo mundo, em países como Coreia do Sul, Taiwan, Japão, Irlanda e Reino Unido.

Ward lembra que, recentemente, a Corio criou um joint venture com a Ontario Teachers' Pension Plan Board, que administra o fundo de pensão de professores canadenses, para financiar parte dos projetos, que inicialmente somam 9 GW.



Na Austrália, a empresa possui dois grandes projetos, que se aprovados, podem somar 4 GW em capacidade instalada.

Gabriel Chiappini

Cobre as transformações para a energia do futuro, com foco em novos negócios, soluções sustentáveis e governança socioambiental ✉
gabriel.chiappini@epbr.com.br

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 13/06/2022

RAÍZEN INAUGURA PRIMEIRO ELETROPONTO PARA RECARGA RÁPIDA EM SÃO PAULO

Eletroposto inaugurado em São Paulo utiliza energia renovável gerada pela Raízen
Por epbr 13 de junho de 2022 Em Setor elétrico, Transição energética



Raízen inaugura primeiro eletroposto Shell Recharge no Brasil, pode abastecer veículos elétricos em até 35 minutos, com energia de fonte renovável certificada
(Foto: Raízen/Divulgação)

BRASÍLIA — A Raízen, licenciada da marca Shell, inaugurou nesta segunda (13/6) a primeira estação de recarga elétrica Shell Recharge em eletroposto (posto com estação de recarga para veículos elétricos) de recarga rápida em São Paulo, na zona norte da cidade. Com carregadores de 50kW e 150kW, as estações Shell Recharge podem abastecer veículos elétricos em até 35 minutos,



com energia de fonte renovável certificada.

A companhia prevê a implantação de uma rede com 35 eletropostos do tipo até o final do ano-safra (mar/23).

Hoje, a Raízen fornece energia limpa para mais de 500 postos Shell por meio de geração distribuída, e estima uma redução de até 20% dos custos de energia, uma economia de cerca de R\$ 3 milhões ao ano para os revendedores.

A geração é feita a partir de painéis solares fotovoltaicos ou utilizando subprodutos da cana-de-açúcar, entre outras fontes. Segundo a empresa de energia, toda a eletricidade fornecida é certificada pelo I-REC Standard, sistema global de rastreamento de atributos ambientais de energia, que garante a origem limpa e os padrões de sustentabilidade energética.

Segundo Frederico Saliba, vice-presidente de Energia e Renováveis da Raízen, a chegada da Shell Recharge deve acelerar o desenvolvimento da eletromobilidade no país, ao atender a demanda por eletropostos de recargas rápidas.

Estratégia para etanol e elétricos

Os eletropostos fazem parte de uma colaboração entre Raízen, Volkswagen do Brasil e Shell para estimular a eletrificação no Brasil. As empresas também querem incentivar o uso de etanol como uma estratégia complementar entre carros elétricos, híbridos e flex.

A parceria inclui iniciativas para instalação de postos de recarga para os carros elétricos da marca e fornecimento de energia renovável para as fábricas e rede de concessionários da Volkswagen no Brasil.

No caso do etanol, o objetivo é desenvolver novas fórmulas de etanol pela Raízen, e P&D para melhorar a eficiência do biocombustível.

A montadora alemã anunciou recentemente um Centro de P&D em Biocombustíveis no Brasil. A proposta é pesquisar fronteiras do uso do etanol como modelo de eletrificação via célula a combustível, com foco também na exportação.

Startup de recarga

Em janeiro, a joint venture entre Shell e Cosan anunciou a participação na rodada de investimento de R\$ 10 milhões na startup Tupinambá Energia, que desenvolve soluções de recarga elétrica veicular.

Criada em 2019, a startup opera infraestruturas de eletro-abastecimento de ponta a ponta, do aplicativo ao carro carregado. A rodada contou também com a participação da empresa de investimentos Plataforma Capital.

O aplicativo da Tupinambá reúne mais de mil pontos de recarga mapeados pelo país para facilitar a localização, pelos usuários, dos empreendimentos que oferecem o serviço.

À época, a Raízen informou que o investimento pretende acelerar o desenvolvimento da rede de recarga no Brasil, além de oferecer outras soluções de mercado. Há ainda a possibilidade de converter o investimento em participação societária da empresa.

A parceria vai integrar o portfólio da Raízen em mobilidade elétrica, que inclui o fornecimento de energia renovável e soluções de abastecimento elétrico para frotas de empresas, e o desenvolvimento de uma ampla rede de recarga rápida através do programa Shell Recharge, anunciado no final de 2021.

As movimentações fazem parte da estratégia da Raízen de se tornar um balcão único de atendimento (one stop shop) de soluções em energia — isto é, permitir ao cliente adquirir diversos produtos e serviços em um só lugar.



epbr

A agência epbr é uma organização independente de mídia, nativa digital, não partidária, que tem como objetivo informar e engajar a população em geral nas discussões sobre energia no país, sobretudo nas áreas de petróleo, gás natural e energia elétrica.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 13/06/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

SENADORES APROVAM TEXTO-BASE DE PROJETO QUE CRIA TETO DO ICMS

Os parlamentares ainda votarão destaques, emendas que podem alterar o texto. Mas, como houve modificações na proposta, o projeto voltará para a Câmara

Por **Fernanda Trisotto** — Brasília



Senadores aprovam texto-base de projeto que cria teto do ICMS
Plenário do Senado Roque de Sá/Agência Senado

O Senado aprovou o texto-base da proposta que limita a cobrança de ICMS sobre combustíveis, energia, telecomunicações e transporte coletivo a 17%, com um mecanismo de compensação de parte da redução da arrecadação aos estados. Foram 65 votos favoráveis e 12 contrários ao texto.

Os parlamentares ainda votam na noite de hoje os destaques, emendas que podem alterar o texto. Mas, como já houve modificações na proposta aprovada na Câmara, feitas pelo relator, o senador Fernando Bezerra (MDB-PE), o projeto voltará aos deputados após encerrada a discussão.

Vitória do governo

A redução do preço dos combustíveis é uma obsessão do governo, que foi abraçada pelo Congresso, em ano eleitoral. O presidente Jair Bolsonaro, que tenta a reeleição, é crítico contumaz das altas dos combustíveis, que alimentam a inflação e afetam sua popularidade. A aprovação no Senado com ampla margem é uma vitória do governo.

O mecanismo de compensação a estados valerá por seis meses, somente até o fim deste ano. O teto do ICMS impacta fortemente os cofres estaduais. Alguns estados cobram alíquotas de até 34% sobre alguns dos produtos e serviços afetados, e agora terão limite de 17%. O objetivo é tentar reduzir os preços antes das eleições, mas não há garantia de que esses efeitos serão sentidos no bolso dos consumidores.



Havia um consenso entre os senadores de que era necessário aprovar alguma medida que pudesse trazer alívio para o orçamento das famílias, mas houve muita discussão sobre como sistematizar as compensações para estados, municípios e fundos, como o Fundeb, de educação básica.

Além disso, uma proposta dos estados para uma conciliação no Supremo Tribunal Federal (STF) embolou a votação, já que alguns parlamentares pediram o adiamento da votação para aguardar a resolução dessa questão.

O relator do texto, o senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), já tinha alterado o texto em relação à proposta aprovada na Câmara. Ele acatou na reta final mais mudanças sugeridas pelos demais senadores.

Inflação no cálculo da compensação

Uma emenda aceita foi a do senador José Serra (PSDB-SP), que aperfeiçoa o sistema de gatilho para a compensação dos estados. Bezerra já havia feito uma mudança, considerando um pedido dos estados: a perda de arrecadação a ser mensurada deixava de ser a total e passava a mensurar apenas a diferença de arrecadação sobre esses produtos. Serra sugeriu que seja considerada a inflação do período para o cálculo.

— O Senador José Serra pede que seja considerada também a inflação do período, para que a gente não possa estar calculando o tamanho dessa redução, do disparo do gatilho, sem considerar o IPCA do período. E sabem por quê? Porque os secretários estão fazendo conta e sabem que, mesmo a gente tendo acatado a proposta deles, tendo em vista o excepcional desempenho da receita, é possível que o gatilho não seja disparado, mesmo considerando só a base dos produtos que estão tendo as suas alíquotas reduzidas — declarou Bezerra.

— Eu vou fazer isso, eu vou incorporar. Eu disse ao governo, disse ao presidente da Câmara que eu quero, aqui, como a Casa da Federação, dar todas as garantias de que, se houver, de fato, um crescimento, uma redução de receita desproporcional, que a gente possa, de fato, assegurar as condições para que os estados e os municípios brasileiros possam cumprir com as suas obrigações.

O senador também acolheu mudanças que beneficiam refinarias. Ele zerou tributos federais sobre gás de cozinha, gás natural, diesel e compras de petróleo nacional ou importado por essas refinarias.

Também havia sido incluído um dispositivo que zera os tributos federais que incidem sobre a gasolina até o final de 2022. O senador recuou de uma mudança que havia proposto e diminuiu o prazo de isenção de tributos federais que incidem sobre o etanol e o álcool adicionado à gasolina. Inicialmente, ele tinha considerado o prazo até 2027, para não prejudicar a competitividade do produto, mas voltou atrás e deixará a isenção até 2022.

Abatimento de dívidas

Além de permitir o abatimento das dívidas de estados com a União, a eventual diferença entre a perda de arrecadação desses produtos, respeitado o gatilho, poderá ser usado para pagar dívidas com outros credores, desde que autorizado pelo governo.

Bezerra também acatou mudanças para garantir que seja mantida a proporção atual de repasses para a compensação do Fundeb e piso de saúde. Nesse caso, a nova redação deixa claro que os recursos de compensação devem ser repassados à saúde e educação nos mesmos percentuais previstos para a arrecadação de ICMS.

ESTADOS PEDEM COMPENSAÇÃO TOTAL PELA UNIÃO POR PERDA DE ARRECADAÇÃO COM TETO DO ICMS PARA COMBUSTÍVEIS

Governo federal ainda será ouvido e medida será analisada pelo ministro André Mendonça, do STF

Por André de Souza e Geralda Doca — Brasília



Os combustíveis têm parcela significativa de seu preço composto por impostos federais e estaduais, como o ICMS Foto: Luiza Moraes / Agência O Globo Luiza Moraes / Agência O Globo

O Comitê Nacional de Secretários Estaduais de Fazenda (Consefaz) propôs nesta segunda-feira um acordo para pôr fim à disputa entre estados e o governo federal em torno do modelo de cobrança do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), que é um tributo importante na arrecadação dos governos

regionais.

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), deu 24 horas para o governo federal, a Câmara e o Senado se manifestarem sobre a proposta. Entre outras coisas, os estados pedem compensação integral das perdas de arrecadação que vão ter com as novas regras, e uma implementação gradual do teto do imposto de 17% para combustíveis, energia, comunicações e transporte.

O documento foi enviado ao ministro Mendonça porque, em maio, ele deu uma liminar atendendo um pedido do presidente Jair Bolsonaro para que os estados adotem uma alíquota única de imposto. Depois de receber as respostas do governo federal, Senado e Câmara, ele vai decidir se homologa ou não o acordo.

A liminar de Mendonça, que motivou essa mediação, ocorreu sobre o questionamento da alíquota única nacional do diesel. Mas o objetivo dos estados é ir além e conseguir um acordo que substitua o PLP 18, que cria o teto do ICMS para energia, combustíveis, telecomunicações e transporte público de 17%. A proposta está em vias de ser votada pelos senadores, com algumas alterações em relação ao aprovado na câmara, com compensação um pouco melhor para os estados, mas ainda além do proposto pelos governadores nesta tentativa de acordo mediado pelo STF.

"Compensação integral das perdas arrecadatórias dos estados com as novas regras de tributação dos combustíveis, transportes coletivos, energia elétrica e telecomunicações, mediante transferência de receitas da União e/ou abatimento da dívida de cada ente federativo, observado o gatilho de 5% (cinco por cento) das quedas de arrecadação", propõe um dos itens do acordo sugerido.

O gatilho de 5% ocorreria em cada setor, e não seria global. Assim, por exemplo, se um estado tiver perda de arrecadação nesse patamar apenas nos combustíveis, mas não nos outros setores contemplados com o teto, já teria direito a compensações.

A ideia dos estados é também que a alíquota de no máximo 17% seja aplicada somente em 2022. Em 2023, no caso da gasolina e do álcool, haveria o "retorno das regras de tributação atuais". O diesel e o gás de cozinha, também teriam alíquota maior em 2023, mas ela seria reduzida gradativamente até 2025.

Quanto às telecomunicações e energia elétrica, os estados tentam incorporar uma decisão tomada no ano passado pelo Supremo Tribunal Federal.

A Corte deliberou que os estados não podem cobrar uma alíquota de ICMS sobre energia elétrica e telecomunicações em percentual acima do praticado em outros produtos, mas também estabeleceu que essa decisão deverá ser cumprida a partir de 2024. Os estados incluíram na proposta um item para que isso seja observado. Na prática, isso significa permitir alíquotas maiores até 2023.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/06/2022

BOLSAS CAEM PELO MUNDO COM EXPECTATIVA DE AUMENTO DA TAXA DE JUROS NOS ESTADOS UNIDOS ESTA SEMANA

Na Ásia, Bolsa de Tóquio fecha com queda de 3,01%, iene teve a menor cotação na comparação com o dólar desde 1998

Por AFP — Nova York



Bolsas ao redor do mundo abrem semana em queda após EUA anunciarem inflação acima do previsto e por temor de forte aumento na taxa de juros do país
Spencer Platt/Getty Images/AFP

Os temores de um forte aumento das taxas de juros nos Estados Unidos e de uma recessão afetam as Bolsas ao redor do mundo nesta segunda-feira, após a publicação na sexta-feira de dados da inflação americana mais elevados que o previsto.

As Bolsas europeias iniciaram a semana com resultados negativos. No início desta manhã,

Paris recuava 2,38%; Frankfurt caía 2,05% e Milão -2,14%, enquanto o índice de referência Eurostoxx 50 operava em queda de 2,40%.

Londres também registrava baixa de 1,55% após a publicação da queda de 0,3% do Produto Interno Bruto (PIB) britânico em abril, na sequência a um recuo de 0,1% no mês anterior.

A inflação americana atingiu um novo recorde em maio, com 8,6% em ritmo anual, muito acima das expectativas dos analistas. O aumento do índice de preços ao consumidor voltou a acelerar no mês passado.

O resultado provocou uma forte queda na Bolsa de Nova York na sexta-feira: recuo de 2,73% para o Dow Jones e de 3,52% para a Nasdaq.

Mercado asiático e bitcoin recuam

Na Ásia, o movimento também foi de queda nesta segunda-feira. A Bolsa de Tóquio encerrou a sessão baixa expressiva de 3,01% e o iene registrou a menor cotação em comparação com o dólar desde 1998.

Xangai registrou queda de 0,89% e Hong Kong recuou 3,07%.

O Comitê de Política Monetária do Federal Reserve (Fed, banco central dos Estados Unidos) se reunirá nestas terça-feira e quarta-feira. Os mercados já esperam um ajuste de 0,5 ponto percentual das taxas básicas de juros, depois de um aumento similar no mês passado.

Mas, diante do avanço da inflação, alguns analistas questionam se o Fed não aumentará ainda mais a pressão com um aumento de 0,75 ponto percentual da taxa de juros, um passo extremamente raro na história recente do banco central americano.

Outro elemento que mostra o estado dos mercados nesta segunda-feira é a desvalorização do bitcoin, negociado abaixo de US\$ 25 mil, a menor cotação em 18 meses, no momento em que os investidores evitam ativos de risco.

A criptomoeda mais popular do mundo registrava queda de de 10%, a US\$ 24.692, nas negociações da manhã em Londres, um nível que não era observado desde dezembro de 2020.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/06/2022

NOVAS AÇÕES DA ELETROBRAS ESTREIAM HOJE NA BOLSA. VEJA COMO DINHEIRO LEVANTADO PODE ALIVIAR CONTA DE LUZ

Operação que viabilizou privatização foi a 2ª maio do ano no mundo. Empresa vai destinar R\$ 32 bi em dez anos para fundo que custeia distribuição de energia

Por O GLOBO — Rio



Guerra política, jurídica e administrativa: Veja as pedras no caminho da privatização da Eletrobras Pedro Teixeira/Agência O Globo

Depois de muita negociação no Congresso e uma coleção de revezes, o governo conseguiu concluir na quinta-feira a operação de capitalização da Eletrobras, o modelo escolhido para a sua privatização. Novas ações emitidas pela empresa com alta demanda dos investidores, e cada papel foi precificado em R\$ 42. Parte do dinheiro será usado para aliviar as contas de luz.

Com a liquidação dos investimentos (ou seja, o pagamento dos investidores pelos papéis reservados), as ações passarão a ser negociadas na Bolsa de São Paulo, a B3, a partir desta segunda-feira. Como o governo não comprou novas ações, estima-se que sua participação na companhia será reduzida a cerca de 35%, encerrando assim o controle estatal da companhia, que passa a ter a maior parte do capital privado.

A operação da Eletrobras movimentou cerca de R\$ 33,7 bilhões. Com o dólar em torno de R\$ 4,91 na semana passada, a operação movimentou quase US\$ 6,9 bilhões, tornando-se a segunda maior operação em Bolsa no mundo neste ano.

Considerando que não se trata de um IPO (oferta pública inicial de ações, na sigla em inglês), ou seja, abertura de capital, mas sim um follow on (oferta de ações subsequente de empresa já listada em Bolsa), a capitalização é a maior operação deste tipo desde janeiro.

Segundo o ranking da consultoria inglesa Refinitiv, que pertence à Bolsa de Londres, apenas a capitalização da coreana LG Energy Solution Ltda, maior fabricante de baterias do mundo, atraiu mais dinheiro que a Eletrobras no mercado de ações este ano: US\$ 10,7 bilhões.

O governo calculou em R\$ 67 bilhões os valores relacionados à privatização ao longo de dez anos, mas nem tudo vai para os cofres públicos. Desse total, R\$ 25,3 bilhões serão pagos pela Eletrobras privada ao Tesouro pelas outorgas das usinas hidrelétricas cujos contratos serão alterados.

Esse novo regime prevê um pagamento fixo pela energia, a preço de custo. Essas usinas passarão a operar pelos valores de mercado.



Serão ainda destinados R\$ 32 bilhões para aliviar as contas de luz por meio da Conta de Desenvolvimento Energética (CDE). Para amenizar os efeitos da mudança nos contratos das hidrelétricas nas contas de luz, a Eletrobras terá que injetar, por uma década, recursos em um fundo do setor elétrico.

Esse fundo, chamado de Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), é abastecido hoje com recursos das contas de luz. Por isso, essa nova fonte de receita reduz a pressão sobre as tarifas.

No total, a CDE receberá R\$ 32 bilhões. Apenas neste ano, serão R\$ 5 bilhões. O governo conta com esse dinheiro para segurar os aumentos nas contas de luz. A Agência Nacional de Energia Elétrica, por exemplo, já adiou por duas vezes o aumento nas contas da Cemig (de Minas Gerais) à espera da privatização da Eletrobras.

Além disso, os consumidores pagam hoje pelo risco hidrológico (o risco de faltar água para geração) das usinas que estão cotizadas. Esse risco passará para a empresa com a mudança dos contratos.

O Ministério de Minas e Energia afirma que haverá um impacto positivo de 2,43% nas contas de luz deste ano, por conta dos repasses à CDE.

Essa obrigação foi inserida no mesmo parágrafo da autorização para a venda da estatal, impedindo um veto e dificultando mudanças na lei. De tão extenso, o artigo parece ter sido inspirado na obra do escritor José Saramago, conhecido por parágrafos sem hora para acabar.

Durante a tramitação da privatização da Eletrobras no Congresso, os parlamentares ainda inseriram uma obrigação para o governo contratar 8 mil megawatts de usinas termelétricas a gás. A contratação precisa ser feita em leilão, não necessariamente construídas pela própria Eletrobras, e vai depender da demanda de investidores.

Para levar gás a essas térmicas será preciso criar uma infraestrutura de dutos. Especialistas temem que o valor dos gasodutos seja transferido para as tarifas de energia, encarecendo ainda mais as contas de luz. Além disso, a construção de termelétricas a gás pode reduzir a demanda por outras fontes, como a energia eólica.

A obrigação de construir termelétricas foi classificada como um "jabuti", quando os parlamentares inserem num projeto algo sem relação com o conteúdo original da proposta. Por outro lado, foi fundamental para garantir o apoio especialmente no Senado, onde havia muita resistência à privatização.

O governo defende a construção das usinas argumentando que elas têm preço-teto — portanto sem impactos significativos sobre as contas de luz — e também diz que essas estruturas vão substituir termelétricas a óleo (mais caras e mais poluentes).

Fonte: O Globo - RJ
Data: 13/06/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONCESSÃO PREVÊ CONSTRUÇÃO DE TÚNEL SUBMERSO ENTRE SANTOS E GUARUJÁ

Estrutura vai substituir um caminho de 43 km hoje feito via rodovia; túnel, porém, terá 1,7 km de extensão

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

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

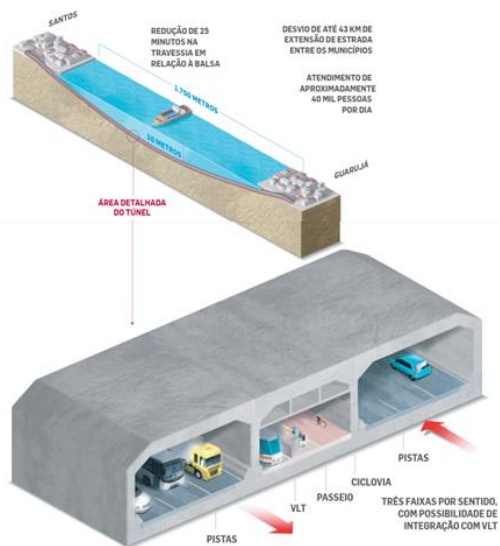


Projeto que liga as duas cidades do litoral terá túnel construído em uma profundidade de 20 metros no canal de Santos. Foto: Tiago Queiroz/ Estadão

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

Túnel submerso

Como será a ligação submarina entre Santos e Guarujá



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

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

parcerias do Ministério da Infraestrutura.

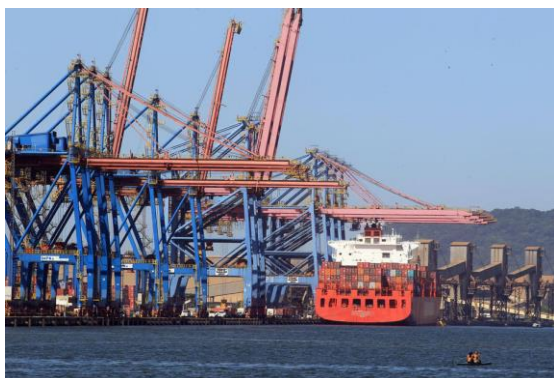
Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/06/2022

PORTO DE SANTOS PODE SER 2ª MAIOR PRIVATIZAÇÃO DO GOVERNO BOLSONARO APÓS ELETROBRAS

Processo de venda vai exigir investimentos de R\$ 18 bilhões do novo dono: objetivo é consolidar liderança do terminal na América Latina

Por André Borges, O Estado de S.Paulo



Porto de Santos; edital da privatização passou pela etapa de audiências públicas e agora, na fase final, será encaminhado ao Tribunal de Contas da União. Foto: Werther Santana/Estadão

BRASÍLIA – O setor portuário nacional se aproxima de uma virada histórica em suas operações. Até o fim deste ano, está prevista a privatização do Porto de Santos, maior complexo da América Latina e rota de entrada e saída de 29% de todas as transações comerciais do Brasil. Com a conversão da gestão estatal em uma operação 100% privada, o que se



pretende é fazer frente à necessidade bilionária de investimentos que precisam ancorar nos terminais de Santos, para suportar seu crescimento que já está contratado.

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

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

Expectativa é de forte disputa

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

“É um momento único para o transporte portuário. Vamos dar um passo novo e com segurança para promover os portos, com participação do setor privado, que vai garantir a expansão logística nacional”, diz Rafael Furtado, secretário substituto de fomento, planejamento e parcerias do Minfra.

O edital do porto acabou de passar por uma etapa de audiências públicas, para colher sugestões. A proposta está em fase final de elaboração para ser encaminhada nas próximas semanas ao Tribunal de Contas da União, que pode solicitar mais ajustes e alterações.

A expectativa atual é a de que, até outubro, a corte já tenha concluído seu parecer favorável ao leilão e que o edital definitivo seja publicado. Como o prazo para realização da oferta costuma ser de 90 dias, pode ser que o leilão ocorra, efetivamente, só no início do ano que vem, embora o governo corra para fazer a licitação ainda neste ano.

Porto de Santos

Raio x do maior complexo portuário da América Latina e principais projetos da privatização



Porta de saída das exportações brasileiras



Manutenção e obras

Dos R\$ 18,5 bilhões de investimentos obrigatórios previstos, R\$ 14,1 bilhões serão aplicados em manutenções durante os 35 anos da concessão. Outros R\$ 3 bilhões estão reservados para a construção de um canal submerso para ligar Santos e Guarujá (leia texto abaixo). Os demais R\$ 1,4 bilhão devem ser injetados em obras como novos acessos rodoviários, modernização portuária e aprofundamento do canal de Santos.

Os terminais do porto estão espalhados por um canal de 25 quilômetros de extensão. Hoje, esse canal tem profundidade de 15 metros. Toda estrutura terá de ser rebaixada para 16 metros numa primeira etapa, chegando a 17 metros em um segundo momento.

Os terminais de Santos têm autorização para receber embarcações com até 366 metros de comprimento, enquanto grandes portos no mundo já

estão aptos a ancorar navios de 400 metros. Ao aprofundar seu canal, este novo calado vai permitir o acesso dessas embarcações, apesar destas não terem Santos como rota atual.

'Teste para operação privada

Os investimentos de R\$ 18,55 bilhões incluídos como exigência do leilão não são os únicos previstos para Santos. Fernando Biral, presidente da estatal SPA, diz que outros R\$ 11,2 bilhões já estão em curso, boa parte como resultado de 11 áreas dos terminais em fase de arrendamento para empresas. “Ao todo, são cerca de R\$ 30 bilhões de recursos que entrarão no porto de Santos”, comenta o executivo.



Próxima grande privatização que governo quer tocar é a do Porto de Santos: expectativa é de atrair R\$ 16 bilhões. Foto: Felipe Rau/Estadão

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

A decisão de privatizar o porto de Santos não reflete apenas uma visão sobre políticas públicas que defendam a redução do papel do Estado no setor. Na prática, esta é hoje a única forma encontrada para que o principal hub marítimo do hemisfério Sul faça frente à expansão que terá nos próximos 40 anos, já que não há dinheiro público que consiga assumir essa conta.

Para se ter uma ideia, o plano de expansão logística nacional aponta que o Brasil precisaria investir cerca de R\$ 75 bilhões por ano, até 2035, para fazer frente às necessidades do País em todo setor de transporte. Neste ano, porém, a União conta com cerca de R\$ 6,5 bilhões para todo setor logístico federal. “É menos de 10% do que seria necessário. É evidente que não há a menor possibilidade de o governo realizar o investimento necessário”, comenta Furtado.

Com a privatização de Santos, a SPA passará a ser uma empresa privada, fiscalizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Futuras modificações e expansões em Santos terão de ser submetidas ao crivo do plano nacional de logística, em acordo com o que prevê o Ministério da Infraestrutura.



Navios cargueiros no canal entre Santos e Guarujá; governo vai obrigar construção de túnel marítimo entre as duas cidades como contrapartida Foto: Felipe Rau/Estadão

A expansão interna já está garantida. O porto tinha uma área total de 8,5 quilômetros quadrados, mas esta foi expandida recentemente em mais 7,4 km², diz Fernando Biral, da SPA. “A ideia foi incorporar essa nova área para ser explorada pelo novo concessionário privado. O porto é um vetor de desenvolvimento e isso será fundamental para os novos investimentos que virão”,

comenta.

A SPA (antiga Codesp), que sempre deficitária e registrou um prejuízo de R\$ 470 milhões em 2018, passou para o azul no ano seguinte e fechou o ano passado com lucro de R\$ 330 milhões. Neste ano, a expectativa é faturar R\$ 500 milhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/06/2022

VALOR ECONÔMICO (SP)

NOVOS AUMENTOS DO PETRÓLEO À VISTA

A Agência Internacional de Energia (AIE) prevê uma queda de 3 milhões de barris/dia do petróleo russo, o equivalente a quase toda a produção do Kuwait

Por David Sheppard



O presidente-executivo do JP Morgan, Jamie Dimon, acredita que os preços do petróleo poderão aumentar para US\$ 175 o barril ainda este ano. Jeremy Weir, o presidente da trader de commodities Trafigura, diz que o petróleo poderá ficar “enigmático”.

A consultoria Energy Aspects, que tem clientes que vão de fundos de hedge a companhias estatais de energia, diz que estamos enfrentando “talvez a maior fase de alta dos preços do petróleo em todos os tempos”. O Goldman Sachs acredita que os preços do petróleo estarão “em média” em US\$ 140 o barril no

terceiro trimestre deste ano.

É tentador classificar esse surto em massa de expectativa de alta como uma conversa de bancos e traders posicionados para um aumento dos preços do petróleo no curto prazo - que já chegaram a US\$ 120 o barril.

As grandes companhias de petróleo ocidentais continuam relutantes em investir. Mesmo que elas ignorassem a pressão para se tornarem “verdes”, grandes empreendimentos fora da bacia de xisto dos Estados Unidos levam anos para entrar em operação

Aqueles com boa memória lembram-se do aumento do petróleo para US\$ 147 o barril às vésperas da crise financeira, quando o Goldman Sachs estava entre os principais incentivadores de um rali que rapidamente se inverteu quando a economia despencou. O petróleo custava US\$ 40 o barril no Natal de 2008 e ainda assim as bonificações recebidas pelos operadores de energia de Wall Street no ano entraram para o folclore do mercado.

Mas embora sempre haja uma saudável pitada de ceticismo quanto às previsões de preços, você só precisa arranhar a superfície do mercado de petróleo para ver que essas previsões de alta estão, desta vez, bem fundamentadas.

A crise energética, que começou com a Rússia reduzindo o fornecimento de gás natural para a Europa antes disso se espalhar para o complexo das commodities depois da invasão da Ucrânia, está longe de terminar. É provável que ela piore antes de melhorar, com graves ramificações para a economia mundial, já abalada pela inflação.

A questão-chave é simples: mal há petróleo suficiente para circular. E com a produção de petróleo da Rússia atingida por sanções e se deparando com um caminho cada vez mais difícil para o mercado, há temores legítimos de que a oferta possa cair muito mais.

A União Europeia (UE) acaba de proibir carregamentos marítimos de petróleo russo, forçando a Rússia a enviar seu petróleo por distâncias cada vez maiores para compradores dispostos a fazer vista grossa para suas ações na Ucrânia. Índia e China compraram cargas com grandes



descontos depois que muitos compradores da Europa se auto-sancionaram. Mas à medida que os volumes de petróleo russo deslocado aumentam, há dúvidas sobre a capacidade e disposição das refinarias da Ásia de continuar absorvendo-os.

O grande desafio é a iminente proibição do seguro na União Europeia e Reino Unido para navios que carreguem petróleo russo. Isso efetivamente tiraria a Rússia dos principais mercados de navios-tanque, deixando o país com opções muito reduzidas para o envio de seu petróleo. Os navios petroleiros não só precisam fazer seguro de cargas caras, mas também contra riscos como vazamentos ao estilo do Exxon-Valdez, com custos de limpeza de muitos bilhões de dólares.

Rory Johnston, um estrategista de commodities, afirma que a maior parte dos grandes portos simplesmente não aceitará navios-tanque sem proteção e seguro de indenização - um mercado que o Reino Unido e a UE dominam - e faz uma estimativa conservadora de que a queda na produção russa dobrará para cerca de 20% em relação aos níveis anteriores à invasão da Ucrânia, ou 2 milhões de barris/dia, até o fim do ano.

A produção russa poderá cair muito mais, com a Agência Internacional de Energia (AIE) prevendo uma queda de 3 milhões de barris/dia - o equivalente a quase toda a produção do Kuwait.

Não será fácil substituir esse déficit em potencial. Os governos ocidentais já recorreram a reservas estratégicas, liberando cerca de 1 milhão de barris/dia desde a invasão. Mas isso apenas moderou o aumento dos preços, e não o reverteu, além de não poder continuar indefinidamente.

Os únicos países com capacidade de produção sobressalente significativa são a Arábia Saudita e os Emirados Árabes Unidos, mas a capacidade de produção dos dois não é ilimitada. A produção da Arábia Saudita aproxima-se de 11 milhões de barris/dia, depois que ela concordou em aumentar ligeiramente a produção. Mas adicionar mais 1 milhão de barris/dia empurraria sua produção para um território desconhecido, sobrecarregando seus campos de petróleo se eles precisarem manter a produção lá por mais do que uns poucos meses.

Outros membros da Opep estão lutando para aumentar a produção até mesmo para os níveis pré-pandemia, depois de anos de má administração e investimentos insuficientes. Um possível acordo nuclear dos EUA com o Irã, que poderia liberar mais barris, é incerto. A disparada dos preços dos alimentos poderá causar distúrbios em muitos países produtores de petróleo, ameaçando ainda mais o abastecimento.

As grandes companhias de petróleo ocidentais continuam relutantes em investir. Mesmo que elas ignorassem a pressão para se tornarem "verdes", grandes empreendimentos fora da bacia de xisto dos EUA levam anos para entrar em operação.

Se a oferta está profundamente perturbada, o equilíbrio do mercado passa a ficar a cargo da demanda. Mas os governos fizeram cortes limitados nos impostos sobre combustíveis para apoiar o consumo, enquanto que a população, frustrada por dois anos de rupturas provocadas pela covid-19, mostra-se disposta a pagar mais pela gasolina nas bombas.

A China está reabrindo sua economia. As pessoas voltaram a andar de avião. A demanda está indo na direção errada. Todos esses fatores apontam para o aumento dos preços do petróleo até um nível que reduza o consumo, provavelmente desencadeando uma desaceleração econômica grande o suficiente para reduzir a demanda. Em outras palavras, uma recessão para muitas economias.

As autoridades poderão encorajar a conservação, desde a redução dos limites de velocidade até o restabelecimento de impostos. Mas as evidências até agora sugerem que elas estão mais felizes tropeçando em desastres do que incomodando os motoristas. Elas precisam esperar que quando o petróleo ficar barato novamente, os eleitores ainda terão um emprego para onde se dirigir.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/06/2022

ANTECIPAR RECEITA FUTURA DO PRÉ-SAL CRIA ILUSÃO FISCAL

Por Valor

Governo federal enviou ao Congresso Nacional projeto de lei que, se aprovado, autoriza a venda, por meio de leilões, do excedente de petróleo e gás ao qual a União tem direito

Na semana passada, o governo federal enviou ao Congresso Nacional projeto de lei que, se aprovado, autoriza a venda, por meio de leilões, do excedente de petróleo e gás ao qual a União tem direito nos contratos de exploração de petróleo pelo regime de partilha. A proposta é polêmica, uma vez que, na prática, resultará na antecipação de receitas que só entrariam no caixa do Tesouro Nacional no futuro, à medida que, efetivamente, houvesse excedente de produção em relação ao previsto nos contratos originais.

O Brasil tem dois marcos legais de exploração de petróleo: o regime de concessão e o de partilha. O primeiro estabelece que todo o petróleo encontrado na área leiloada pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) pertence à empresa ou consórcio que venceu o leilão. Neste modelo, a União é remunerada pelo valor da outorga e pela cobrança de participações especiais e royalties ao longo da exploração daquele campo - as PEs e os royalties são pagos também aos Estados e municípios onde estão localizadas as áreas de exploração.

O regime de partilha foi instituído no início da última década. Como a quantidade de petróleo encontrada nos primeiros campos de pré-sal leiloados superou com folga as estimativas, foi estabelecido na lei que instituiu o novo regime que os excedentes descobertos são propriedade da União.

Até o ano passado, os excedentes foram modestos e, por isso, não chamaram a atenção de Brasília. Chama-se óleo-lucro a parte que o governo federal tem direito a receber quando se comprova a ocorrência de excedentes na extração de petróleo e gás natural. Em 2021, o óleo-lucro somou apenas R\$ 1,2 bilhão, mas, novas estimativas indicam que possa chegar a R\$ 92,26 bilhões em 2030, o equivalente a 0,9% do PIB.

A estimativa é a de que, em 2030, dois terços da extração de petróleo do Brasil venham do pré-sal. Especialistas calculam que a receita de óleo-lucro contribuirá para dobrar a receita bruta da União com o setor extrativo mineral até o fim desta década, quando comparada ao período entre 2011 e 2020

Da maneira como o governo Bolsonaro pretende antecipar receitas futuras do óleo-lucro, conforme indica no projeto de lei enviado ao Congresso, essa receita pode somar R\$ 332,1 bilhões no período de 2023 a 2030, em valores de 2021, considerando o preço barril do petróleo (Brent) a US\$ 65 a partir de 2024. Equivale a 3,8% do PIB de 2021. Este cálculo é do economista Bráulio Borges, pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre).

As projeções consideraram as previsões de produção divulgadas pela PPSA, a estatal responsável pela comercialização da parte da União no petróleo e gás produzidos no pré-sal. "Além de haver grau de contingência envolvido, essas receitas começaram a se materializar no ano passado, mas passarão a ganhar mais relevância na segunda metade desta década", disse Borges ao Valor.

O projeto, segundo justificou o governo, pretende desvincular a arrecadação da destinação estabelecida na lei do pré-sal para gastos com educação e saúde.

O problema é que objetivo do governo pode ir além do aspecto positivo da proposta. Bráulio Borges lembra que ao fim de 2021 a flexibilização no teto de gastos da União envolveu o adiamento da despesa com precatórios. Essa conta, lembra, deve ser paga em 2027. Se houver

antecipação de receitas, essa despesa virá de uma só vez e há risco de o governo federal não ter mais o acréscimo de arrecadação que o aumento de produção de petróleo pelo regime de partilha permite projetar.

Manoel Pires, coordenador do Observatório de Política Fiscal do Ibre, aponta que toda antecipação de receita é uma forma de antecipar resultado fiscal ou de antecipar recursos para financiar despesas.

Segundo o Ministério da Economia, a cessão de direitos da União só poderá se concretizar “se houver anuência do consórcio operador do respectivo contrato”. O objetivo da regra é “garantir o respeito aos contratos de partilha e a segurança jurídica da transação”.

A pasta ainda esclarece que as receitas obtidas “não estarão vinculadas ao Fundo Social”. “Essa medida é importante porque, caso mantida essa vinculação, haveria ineficiência na gestão fiscal”, diz o ministério, afirmando que, “dado o volume de recursos esperados, eles não teriam contrapartida de previsão de despesas no Orçamento”. “Porém, não haverá qualquer prejuízo à execução das políticas públicas abrangidas pelo Fundo Social, uma vez que os recursos serão alocados normalmente no Orçamento público conforme as prioridades definidas pelo Congresso Nacional”, diz o ministério.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/06/2022

PREFEITO DIZ QUE SANTOS É IGNORADA NA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO E ACIONA TCU

Por Fábio Zanini, Folhapress — São Paulo

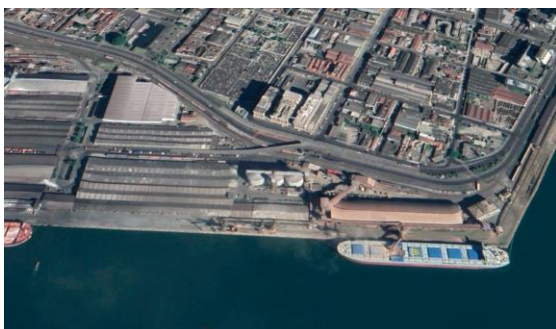


Foto : Reprodução/site PPI do governo federal

O prefeito de Santos diz que as cidades da região têm sido ignoradas pelo governo Jair Bolsonaro (PL) no processo de privatização do porto, que tem conclusão prevista para o fim de 2022, e nos leilões de terminais. Por isso, Rogério Santos (PSDB) acionou o TCU (Tribunal de Contas da União) e estuda judicialização.

"Estamos falando do maior equipamento de logística do país. 30% da balança comercial passa pelo Porto de Santos. Algumas questões estão sendo resolvidas exclusivamente em Brasília, distante da região e distante da realidade de toda a cadeia que está presente no Porto de Santos", diz o tucano.

O prefeito ressalta que não é contra a desestatização ou os leilões, mas afirma que o governo federal tem atropelado etapas e levado a operação a toque de caixa, o que pode gerar prejuízos a Santos e às cidades vizinhas. Ele diz ter enviado duas notas técnicas à Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) que não tiveram resposta.

No caso da privatização, ele pede a manutenção de um espaço de cais público, hoje utilizado por pequenos e médios empresários para importações e que emprega 65% dos trabalhadores portuários avulsos da cidade.

O prefeito ainda destaca que a privatização sem a garantia de alguma participação pública na gestão do porto pode impactar negativamente o turismo e a economia da Baixada Santista.

"Quem vai fazer a gestão do porto vai ser uma empresa ou um consórcio, talvez internacional. Eles estão preocupados com resultado de bolsa de valores, acionistas, empresas. Mas o Porto de Santos cumpre um aspecto importante para outras políticas", diz Santos.

"O fluxo de turismo de passageiros de cruzeiros não é tão vantajoso economicamente quanto outras mercadorias. Será que essa empresa que vai fazer a gestão do porto vai priorizar os passageiros ou outros tipos de carga? A gente sabe que os navios ficam parados na entrada da barra. E é essa empresa gestora que faz o fluxo de entrada e saída", continua.

"Economicamente, os contêineres são muito melhores do que passageiros. Os passageiros não são importantes para o resultado econômico da gestora, mas são para o Brasil em relação ao desenvolvimento do turismo. É importante para o comércio da Baixada Santista", complementa.

Para ele, a tentativa de desestatização tem se concentrado exclusivamente no retorno econômico e tem ignorado questões ambientais, turísticas e trabalhistas locais.

A desestatização é uma das principais apostas de Tarcísio de Freitas (Republicanos), ex-ministro da Infraestrutura, em sua campanha para o governo de São Paulo.

O leilão de um dos terminais, o STS 10, acarretará em aumento de 20% do fluxo de caminhões na cidade, afirma o prefeito, que então cobra obras viárias não entregues pelo governo federal no valor de R\$ 200 milhões antes da transferência.

No caso do STS 53, o terminal de fertilizantes ficará ao lado de outro com passageiros. O prefeito pede, então, para que seja feito o processo de mudança de localização do terminal utilizado por turistas antes da realização do leilão, cuja outorga está estimada em R\$ 650 milhões.

"Estamos extremamente interessados em desenvolvimento econômico, mas tem o lado social e ambiental. Os leilões e a desestatização impactam diretamente nesse equilíbrio", afirma Santos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/06/2022

USINAS REDUZEM RITMO DE FIXAÇÃO DE PREÇOS DE AÇÚCAR PARA 2023/24

Até maio, exportadoras haviam acertado os valores de 19,3% do adoçante a ser exportado, diz Archer Consulting

Por Camila Souza Ramos, Valor — São Paulo



Operação de embarque de açúcar — Foto: Luis Ushirobira/Valor

As usinas brasileiras reduziram ao longo de maio o ritmo de fixação de preços de exportação de açúcar para embarque na próxima safra (2023/24), que começará em abril do ano que vem. De acordo com levantamento da Archer Consulting, as empresas acertaram o hedge de 4,632 milhões de toneladas até o fim de maio, o que corresponde a 19,3% do que se espera que seja embarcado na próxima

temporada.

No fim de abril, 15% das exportações de açúcar do próximo ciclo estavam fixadas. Na avaliação da Archer Consulting, "em função de tantas incógnitas que pairam sobre o mercado, ocorreu um natural desestímulo por parte das usinas de avançar no volume". Entre as incertezas que rondam o mercado estão a política de preços de combustíveis no Brasil, o ritmo da economia global e a recuperação da produção em países produtores da Ásia.

O preço médio do açúcar de 2023/24 fixado até maio está em 17,40 centavos de dólar por libra-
peso (sem prêmio de polarização), ou R\$ 2.203 a tonelada posta no porto de Santos (com prêmio



de polarização). Até o fim de abril, o preço médio estava em 17,26 centavos de dólar a libra-peso (sem polarização).

Os movimentos no mercado futuro reforçam os indícios de redução do volume de negociações. Segundo a Archer Consulting, em maio, o volume de contratos futuros de açúcar negociados foi de 2,1 milhões, uma queda de 36% em relação ao mês anterior.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/06/2022

SETORES VITAIS DA COREIA DO SUL ESTÃO PARALISADOS POR GREVE DE CAMINHONEIROS

Por Nikkei Asia, Valor — Seul

A siderúrgica sul-coreana Posco informou no domingo que interromperá a produção em algumas de suas fábricas no país devido à falta de espaço para armazenar produtos acabados, que não deixaram os depósitos da empresa devido a uma greve de caminhoneiros. Eles exigem salários mais altos depois que os preços dos combustíveis dispararam.

A Posco segue o mesmo caminho da montadora Hyundai Motor no corte de linhas de produção. A greve de milhares de caminhoneiros interrompeu o transporte de carga nos centros industriais e nos principais portos do país.

"Alguma produção em nossas siderúrgicas de Pohang está suspensa, e ainda não temos certeza de quanto tempo essa suspensão vai durar", disse um porta-voz da Posco, acrescentando que a suspensão entrará em vigor a partir de segunda-feira.

A decisão ocorreu no momento em que o governo e o sindicato Cargo Truckers Solidarity realizavam uma quarta rodada de reuniões para encontrar um compromisso e encerrar a greve, que começou em 7 de junho.

A Coreia do Sul é um importante fornecedor de semicondutores, smartphones, automóveis, baterias e produtos eletrônicos. A greve aprofundou a incerteza sobre as cadeias de suprimentos globais já interrompidas pelas rígidas restrições à covid-19 da China e pela invasão da Ucrânia pela Rússia.

Enquanto os portos em todo o mundo lutam contra gargalos de fornecimento, uma desaceleração na produção de chips, petroquímicos e automóveis ameaça as principais exportações da Coreia do Sul. A inflação ao consumidor na quarta maior economia da Ásia está no patamar mais alto em 14 anos.

Os caminhoneiros estão exigindo uma extensão dos subsídios, que vencem este ano, que garantem salários mínimos à medida que os preços dos combustíveis sobem.

O Ministério de Terras, Infraestrutura e Transportes disse que respondeu ao sindicato explicando "que os armadores, a parte interessada, exigem a abolição do atual Sistema de Tarifas de Frete por Caminhão Seguro".

Uma declaração conjunta de um total de 31 associações do setor no domingo pediu aos caminhoneiros que encerrem sua greve e voltem ao trabalho, já que os gargalos estão se acumulando em setores como cimento, petroquímico, aço, automóveis e componentes de tecnologia.

"Esta greve prolongada do Cargo Solidário nada mais é do que lutar de forma extrema, mantendo a logística nacional como refém, mesmo que o governo tenha dito que encontrará um caminho para o crescimento inclusivo por meio de negociações", associações representativas de empregadores, táxis, semicondutores, automóveis e outros, disseram no comunicado.

Cerca de 40 pessoas foram presas na greve, algumas depois liberadas. As ações foram em grande parte pacíficas, embora tensas em alguns locais.

O ministério estimou que cerca de 6.600 caminhoneiros, ou 30% dos membros do sindicato Cargo Truckers Solidarity, estavam em greve no sábado, interrompendo as atividades de transporte rodoviário em complexos petroquímicos em Ulsan e retardando as entregas de produtos para a Posco.

O sindicato diz que o número de grevistas foi maior, sem especificar um número, e que os caminhoneiros não sindicalizados também optaram por não trabalhar.

O tráfego de contêineres no porto de Busan, que responde por 80% do total do país, caiu dois terços dos níveis normais na sexta-feira, disse uma autoridade do governo.

No porto de Incheon, caiu 80%, enquanto no porto de Ulsan, o centro industrial onde ocorreu grande parte da greve, o tráfego de contêineres foi interrompido desde terça-feira.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 13/06/2022

CORIO VAI CONSTRUIR 5 GW DE GERAÇÃO EÓLICA OFFSHORE NO RS, ES E CE

Investimento vai marcar a entrada da Corio no continente americano e será desenvolvido em parceria com a empresa brasileira Servtec
Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio

A Corio Generation, companhia do Green Investment Group, vai construir cinco projetos de geração de energia eólica em alto-mar (offshore) no Brasil, num total de 5 gigawatts (GW) de capacidade. Os projetos serão desenvolvidos em parceria com a empresa brasileira Servtec. O investimento foi anunciado na manhã de hoje e vai marcar a entrada da Corio no continente americano. Hoje, a companhia atua principalmente na Europa e no Pacífico asiático. Com o projeto brasileiro, o portfólio global da empresa vai ultrapassar 20 GW.

De acordo com a vice-presidente do grupo, Sharn Ward, o interesse pelo país se deu pelas boas condições para esse tipo de projeto no Brasil, como a extensa costa e a possibilidade de bons ventos em regiões de águas relativamente rasas.

“Vimos de maneira positiva as declarações do governo a respeito do potencial de crescimento para essa fonte e sobre o papel que pode desempenhar na matriz energética”, diz Ward.

Ainda não há eólicas offshore em operação no Brasil e, no momento, o governo discute as regulações para o setor. Segundo Ward, por isso, ainda não é possível estimar o valor total do investimento, mas o decreto publicado este ano pelo governo brasileiro, que indica o início das discussões sobre o marco regulatório, já torna possível anunciar os projetos.



“Ainda não calculamos um valor a ser investido, faremos isso conforme as regulações progredirem”, afirma.

A executiva ressalta que é importante que o marco regulatório do setor no Brasil deixe claro quais são os requisitos para se desenvolver eólicas offshore no país e os objetivos que o governo quer que a fonte alcance.

Energia eólica — Foto: Oimheidi/Pixabay

Ao todo, Corio e Servtec vão desenvolver cinco parques, sendo um na costa do Ceará, um no Espírito Santo e três no Rio Grande do Sul, com capacidade instalada variando de 500 megawatts (MW) a 1,2 GW cada.

As empresas estão estudando juntas as oportunidades há 18 meses e já submeteram os documentos iniciais para o licenciamento ambiental dos projetos no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama).

“O Brasil é abençoado com imensos recursos eólicos ao longo de sua costa, o que lhe garante uma nova fonte de energia limpa, confiável e de custo acessível. Vemos enormes oportunidades para explorar a energia eólica oceânica no Brasil, propiciando investimentos econômicos e empregos verdes ao país”, disse o presidente global da Corio, Jonathan Cole, em nota.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/06/2022

FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

PRÉ-SAL ELEVA EXPORTAÇÃO, MAS FRACASSA EM REDUZIR DEPENDÊNCIA DE IMPORTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

Produção de petróleo e arrecadação disparam desde o primeiro poço, sem alta equivalente no refino

Por Nicola Pamplona

RIO DE JANEIRO - O crescimento da produção do pré-sal colocou o Brasil entre os grandes exportadores de petróleo do mundo, encheu cofres de estados e municípios, mas não garantiu a redução da dependência de combustíveis importados, que poderia segurar os preços num cenário de crise como o atual.

Entre 2010, quando o primeiro poço entrou em operação, no Espírito Santo, e 2021, a produção nacional de petróleo e gás saltou 53% e a arrecadação com royalties e participações especiais quase dobrou até bater o recorde de R\$ 78,4 bilhões em 2021.

Com grandes reservas ainda a entrarem em operação, a tendência deve se manter pelos próximos anos, segundo especialistas no setor. Até 2026, destaca a consultoria Bip, projetos do pré-sal operados pela Petrobras devem receber mais oito plataformas de produção.



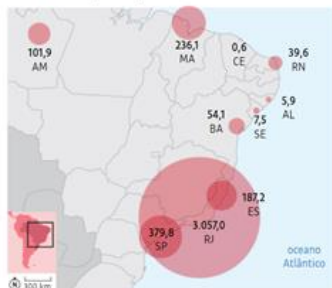
Obras no bairro Bacaxá, em Saquarema, no Rio de Janeiro
- Tércio Teixeira/Folhapress

O grande desafio do país é como refletir essa bonança no setor de refino, hoje deficitário na produção de gasolina e diesel, o que leva a Petrobras a defender uma política de preços baseada no conceito da paridade de importação, que simula quanto custaria para trazer os combustíveis do exterior.

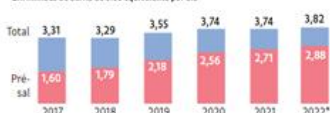
Sem ela, alegam a estatal e o setor de combustíveis, empresas privadas não têm disposição para importar, colocando em risco o abastecimento do mercado. Em alertas recentes ao governo, a Petrobras chegou a dizer que o Brasil já pode sentir problemas no abastecimento de diesel no início do segundo semestre.

Evolução do pré-sal

Média de produção em 2022
 Em mil barris de óleo equivalente por dia



Histórico da produção de petróleo e gás
 Em milhões de barris de óleo equivalente por dia



Saldo da balança comercial de petróleo e derivados
 Em US\$ bilhões



Arrecadação com royalties e participações especiais
 Em R\$ bilhões***



Histórico da produção de combustíveis nas refinarias nacionais
 Em milhões de barris por dia



*Até março **Projeção ***Corrigido pelo IPCA ****Até maio Fontes: ANP e IBP

Enquanto a produção de petróleo disparou após o início das operações no pré-sal, a produção nacional de combustíveis teve alta de apenas 5,4%. Nesse período, o país colocou apenas uma nova refinaria em operação, ainda assim incompleta: a primeira fase da Refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco.

Sem novo refino, o Brasil precisa comprar no exterior cerca de 25% do diesel e 7% da gasolina que consome. Para especialistas, um mercado com esse potencial não atraiu investimentos de refino por fatores que vão desde o excesso de capacidade global nas últimas décadas a riscos de intervenção no preço dos combustíveis.

Ex-diretor-geral da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis) e com carreira na Petrobras, Décio Oddone lembra que a Petrobras teve que priorizar investimentos diante do elevado endividamento na primeira metade dos anos 2010.

"Entre colocar dinheiro em produção de petróleo e refinaria, melhor ter produção de petróleo", afirma. No governo Lula, a estatal planejou quatro novas refinarias, com grande foco na produção de diesel, mas apenas parte de uma saiu do papel.

A Refinaria Abreu e Lima foi a última a entrar em operação no país, com uma capacidade de 115 mil barris por dia. Uma segunda fase, com capacidade de 145 mil barris por

dia, foi suspensa após desistência da Venezuela, que era sócia no empreendimento. Em 2021, a estatal anunciou que retomará as obras.

Outros três projetos de refinarias, no Rio de Janeiro, no Ceará e no Maranhão, foram totalmente abandonados após o início da Operação Lava Jato, que investigou esquema de corrupção nas encomendas da Petrobras.

Apesar da crise global de suprimento de combustíveis, que elevou as margens de refino a patamares recordes, o mercado não espera grandes investimentos em ampliação da produção de derivados de petróleo no país para os próximos anos.

A expectativa é de aumentos marginais, tanto em ampliação de unidades que já foram ou ainda podem ser vendidas pela Petrobras quanto em pequenas refinarias para atender mercados localizados. Isto é, o Brasil continuará dependendo de importação de combustíveis.

Oddone avalia que, mesmo que passasse a exportar, o impacto nos preços seria pequeno. Em um cenário de preços livres, explica, as refinarias passariam a adotar a paridade de exportação, que difere da paridade de importação apenas nos custos logísticos para trazer os produtos.

Mesmo com a elevada dependência no suprimento de combustíveis, o acelerado crescimento da produção do pré-sal trouxe benefícios à balança comercial brasileira. Em 2021, a conta de petróleo e combustíveis teve um superávit recorde de US\$ 19 bilhões, quase quatro vezes o verificado cinco anos antes.

O presidente da AEB (Associação de Comércio Exterior do Brasil), José Augusto de Castro, destaca que o setor foi responsável por quase um terço do superávit comercial brasileiro em 2021.



Diante da alta volatilidade das cotações internacionais, a entidade não faz projeções para o saldo do setor em 2022.

RECEITA COM PETRÓLEO DISPARA, MAS ESTÁ CONCENTRADA EM CIDADES DO RIO

Em julho de 2021, a Prefeitura de Saquarema, a 115 quilômetros do Rio de Janeiro, anunciou "o maior pacote de obras da história" do município, com investimentos em drenagem, pavimentação, urbanização e modernização de pontos turísticos da cidade.

O pacote, batizado de "Saquarema não para", transformou a cidade em um grande canteiro de obras e é o efeito mais visível da entrada do município na lista dos novos-ricos do petróleo do país, hoje liderada pela vizinha Maricá e por Niterói.

Juntas, as três cidades concentraram em 2021 cerca de um terço dos recursos do petróleo destinados a municípios brasileiros. Só Maricá recebeu R\$ 2,4 bilhões em royalties e participações especiais, segundo dados do Inforoyalties. Niterói ficou com R\$ 1,9 bilhão, e a emergente Saquarema, com R\$ 600 milhões.

As duas primeiras estão em frente ao campo de Lula, maior produtor de petróleo do país. Saquarema subiu na lista após o início, em 2018, da produção em Búzios, o maior campo de petróleo em águas profundas do mundo e hoje o principal polo de investimentos em produção da Petrobras.

O valor recebido pela cidade em 2021 é quase dez vezes superior ao verificado cinco anos antes e a perspectiva é que o crescimento se acentue: levantamento feito pelo consultor Jean Penatti, da Bip, indica que Búzios receberá quatro novas plataformas até 2026.

A prioridade em infraestrutura segue exemplo dos municípios líderes em arrecadação. Com os cofres começando a encher, Maricá anunciou o asfaltamento de mais de 400 quilômetros de vias públicas. Niterói, por sua vez, concluiu grandes obras viárias prometidas há anos.

As cidades mais ricas listam outros destinos para o dinheiro, como a criação de fundos soberanos para investir parte dos recursos, de programas de renda básica e até de moedas sociais, como a Mumbuca e a Arariboia, de Maricá e Niterói, respectivamente.

Durante o período mais crítico da pandemia, os cofres cheios permitiram a criação de programas de apoio a população e empresários locais, com a distribuição de cestas básicas e auxílios financeiros.

Estudo feito pela consultoria Macroplan a pedido da Folha mostra, porém, que municípios beneficiados por dinheiro do petróleo não apresentam necessariamente indicadores sociais melhores do que as outras cidades brasileiras.

"De maneira geral, eles evoluem frente a seu próprio desempenho no passado, mas evoluem menos quando comparados a referenciais externos", diz o diretor da consultoria Gláucio Neves.

O desempenho costuma ser pior na área de segurança pública: seis dos maiores beneficiados pelo dinheiro do petróleo no país —Campos dos Goytacazes, Maricá, Macaé, Rio das Ostras e Niterói— têm taxas de mortalidade superiores à média nacional.

Os indicadores variam bastante entre os municípios, mas os dados da consultoria mostram também dificuldades nas taxas de matrículas em creches e no cumprimento de metas educacionais do ensino fundamental.

"Estamos empenhados nos exercícios de planejar e construir o futuro", disse, em nota, o prefeito do município, Fabiano Horta (PT), que comemorou recentemente a marca de R\$ 1 bilhão no fundo

soberano da cidade. "Mas o petróleo um dia vai acabar, além de não pertencer à matriz energética limpa."

A receita de royalties e participações especiais do petróleo é dividida entre municípios próximos a campos produtores ou com instalações ligadas à indústria, estados produtores e União. Em 2021, o governo federal ficou com 41,6% do total distribuído, enquanto estados ficaram com 35,5%, e prefeituras, com 22,9%.

Sozinha, a União levou R\$ 29,6 bilhões, segundo dados da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis). Levantamento da IFI (Instituição Fiscal Independente) mostra, porém, que a execução dessa receita tem ficado abaixo do esperado.

Em 2021, por exemplo, o governo repassou menos do que o valor orçado para áreas como ciência e tecnologia, meio ambiente, defesa e saúde, por exemplo.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 13/06/2022

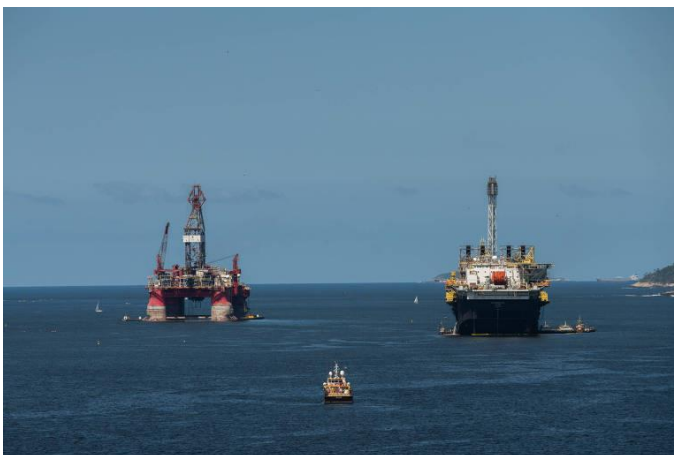
VENDA DA PARTE DA UNIÃO EM CONTRATOS DE PARTILHA DE PETRÓLEO É CRITICADA

Governo estima poder arrecadar R\$ 394 bi, mas valor é questionado devido a variáveis envolvidas
Por Idiana Tomazelli

BRASÍLIA - Aposto liberal do novo ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, a venda da parcela da União nos atuais contratos de partilha de petróleo geridos pela estatal PPSA (Pré-Sal Petróleo S.A.) é considerada por especialistas uma operação complexa, arriscada e de difícil execução.

Um projeto de lei para autorizar a venda dos contratos da empresa, que comercializa a parcela de petróleo a que a União tem direito no pré-sal, foi apresentado pelo governo federal na última quinta-feira (9). Na exposição de motivos, os ministérios de Minas e Energia e da Economia estimaram um potencial de arrecadação de R\$ 398,4 bilhões com a cessão dos direitos públicos sobre o óleo.

Especialistas, porém, questionam o cálculo por causa dos riscos envolvidos e porque há dúvidas sobre a disposição de investidores em desembolsar agora centenas de bilhões que só serão recuperados no médio e longo prazo, à medida que o petróleo for extraído dos campos. Os contratos podem durar até 35 anos.



Plataformas e navio usados no pré-sal ancorados na baía da Guanabara - Ricardo Borges - 07.set.2018/Folhapress

Além disso, há complicadores jurídicos para o avanço da proposta, como a necessidade de repactuar todos os 19 contratos firmados com 15 empresas petrolíferas, nacionais e estrangeiras, vencedoras dos leilões do pré-sal. Técnicos da área de controle veem com ceticismo a chance de avanço nessa negociação.

A Folha questionou os ministérios de Minas e Energia e da Economia sobre as críticas à operação, mas não obteve resposta até a publicação deste texto.



A PPSA negocia a parcela de petróleo da União nos chamados contratos de partilha. No regime, criado em 2010 e aplicado no pré-sal, a empresa vencedora do leilão é aquela que oferece à União a maior fatia de excedente de petróleo obtido ao longo do contrato.

Os recursos obtidos com a comercialização do chamado óleo lucro são direcionados ao Fundo Social, criado para financiar ações em educação, cultura, esporte, saúde e outras áreas.

A estatal também é a representante legal da União nesses contratos e atua como fiscalizadora dos custos e também da curva de produção de cada campo.

Membros do governo Jair Bolsonaro (PL) criticam o regime de partilha e preferem a modalidade de concessão, em que as empresas interessadas pagam uma outorga em dinheiro em troca do direito de explorar uma determinada área.

Em meio à defesa do governo por mudanças, Sachsida anunciou a inclusão da PPSA no Programa Nacional de Desestatização como seu primeiro ato à frente do MME. Ele assumiu o cargo em 11 de maio, após a demissão de Bento Albuquerque na esteira de mais um reajuste de combustíveis anunciado pela Petrobras.

A medida indica, na prática, a intenção da União de se desfazer desses contratos —já que a empresa em si não tem grande valor monetário e provavelmente seria liquidada em caso de esvaziamento de suas funções.

Integrantes do governo ouvidos reservadamente reconhecem que a necessidade de repactuar os contratos é um obstáculo que precisa ser analisado com cuidado, para evitar insegurança jurídica.

Além disso, há no Executivo a avaliação de que será preciso criar mecanismos de incentivo para que os parceiros da União nesses contratos aceitem a mudança. Ainda não há decisão sobre quais poderiam ser esses estímulos.

A principal sócia da União nos contratos de partilha é a Petrobras, com participação em 13 dos 19 contratos ativos. Mas há parcerias também com multinacionais como Shell, ExxonMobil, Total e BP, entre outras.

Fora do governo, especialistas criticam o envio do projeto em um período tão próximo ao calendário eleitoral e apontam uma série de riscos à operação —tanto para o governo como para os potenciais investidores.

Diferentemente de uma dívida, que tem valor definido e pode ter os direitos de cobrança vendidos ao mercado (gerando antecipação das receitas), o valor dos contratos de partilha depende de fatores como quantidade de petróleo extraído, preço do barril e cotação do dólar.

Todas essas variáveis podem ter grande flutuação ao longo do período de exploração. No caso da quantidade, um campo pode ser mais ou menos produtivo do que as prospecções iniciais. Já os preços variam conforme o mercado internacional.

Na avaliação de técnicos experientes ouvidos pela Folha, a tendência é que eventuais investidores coloquem na conta todos esses riscos, diminuindo consideravelmente o valor arrecadado pelo governo.

O ex-secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do MME Marcio Felix, hoje presidente da EnP Energy, afirma que a venda da parcela da União nos contratos de partilha é uma "fonte tentadora" de recursos, mas há dificuldade de se estipular um preço mínimo quando considerados todos os fatores envolvidos.

Além do risco de oscilação dos preços, ele avalia que outros acontecimentos ao longo das décadas podem mudar a atratividade desses contratos, como a descoberta de novos reservatórios ou o andamento da transição energética para fontes renováveis.

"É muito difícil vender um futuro lá na frente. [O contrato] Não tem essa liquidez toda", afirma Felix.

"Qual é o preço que os órgãos de controle vão aceitar?", questiona, destacando que a operação envolveria valores bastante superiores à capitalização da Eletrobras, aprovada pelo TCU (Tribunal de Contas da União) sem antes protagonizar problemas sobre a precificação de seus ativos.

Diante do cenário, ele acredita que os melhores compradores dos ativos seriam os sócios atuais porque eles já estão explorando óleo, mas mesmo assim vê dificuldades. "[Como comprar] sem saber o que vai acontecer com o Brasil? Ele vai assumir o risco de um valor muito grande", diz Felix, ex-MME.

O professor Edmar Almeida, do Instituto de Energia da PUC-Rio, avalia que a simples venda dos direitos sobre as receitas futuras —operação conhecida como securitização— não seria tão complexa quanto mexer nos contratos, como propõe o governo.



Edson Lobão (segundo esq.), diretores da PPSA, e o diretor geral, Oswaldo Pedrosa (centro), comemoram arremate
companhe... MAIS ▾

"Mexer em contratos vigentes é uma coisa inaceitável. São contratos muito complexos, envolvem muitas partes, e você não pode, em operações dessa magnitude, gerar insegurança jurídica", diz.

Almeida, que é crítico do regime de partilha, afirma que a União pode retomar o modelo de concessão para futuros leilões do pré-sal, mas "não seria recomendável nem aceitável" mexer nos contratos que já existem.

"Olhar para trás é abrir a caixa de pandora. Porque, se o atual governo faz isso, outro governo também pode querer olhar para trás", critica o professor da PUC-Rio.

"Vai ter um enorme desconto no valor por causa da insegurança jurídica, regulatória e política. É um governo desmontando toda uma política e um arcabouço regulatório de um governo anterior, e nós temos aí uma polarização no país. Um outro governo, que criou todo esse arcabouço da partilha, pode ganhar as eleições. Pode não ser nessa, pode ser na próxima. Quem vai comprar tem que saber que isso pode ser questionado", afirma.

O regime de partilha foi criado no governo do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), hoje primeiro colocado nas pesquisas de intenção de voto, à frente de Bolsonaro.

Almeida critica ainda o fato de o projeto de lei apresentado pelo governo permitir o uso livre das receitas obtidas com a operação —rompendo a lógica da lei de 2010, que buscava maximizar o retorno da renda do petróleo ao direcionar a verba para o Fundo Social.

"O dinheiro vai ser usado para redução de dívida ou pagar despesa corrente. Isso acaba cancelando todo o esforço que foi feito para usar os recursos em prol do desenvolvimento econômico. É lamentável essa bipolaridade que estamos vivendo", afirma o professor.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 13/06/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANÁLISE DA TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE DA LOG-IN AVANÇA NO CADE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

Órgão antitruste emitiu certidão após prazo regimental de 15 dias sem contestação do despacho que aprovou operação de compra de ações realizada pela subsidiária da MSC.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) emitiu, nesta segunda-feira (13), a certidão de trânsito em julgado do despacho da Superintendência Geral (SG) do órgão antitruste que aprovou a oferta pública voluntária para aquisição (OPA) do controle da

Log-In Logística Intermodal realizada pela SAS Shipping Agencies Services Sàrl, subsidiária do grupo MSC.

Em comunicado, o diretor financeiro e de relações com investidores da Log-In, Pascoal Cunha Gomes, informou que não houve recursos de terceiros ou manifestação de membros do tribunal do Cade em no prazo regimental de 15 dias desta etapa, que é contado a partir da publicação no Diário Oficial da União do despacho da SG/Cade. A companhia acrescentou que manterá acionistas e o mercado em geral informados sobre as próximas etapas do processo.

No primeiro trimestre deste ano, a Log-In registrou recorde histórico, pelo quarto trimestre consecutivo, atingindo R\$ 388,4 milhões — aumento de 30,9% em comparação ao mesmo período de 2021. De acordo com a companhia, a alta da receita operacional líquida no período foi determinada, principalmente, pelo aumento da receita da navegação, do melhor mix de cargas, aumento nas receitas do trade Mercosul e das movimentações de feeder.

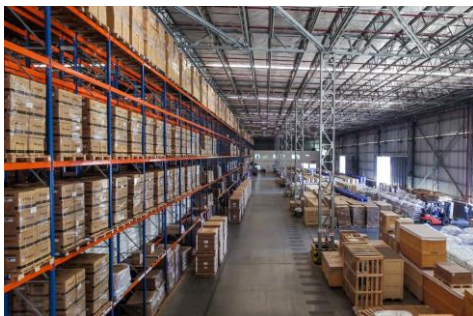
Outros fatores destacados pela empresa de soluções logísticas foram a entrada de novos clientes, a captação de produtos com maior rentabilidade e crescimento do volume de carga geral do TVV, entre os quais: produtos siderúrgicos, granéis e granito, compensando a redução de movimentação de contêineres, decorrente da retração de mercado. A companhia apresentou o maior lucro para o primeiro trimestre desde o início da operação: R\$ 60,3 milhões.

A Log-In possui uma frota própria de sete porta-contêineres, com capacidade total de 18.050 TEUs, que oferecem serviços de navegação com rotas regulares, integrando portos brasileiros à Argentina e ao Paraguai. Recentemente, a companhia anunciou a aquisição de dois novos navios que estão em construção em um estaleiro chinês. A Log-In também administra e opera o Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), localizado no Porto de Vitória (ES), além de dois terminais intermodais, um em Itajaí (SC) e outro no Guarujá (SP) com operações dedicadas. A companhia também investiu na aquisição da Tecmar Transportes, com objetivo de ampliar a integração dos serviços nos trechos rodoviários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/06/2022

ARTIGO - SETOR LOGÍSTICO NÃO VIVE O FIM DO MUNDO

Por Rafael Dantas OPINIÃO 13 Junho 2022



O pior no cenário de supply chain já passou. Embora alguns prestadores de serviços internacionais tentem espalhar o pânico entre importadores e exportadores, não vivemos o fim do mundo na área de comércio exterior, como se costuma alardear. Acredito que agora seja o momento ideal para as empresas reverem e planejem seus processos logísticos, tendo em vista os novos acontecimentos do mercado.

Atento às movimentações de Comex no mundo inteiro, tenho a percepção de que algumas abordagens trazem uma visão distorcida do que realmente está acontecendo. Mesmo com o lockdown recente na cidade de Shanghai, a China conseguiu escoar a carga da região com certa eficiência por meio do Porto de Ningbo-Zhoushan.

Quando me perguntam se há gargalos, a minha resposta é sim, porém menores se comparados ao pessimismo e ao caos que muitos têm vislumbrado. Acredito que, em três semanas, o fluxo deve retornar à situação mais próxima da normalidade. Mas por que tão rapidamente? Porque a dinâmica da economia também está mudando. Como exemplo, podemos citar o mercado americano, cujo volume de importações nas últimas semanas reduziu 36%, se comparado ao mesmo período do ano passado. Os fretes também se encontram em queda livre na rota transpacífico, mesmo em alta temporada (Peak Season), de acordo com a consultoria Drewry, que aponta uma redução de 41% em relação ao mesmo período de 2021.

Outro ponto que precisa ser avaliado para discutir o cenário logístico atual: os inventários dos importadores estão com os níveis mais altos do ano, resultado da maior inflação americana dos últimos tempos. Sabemos que os Estados Unidos representam um mercado determinante para os grandes armadores, que estão otimistas e com grande apetite para gerar mais capacidade para o transporte de carga containerizada. Tanto que muitos investiram em novos navios, com previsão de entrega a partir de 2023.

E como fica o Brasil neste cenário? Pela primeira vez, estou mais otimista com o mercado local do que externo. No último trimestre, muitos importadores seguraram as compras porque tinham estocado vários produtos, mas chegou a hora de voltarem a investir. Para o consumidor, a boa notícia é que ele notará uma melhoria nos preços em função dos valores do dólar e do frete.

Em março, o Governo Federal reduziu a alíquota do AFRMM (marinha mercante), calculado sobre o valor do frete internacional, de 25% para 8%. Somada a esta medida, houve também a exclusão da taxa de capatazia (THC) da base do cálculo do Imposto de Importação. Ambas refletiram na redução dos preços cobrados pelos armadores. Isso significa que teremos um período aquecido para o Comex, porém dentro de uma relativa normalidade, com fretes em níveis mais aceitáveis, se compararmos com a alta registrada desde o 2º semestre de 2020.

Já na exportação, é provável que haja um pouco mais de dificuldade em termos de equipamentos e espaço com o aumento da demanda, mas as perspectivas, ainda assim, são positivas. O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) estima que o Brasil poderá ter um ganho adicional de US\$ 7,8 bilhões ao ano nas exportações com a reconfiguração do comércio internacional e com a tendência de adoção do modelo “nearshore”.

Com uma cadeia de fornecedores mais próxima do comprador, que é a base do conceito “nearshore”, é possível reduzir a dependência de um único país, especialmente em situações de

incerteza, como ocorreu com o lockdown chinês. Afinal, a política de Covid Zero continua, porém mais enfraquecida com a pressão da comunidade internacional para que a China não gere mais problemas para o supply chain, sob risco de retaliações.

Assim como o BID, a Organização Mundial do Comércio (OMC) também acredita que o País tem tudo para deixar de ser um nanico e recuperar parte do protagonismo na economia internacional se solucionar as amarras que impedem o aumento da competitividade nacional.

Com o conflito atual na Europa, a maior dependência de produtos básicos como combustíveis, minérios e alimentos podem dar ao Brasil um papel importante para tentar resolver desafios mundiais, ampliando suas exportações, especialmente para os Estados Unidos, América Latina e Caribe. Na reorganização do comércio internacional, o Brasil tem grande chance de assumir um papel de destaque se combinar alguns fatores: redução dos gargalos logísticos com investimento em infraestrutura – já melhorou, mas ainda há a muito por fazer; investimento em transformação digital e educação para formar mão de obra especializada, que possa competir em pé de igualdade com outros mercados e oferecer um atendimento ao cliente que reflita a maturidade do supply chain brasileiro.



Rafael Dantas *Rafael Dantas é diretor comercial da Asia Shipping*

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/06/2022

BAMIN CRIARÁ NOVO CORREDOR LOGÍSTICO DE INTEGRAÇÃO E EXPORTAÇÃO NO BRASIL

Por Marjorie Avelar* PORTOS E LOGÍSTICA 13 Junho 2022



Divulgação Bamin

Visando ampliar o comércio exterior de minério de ferro por meio da Bahia, grupo investirá na Mina Pedra de Ferro, em Caetité, e nos projetos de logística integrada do Porto Sul, em Ilhéus, e no trecho 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), que ligará Caetité a Ilhéus.

Empresa mineradora brasileira que faz parte do grupo Eurasian Resources Group (ERG), um dos principais produtores mineiros da África, a Bamin está construindo um novo corredor logístico de integração e exportação para o estado da Bahia e, conseqüentemente, para todo o país. De acordo com a companhia, o 'novo caminho' envolve um dos maiores projetos de infraestrutura em andamento em território nacional, com investimentos previstos para a Mina Pedra de Ferro, no município baiano de Caetité, e para os projetos de logística integrada do trecho 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), que ligará as cidades de Caetité a Ilhéus, e do Porto Sul, em Ilhéus. Um estudo da Associação Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) indica que esse trecho tem a possibilidade de transportar 19 milhões de toneladas de cargas regionais.

Em entrevista à Portos e Navios, o CEO da Bamni, Eduardo Ledsham, destacou que a FIOIL terá capacidade para movimentar 60 milhões de toneladas por ano. A empresa utilizará somente 40% desse potencial, ou seja, outros 60% de sua capacidade total “estarão disponíveis não apenas para outras mineradoras, mas também para outros negócios como o agronegócio, por exemplo, além de todos os demais setores que precisarem escoar seus produtos e receberem insumos, máquinas e implementos agrícolas”.



A previsão é que as obras sejam concluídas em 2026. “O Porto Sul – um terminal de águas profundas – poderá receber navios com capacidade de até 220 mil toneladas, podendo movimentar até 42 milhões de toneladas anuais”, informou o executivo. “Tanto a Fiol quanto o Porto Sul contribuirão para o crescimento e o desenvolvimento sustentável de toda a região. O estado da Bahia ocupará uma nova e importante dimensão na economia nacional, gerando riquezas, distribuição de renda e elevando a qualidade de vida de sua população”, ressaltou Ledsham.

Diálogo com o agro

Para estender seus projetos, a Bamin está ampliando o diálogo com o setor de agronegócio do oeste baiano, até para tomar conhecimento das reais necessidades dos produtores rurais, em torno da produção e da infraestrutura logística para a movimentação de cargas pela Fiol e Porto Sul.

O primeiro passo foi dado no último dia 2 de junho, com a assinatura de um memorando de entendimento entre a empresa e a Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia (Aiba), a Federação da Agricultura e Pecuária do Estado da Bahia (Faeb) e a Associação Baiana de Produtores de Algodão (Abapa). O ato foi realizado durante a feira Bahia Farm Show, realizada entre os dias 31 de maio e 4 de junho, no município de Luís Eduardo Magalhães (BA).

O vice-presidente da Aiba, Moisés Almeida Schmidt avaliou a importância dessa parceria para o agronegócio regional e nacional. “É um momento importante para o agro, por conta dos números de produção que já temos na região. Hoje, nossa produção passa de seis milhões de toneladas e um consumo de 1,5 milhão de toneladas em fertilizantes. Por isso, estamos estreitando os laços com a Bamin para esses investimentos futuros”, disse no evento.

Para a Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia, a nova solução logística Fiol/Porto Sul dará a competitividade necessária ao agro, com economia de escala e redução de custos. “A Fiol vai aumentar a eficiência do escoamento da produção. Isso significa redução dos custos, ampliação da capacidade de carga e maior agilidade no transporte. Esses fatores beneficiam os produtores rurais e refletem, diretamente, nos investimentos que devem gerar mais emprego e renda para o Oeste da Bahia”, comentou o presidente da Aiba, Odacyl Ranzi, durante a Bahia Farm Show.

Fases do projeto

Os projetos para o novo corredor logístico de integração e exportação para o Estado da Bahia serão divididos em três fases. Uma delas começou em janeiro de 2021, na Mina Pedra de Ferro, no município baiano de Caetité, onde a Bamin produz minério de ferro premium para exportação. Somente no ano passado, a produção girou em torno de 1,07 milhão de toneladas. “Quando a infraestrutura logística com a ferrovia e o Porto Sul estiver pronta, em 2026, a Bamin irá produzir até 26 milhões de toneladas anuais”, informou o CEO da empresa.

De acordo com o executivo, a Fiol foi planejada em três etapas: “A Bamin arrematou, em leilão, o trecho 1 com 537 quilômetros, que vai de Caetité a Ilhéus. Os trechos 2 e 3 continuam sob a administração do governo federal. A Fiol completa terá um total de 1.527 quilômetros, chegando ao Tocantins, onde poderá ser conectada à Ferrovia Norte-Sul. O projeto do Trecho 2 vai de Caetité a Barreiras e o Trecho 3 até o município de Figueirópolis (TO)”.

Ainda segundo Ledsham, “ao assumir a subconcessão do trecho 1 da Fiol, a Bamin retomará e concluirá a obra, que foi iniciada pela Valec Engenharia, empresa pública que atua sob a forma de sociedade por ações e é controlada pela União via Ministério da Infraestrutura”. O contrato da concessão foi assinado em setembro do ano passado, entre a Bamin e o Minfra. “A fase atual (do projeto Fiol/Porto Sul) é de diligência, para que possamos levantar o histórico completo e o status real da obra em andamento. O plano de execução das obras está sendo desenvolvido, para que elas sejam retomadas em 2023, com conclusão prevista para 2026”.



Orçamento

Para finalizar a ferrovia, o investimento da Bamin será de R\$ 3,3 bilhões, sendo R\$ 1,6 bilhão aplicado em obras civis e R\$ 1,7 bilhão em material rodante, como vagões e locomotivas. A subconcessão tem a duração de 35 anos – cinco para a construção e 30 anos para a operação.

Distante 3,5 quilômetros da costa baiana, o Porto Sul é um projeto que envolverá um investimento de R\$ 6 milhões, visando transformá-lo em um terminal offshore. O projeto está na fase de construção das obras de acesso, desde 2021. Em setembro do ano passado, foi inaugurada a ponte sobre o Rio Almada, que conecta a Rodovia BA-001 à futura área industrial do porto e é formada por nove vãos com 26 metros de largura e 234 metros de comprimento em pavimento rígido e seguro à circulação de veículos de grande porte. “Após essa fase de obras de acesso, terá início a construção do porto, em 2023, com previsão de entrega para 2026”, reforçou o CEO da Bamin.

Desafios da exportação de minério de ferro

Na visão de Ledsham, os principais gargalos para a exportação de minério de ferro, como commodity brasileira, de fato envolvem uma logística de transporte que vise à economia de escala. “Daí a importância do projeto integrado da Bamin (mina, ferrovia e porto) com a criação de um corredor de exportação para a Bahia e o Brasil, destinado à mineração e ao agronegócio”.

Até que as obras do Porto Sul e da Fiol sejam concluídas, as exportações de minério de ferro da empresa mineradora estão sendo feitas pelo Terminal Enseada, em Maragogipe (BA). “A partir da Mina Pedra de Ferro, em Caetitê, o transporte do minério é feito por rodovia até o Terminal Licínio de Almeida, de onde é transportado por trens da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Após transbordo em Castro Alves, o minério segue por caminhões até o Terminal Enseada”, informou o executivo.

Sustentabilidade ambiental

Em 2021, a Bamin produziu 1,07 milhão de toneladas de minério de ferro e realizou 11 exportações para o mercado consumidor da Europa e da Ásia. “Devido à sua alta qualidade, o minério extraído e beneficiado pela nossa empresa – o DSO 65 – permite a redução de emissões de gás carbônico (CO₂) no processo de siderurgia, o que eleva a performance e a sustentabilidade da indústria. Por ter elevado grau de pureza, o processo de beneficiamento também não demanda o uso de água e requer baixo consumo de energia. Por esse motivo, ele é muito requisitado, sendo classificado na categoria premium”, destacou Ledsham.

Ainda conforme a Bamin, “o Porto Sul é uma obra realizada com todos os cuidados necessários com o meio ambiente e a sustentabilidade”. “O projeto básico ambiental, aprovado pelo Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), órgão ambiental responsável por esse trabalho, contempla 34 programas e subprogramas socioambientais”.

O Porto Sul ocupa 1% da Área de Proteção Ambiental (APA) onde está inserido. O projeto de reflorestamento contempla 313 hectares de Áreas de Proteção Permanente (APPs), priorizando o uso de espécies nativas cultivadas e propagadas em viveiros próprios. De acordo com a mineradora, como compensação/mitigação dos gases de efeito estufa (GEEs), foi criado o Parque Estadual Ponta da Tulha, que ocupa uma área de 1.703 hectares, englobando representativos de todas as fitofisionomias características da Mata Atlântica local.

Mais programas

Entre os programas socioambientais do Porto Sul está o Centro de Tratamento de Animais Silvestres (Cetras), que fica às margens da Rodovia BA-001 e inclui um trabalho especial pelo qual recebe, faz a triagem, identifica e reabilita animais silvestres resgatados no âmbito das obras do terminal portuário.

Na área de capacitação profissional, o Porto Sul mantém o projeto Canteiro Escola, em Ilhéus, que começou em setembro de 2021 e já formou 160 pessoas para atuação em setores da construção civil.

Para garantir o compartilhamento de conhecimento, em dezembro de 2021, foi firmado um acordo de Cooperação Técnico Científica entre a Universidade Estadual de Santa Cruz (Uesc), em Ilhéus, e a Bamin.

De acordo com a mineradora, cerca de mil alunos e professores terão acesso aos projetos socioambientais da empresa e do Porto Sul, nas respectivas unidades e instalações, como berçários de mudas, viveiros de plantas, Centro de Tratamento de Animais Silvestres e vários outros. Ainda serão viabilizadas visitas técnicas dos alunos da Uesc, em aulas práticas que envolvam projetos de graduação, mestrado ou doutorado.

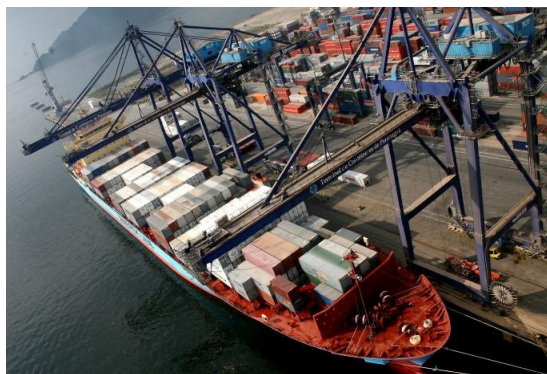
* Com informações da assessoria de comunicação da Bamin

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/06/2022

SUBSÍDIO ISOLADO SERIA INCAPAZ DE TORNAR BRASIL COMPETITIVO NA NAVEGAÇÃO

Por Marjorie Avelar NAVEGAÇÃO 13 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

Especialista em Direito Marítimo compara que, para cada 1 milhão de euros investidos na indústria marítima europeia, são criados 1,6 milhão de euros na economia do velho continente.

O Brasil é um país continental com forte predomínio do agronegócio, que carrega um alto poder socioeconômico, justificando os investimentos milionários, financiamentos e políticas públicas voltadas para a agricultura e pecuária, ou seja, para a

terra. Essa continentalidade, no entanto, também envolve o mar: são 7,4 mil quilômetros de costa e, sob a jurisdição nacional, 3,5 milhões de quilômetros quadrados de espaço marítimo, segundo dados da Marinha do Brasil. Mesmo com essa imensidão, que poderia ser mais bem explorada, é consenso de que as atividades de navegação não recebem o mesmo olhar. Há um longo caminho a percorrer nesse sentido, segundo especialistas que participaram do webinar do 8º Fórum de Debate do CTN-RJ “O Mar: Um caminho para o Desenvolvimento Econômico e Social do País”, realizado, na última semana, pelo Cluster Tecnológico Naval – Rio de Janeiro.

“A indústria marítima é de alto valor agregado. Se investido nela, ela devolve para a sociedade, assim como ocorre na União Europeia”, comentou a advogada Fabiana Simões Martins, sócia do escritório SMA Advogados, especialista em Direito Marítimo e mestre em Direito Internacional.

Dois entraves podem explicar, em parte, os poucos investimentos em operações marítimas: a má administração e a falta de fiscalização do uso de subsídios, concedidos por governos em diversas esferas, que causam bastante resistência por parte da opinião pública, até porque raramente fica claro quais são seus benefícios para a população, ao contrário da Europa, por exemplo.

“Além do enorme problema social que temos, sempre temos de fazer escolhas orçamentárias, o que torna tudo mais difícil. Contudo, essa situação social não nos priva de facilitar outros ramos da atividade econômica, que retornam menos valor do que retornaria a navegação, caso conseguíssemos efetivamente desenvolvê-la. Então, eu creio que um projeto sério deveria considerar todos os instrumentos/ferramentas de estímulo, não devendo dispensar a análise de nenhuma delas, por conta dos erros do passado”, avaliou a advogada, em entrevista à Portos e Navios.



Ela acredita que um formato de subsídio isolado, no entanto, seria incapaz de tornar o Brasil competitivo na navegação. “O estímulo financeiro tem de ser parte de um projeto maior, de médio e longo prazo (5 e 10 anos), que inclua educação marítima, ambiente de crédito facilitado, aquisição e desenvolvimento tecnológico, incentivo fiscal e metas”.

“Tonnage tax”

Para a especialista, do estudo que viu da União Europeia, quando houve a entrada da Grécia no bloco econômico daquele continente (em 1º de janeiro de 1981), o modelo de “tonnage tax” (mecanismo de tributação que pode ser aplicado às companhias de navegação no lugar da tributação ordinária das empresas) seria o mais interessante para o Brasil.

“De acordo com a Oxford Economics na Europa, o impacto da indústria marítima é de 30 bilhões de euros com 516 mil empregos diretos e 1,1 milhão de empregos indiretos. Para cada 1 milhão de euros investidos na indústria marítima europeia são criados 1,6 milhão de euros na economia”.

Conforme a advogada, por ser uma indústria qualificada, os profissionais que nela trabalham também são de alta remuneração e retorno para seus países. “Por isso, para funcionar por aqui, teria de ser investido também em educação marítima e na especialização da nossa mão de obra”.

Fatores históricos

Na visão dela, a falta de investimentos no setor marítimo brasileiro não tem somente uma causa, mas um conjunto de fatores. “Se analisarmos nossa história, os portugueses – dos quais fomos colônia – foram os grandes navegadores, mas após a conquista do Brasil, eles não conseguiram se manter por muito tempo e os espaços conquistados entraram em declínio”.

“Nosso país se desenvolveu até ser o ‘celeiro do mundo’ por possuímos, naturalmente, as commodities que o mundo precisa. Essa dinâmica é totalmente diferente das vendas de serviços e produtos industrializados. E o transporte marítimo é um serviço, com um mercado competitivo em que seus atores tradicionais mantêm o protagonismo, há séculos. Ou seja, a consequência natural é a não diversidade global desses atores”, comentou Fabiana.

Por essa e outras razões, o Brasil tem muito a aprender com a Europa, especialmente com os gregos. “O que verificamos nos modelos europeus, e especialmente da Grécia, é que essa atividade estratégica e lucrativa recebe bastante investimento, usufruindo de um ambiente de negócios de crédito e taxação diferenciadas. Esse ambiente é que mantém a Grécia como protagonista, até hoje, e dificilmente abrirá espaço para novos atores, sem que ferramentas semelhantes sejam desenvolvidas”.

Competitividade

Ao ser questionada se o Brasil não deveria estruturar melhor, internamente, seu transporte e logística marítimos, antes de pensar em competitividade com outros países, que estão bem à frente em relação ao uso do mar, ela disse se tratar de iniciativas paralelas. “Sendo uma atividade de alto investimento e longo prazo de retorno (os navios devem ficar em atividade constante entre 20 e 25 anos), é necessário ter um volume de negócios para manter a atividade sustentável e competir com os atores internacionais, que já atuam nesse setor”.

“Não bastasse o Brasil estar fora do mercado global, esse cenário poderia gerar uma fragilidade ao negócio, que ficaria à mercê de um único ambiente. Se ele entra em crise, poderia aniquilar toda a iniciativa. Por outro lado, a partir de investimentos na competitividade global, se por acaso um mercado entrar em crise, a solução seria simplesmente migrar para outro, fora dessa situação (ou que não esteja tanto ou tenha se recuperado mais rápido)”.

A mestre em Direito Internacional afirmou que “sempre teremos crises e oportunidades em todo o mundo e quem mais rápido se adapta e se movimenta, mais forte competitivo e sustentável irá se tornar”. “Por essa razão, creio que os projetos internos e regionais possam até ser usados como etapas e projeto-piloto, mas não o fim, que deve ser o mercado global”.



Educação marítima

Durante o webinar do Cluster/RJ, ela também comentou que “outros países são mais agressivos na hora de buscar novos negócios e novas parcerias na indústria marítima”, em comparação ao Brasil. “Primeiramente, nós precisamos do inglês. Pode parecer simples, mas o Índice de Proficiência em Inglês (EPI) mostra que nosso país saiu da 53ª colocação em 2020, para o 60º lugar no ano passado, atrás de nações como Bolívia (41º) e Cuba (43º)”, citou Fabiana à Portos e Navios.

Para a especialista em Direito Marítimo, “nessa indústria sofisticada em que todas as regras, negociações, contratos e documentos em geral são feitos em inglês, não há como começar a andar sem ter esse recurso de comunicação”. “A educação marítima, com compreensão das regras internacionais, é fundamental para se pensar em atuar nesse ambiente tão sofisticado e, ao mesmo tempo, arriscado”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/06/2022

MARINHA ASSINA CONTRATO PARA CONSTRUÇÃO DO NAVIO POLAR

Por Danião Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 13 Junho 2022

NAPAnt será construído pelo estaleiro Jurong Aracruz, controlado pelo grupo SembCorp, de Cingapura, vencedor da concorrência concluída em 2021.

A Marinha do Brasil assinou, na tarde desta segunda-feira (13), o contrato para a construção do navio de apoio Antártico. O NAPAnt será construído no Estaleiro Jurong Aracruz (EJA), no Espírito Santo, cujo grupo controlador (SembCorp Marine, de Cingapura) venceu a concorrência concluída pela força naval em 2021. O contrato foi firmado entre a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) e a Polar 1 Construção Naval SPE Ltda. – Sociedade de Propósito Específico (SPE) constituída pelo estaleiro construtor e pela SembCorp Marine Specialised Shipbuilding (SMSS). A cerimônia foi realizada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

A força naval informou que a Emgepron foi capitalizada em aproximadamente R\$ 740 milhões para a obtenção do NAPAnt. O investimento abrange a compra de equipamentos e sistemas científicos, planos de gestão do ciclo de vida e apoio logístico ao Programa Antártico Brasileiro (Proantar). O escopo de engenharia, aquisição e construção será conduzido pelo EJA, com a transferência de conhecimento e experiência da SMSS na construção de embarcação semelhante, em Cingapura.

A previsão é que o Proantar receba a embarcação até 2025. O navio para apoio às operações na Antártica terá 93,9 metros de comprimento, 18,5 metros de largura, calado de seis metros e autonomia para 70 dias. Com propulsão diesel-elétrica, o navio terá uma tripulação de 95 pessoas, incluindo 26 pesquisadores. A Marinha estima a geração de 500 a 600 empregos diretos e 6 mil indiretos durante a construção, estimulando a indústria naval brasileira e a base tecnológica nacional.

A Marinha destacou que seu navio polar será capaz de operar no verão e outono no continente Antártico, com capacidade de navegar tanto na formação de gelo mais recente, quanto nas placas mais antigas, que possuem maior resistência. Para garantir a capacidade para navegar em campos de gelo, a embarcação terá casco em formato específico e reforçado, principalmente na proa, o que permitirá abrir caminho e quebrar as placas de gelo, utilizando o próprio peso do navio e, por vezes, o turbilhonamento provocado por seus propulsores.

A Marinha destacou que o NAPAnt desenvolverá as mesmas missões que o navio de apoio oceanográfico Ary Rongel, que será substituído por ele, mas com capacidades aprimoradas em função da experiência no Proantar e dos requisitos de apoio à nova Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF). O navio ajudará em pesquisas científicas na região, mantendo o

status do Brasil como membro consultivo do Tratado da Antártica. “Como membro signatário do Tratado, o país passou a ter direito a voto e participação nos fóruns de decisão sobre os destinos do continente austral, assumindo compromissos internacionais em regime de cooperação afetos à preservação da liberdade de exploração científica naquela região”, explicou o diretor-geral de material da Marinha, almirante de esquadra José Augusto Vieira da Cunha de Menezes.

Conteúdo local

Também nesta segunda-feira, a Emgepron celebrou com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) um acordo de cooperação técnica (ACT). Conforme noticiado pela Portos e Navios na última semana, o banco de fomento fará a análise e certificação do conteúdo local dos equipamentos que serão utilizados na construção do NApAnt, a exemplo do que foi firmado para o projeto das fragatas classe Tamandaré. O BNDES participou da fase de seleção do NApAnt, verificando o índice mínimo de conteúdo nacional exigido (47,68%).

Até 2025, o acompanhamento para comprovação do conteúdo local das máquinas, componentes e insumos utilizados será feito por meio do portal CFI (Credenciamento Fime) do sistema BNDES, conforme critérios e requisitos específicos elaborados em conjunto pelo banco e a empresa. O BNDES acredita que o acordo, com duração de quatro anos, permitirá a troca de conhecimentos sobre a metodologia de aferição de conteúdo local, além da obtenção de expertise adicional no setor naval, que poderá ser utilizada para futuros credenciamentos no CFI. O BNDES prevê ainda a possibilidade de fomento à cadeia de fornecedores envolvida, financiando a compra de máquinas e equipamentos a fim de melhor atender às demandas do projeto. Segundo o banco, a iniciativa poderá servir de piloto para futuras apurações de conteúdo local em grandes projetos.

O diretor-presidente da Emgepron, Edesio Teixeira Lima Junior, disse que a parceria com o BNDES fará com que a indústria naval brasileira ingresse num grupo restrito de países capazes de construir navios com capacidade de operar nas gélidas regiões polares. O diretor de operações do BNDES, Ricardo de Barros, acrescentou que esse acordo estimulará a inovação e agregação de valor aos bens de capital produzidos pelas empresas nacionais do setor naval, contribuindo para o aumento da competitividade dessa indústria.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/06/2022

ARTIGO - FRETES: PARA ONDE IRÃO?

Por Robert Grantham e Leandro Barreto OPINIÃO 13 Junho 2022



Nesses dois últimos anos alguns dos temas mais recorrentes no setor de transporte marítimo têm sido: falta de contêineres, falta de espaço nos navios, portos congestionados, navios descumprindo suas programações, fretes altos e lucros recordes dos armadores.

Muitos usuários de transporte marítimo, com seus resultados financeiros afetados pela disparada dos custos logísticos (frete, armazenagem, demurrage/detention, etc), naturalmente passaram a

clamar por intervenções das autoridades, levantando dúvidas sobre quanto desse quadro caótico pode ser atribuído aos armadores e até mesmo acusando-os de estarem manipulando o mercado para estender sua bonança.

A situação ficou tão tensa nos últimos meses que levou o Congresso norte-americano a propor uma revisão de sua legislação marítima e, ainda, fez o presidente Biden instituir uma Força-Tarefa para tentar resolver as interrupções nas cadeias de suprimentos, levando o FMC (Federal Maritime Commission) a dar início a um estudo chamado “fact finding 29”, para avaliar os



problemas com o transporte marítimo e uma possível responsabilização dos armadores pelo caos logístico.

Na última semana de maio, o FMC liberou o resultado de sua investigação, ao contrário do que Joe Biden vem recorrentemente dizendo: “As políticas de preços dos armadores são resultado das forças de oferta e demanda e a causa dos altos fretes é a alta demanda dos consumidores, Covid 19 e os consequentes congestionamentos”. A Comissária responsável pelo estudo ainda apontou que: “Embora a quantidade de armadores servindo o mercado americano tenha decrescido de 20 em 2015 para 11 em 2022, o mercado não é concentrado (ou minimamente concentrado) e a competição entre os players é vigorosa”. No entanto, a comissária recomendou a necessidade de medidas regulatórias mais detalhadas quanto ao “demurrage/detention”.

Corroborando o entendimento do FMC está o HHI (Herfindahl-Hirshman Index), indicador utilizado para medir a concentração de mercado, que considera um mercado altamente competitivo quando o índice oscila entre 100 e 1.500, enquanto entre 1.500 e 2.500 sinaliza uma concentração de mercado moderada e, acima de 2.500, um mercado altamente concentrado.

Ao aplicar o HHI sobre os 10 maiores armadores do mundo (em termos de capacidade), encontra-se um índice de 1.408 pontos, sugerindo uma “indústria não concentrada”, apesar da forte consolidação observada nos últimos anos. Aplicando-se o mesmo índice sobre os três grandes consórcios que atuam nos tráfegos leste x oeste: 2M (Maersk e MSC), Ocean Alliance (COSCO, CMA CGM, Evergreen) e The Alliance (ONE, Hapag Lloyd, HMM, Yang Ming), também não se verifica concentração de mercado na rota do Extremo Oriente para os Estados Unidos: índice HHI é 1005 pontos (mkt share Maersk: 17%, COSCO: 16,3% e CMA CGM: 15,7%).

Já o tráfego da Ásia para a Europa se mostra “levemente concentrado”, com o índice HHI chegando a 1.510 pontos (mkt share MSC: 21,6% , Maersk: 19,4% e COSCO: 17,6%).

Mas se não há concentração de mercado e a competição é vigorosa, por que os fretes dispararam e estão demorando a ceder, mesmo com o prolongado lockdown no maior porto do mundo? Porque nem a redução por dois meses da produção/embarque em Xangai não foi suficiente para eliminar os gargalos nos principais portos dos EUA e, principalmente, da Europa. Atualmente, os congestionamentos consomem 10% da exaurida oferta de capacidade mundial (versus 12,5% em fev.22), de acordo com a Sealntel. Além disso, é fato que os armadores estão lidando de forma mais ágil com esses “choques de demanda”. Ou seja, faltou carga, cancelam ou atrasam as viagens (exatamente como no início da pandemia) e, com isso, os fretes demoram mais a cair (na rota China > Brasil a SOLVE identificou 6 viagens canceladas/adiadas durante o lockdown em Xangai).

Mas qual é a expectativa para o frete? Depende!

Uma pesquisa recente realizada pela Container Xchange revelou que 51% dos agentes de carga, traders e embarcadores esperam um caos maior no próxima “high season” (de julho a outubro), quando comparado com o mesmo período de 2021.

Por outro lado, alguns especialistas, dentre eles Lars Jensen, acreditam que será necessário observar o comportamento do mercado nas próximas semanas, para entender sua real tendência.

Projeções do FMI sugerem que a alta dos fretes pode aumentar a inflação global em 1,5% em 2022, porém já há sinais de um retorno da demanda a níveis pré-Covid. O volume total movimentado pelos TOP 8 armadores atingiu 103,6 Mteu no acumulado de 2022, apenas ligeiramente acima dos 102,9 Mteu registrados no mesmo período de 2019 (último ano sem os efeitos da pandemia). Vale ainda considerar nessa equação a queda de 1,5% no PIB dos EUA no último trimestre (que pode ser apenas reflexo da redução dos estímulos econômicos).

Ou seja, há vários cenários possíveis: A abertura de Shangai redundará numa enxurrada de navios rumo aos EUA e Europa, ou não? Esse volume de carga represada se juntará à formação

de estoque de natal, Black Friday, “thanks giving” (o chamado “high season”) ou o apetite do consumidor por bens de consumo estaria arrefecendo devido a inflação, alta de juros e retomada dos gastos com viagens, entretenimento, lazer? Os congestionamentos voltarão a crescer?

O certo é que, se nos próximos dois/três anos a demanda mantiver seu crescimento médio histórico pós-crise de 2.008 (5% a.a), nem um orderbook (encomendas de novos navios) já próximo de 30% da capacidade atual deve forçar os fretes muito pra baixo já que:

- Os congestionamentos continuarão consumindo parte da capacidade global;
- Os principais custos dos armadores também subiram muito (afretamento, combustível, equipamentos, etc.);
- A pandemia fez os armadores “esticarem” o tempo de vida de muitos navios antigos e ineficientes, que serão sucateados tão logo a demanda arrefeça, sobretudo em razão da IMO2023;
- Será necessário recompor a capacidade de navios ociosos do mundo (historicamente oscilando em torno de 8%), para que esses voltem a ser usados como extraloaders (no high season) ou em substituição de navios em manutenção;

Se, por outro lado, o mundo estiver realmente entrando num período de estagflação, a demanda global pode arrefecer, os congestionamentos podem diminuir e os fretes poderão perder um pouco de fôlego, apesar da mencionada necessidade de recomposição da frota de navios ociosos e dos navios a serem sucateados.

Em outras palavras, nos próximos dois/três anos não seria prudente pensar em fretes retornando aos níveis pré-pandemia sem associar a isso uma recessão global (o que não é bom para ninguém) e/ou uma nova disparada ainda maior nas encomendas de novos navios (pouco provável após a última década de overcapacity e prejuízos dos armadores), lembrando que os armadores já demonstraram como usar os Blank Sailings para não voltar ao “vermelho”.



Com o cenário ainda bastante incerto (a China pode, por exemplo, decretar outros lockdown e/ou a Guerra na Ucrânia pode tomar novos contornos/dimensões) para ambas as partes, certamente o momento é de “baixar as armas” e (re)construir pontes entre donos de navios e donos/agentes da carga, por meio de contratos equilibrados e “gatilhos” justos para ambas as partes.

Robert Grantham e Leandro Barreto Robert Grantham e Leandro Carelli Barreto são sócios da Solve Shipping Inteligence

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/06/2022

SUAPE CONECTA LANÇA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE GRI-2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Junho 2022



O Complexo Industrial Portuário de Suape lança nesta terça-feira (14) a segunda edição do Suape Conecta. O evento foi idealizado para otimizar o relacionamento com as empresas instaladas no território estratégico da estatal. Também é a oportunidade para apresentar as ações e plataformas corporativas e de sustentabilidade implantadas na região, possibilitando a geração de novos negócios em sintonia com o equilíbrio socioambiental. Durante o encontro, será realizada edição do Projeto Tô na Feira, que promove produtores locais da região de Suape, além do lançamento do Relatório de

Sustentabilidade no GRI/2021.

A GRI (sigla em inglês para Global Reporting Initiative) é uma organização internacional independente, fundada em 1997, pioneira na criação de diretrizes que conferissem aos relatórios de sustentabilidade a mesma credibilidade e verificabilidade dos relatórios econômico-financeiros. Atualmente, os padrões GRI são adotados por cerca de 75% das 250 maiores empresas do ranking da Fortune 500, com o objetivo de medir o desempenho nas dimensões econômica, social e ambiental.

“O modelo GRI incorpora a metodologia de referência internacional, de forma a tornar ainda mais transparente a geração de valor das práticas e das ações corporativas e as questões nas quais há possibilidade de evolução. Usando os mesmos indicadores de outros portos de classe mundial, Suape poderá comparar a eficiência de suas operações com empresas brasileiras e estrangeiras. Investidores, colaboradores, fornecedores, agentes reguladores, governo, sociedade e todas as partes interessadas nos dados terão à disposição importante ferramenta de avaliação integrada”, explica o diretor-presidente do complexo industrial portuário, Roberto Gusmão.

“Elaborar o relatório nesse padrão nos permite gerir corretamente os indicadores ambientais, sociais e econômicos. A adoção do GRI revela o compromisso de Suape com a transparência. É uma ferramenta construída com a participação dos atores envolvidos no funcionamento do porto, ouvindo as comunidades impactadas diretamente, buscando se expressar abertamente, para que possamos construir soluções coparticipativas para qualquer problema identificado”, acrescenta o diretor de Planejamento e Gestão, Francisco Martins, que fará a apresentação do relatório aos participantes. O GRI digital é um documento composto por 150 páginas, recheado de fotos, gráficos, tabelas e informações sobre o desempenho da empresa em 2021.

Para Roberto Gusmão, o Suape Conecta é uma oportunidade para estreitar o relacionamento com as empresas após as dificuldades impostas pela pandemia de covid-19. “Vivemos um momento de retomada econômica. Acredito que o evento trará aproximação maior com os atores envolvidos no desenvolvimento do porto e da região. Há previsão de grandes investimentos para os próximos anos e, em parceria com o Sebrae, vamos dar melhor suporte para as empresas com a chegada de fornecedores locais”, pontua.

Tô na feira

O Complexo de Suape aproveitará a oportunidade para divulgar o Projeto Tô na Feira, iniciativa criada para dar visibilidade às comunidades produtoras do território, divulgando e comercializando seus produtos, entre frutas, hortaliças e artesanato. O Tô na Feira é realizado periodicamente no centro administrativo de Suape. Ao longo do evento, serão exibidos vários vídeos dos projetos socioambientais desenvolvidos nas comunidades do território estratégico, a exemplo do Suape Incentiva, da Estação Compartilhar, entre outros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/06/2022

ALTERA&OCYAN ASSINA CONTRATO COM A 3R PETROLEUM PARA MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DOS ATIVOS DE PAPA TERRA

Da Redação OFFSHORE 13 Junho 2022



Plataforma P-61

A Altera&Ocyan, joint venture entre a Ocyan e a Altera Infrastructure, assinou um novo contrato com a empresa 3R Petroleum para a manutenção e operação das plataformas P-61 e P-63 no campo de Papa-Terra, no Sul da Bacia de Campos (RJ). O contrato tem duração de cinco anos,



podendo ser estendido por até cinco anos em múltiplos períodos de um ano.

“Essa é a primeira vez que vamos assumir a operação de ativos de outra empresa, sem a propriedade do bem, ampliando o escopo de serviços que oferecemos ao mercado. A conquista desse novo contrato é o reconhecimento do mercado da alta performance dos serviços realizados pela Altera&Ocyan. O projeto garantirá para a Altera&Ocyan um aumento do nível de atividade no Brasil e ampliará a sinergia de recursos da joint venture, o que trará benefícios para o nosso novo cliente e para as nossas unidades operacionais próprias, o FPSO Cidade de Itajaí e FPSO Pioneiro de Libra. Será uma ótima oportunidade de crescimento para a nossa equipe e nossa empresa.”, celebra Marcelo Nunes, diretor geral da Altera&Ocyan.

A 3R adquiriu o campo Papa-Terra da Petrobras juntamente com dois ativos (P-61 e P-63). O FPSO P-63 possui capacidade instalada para processar até 140 mil barris/dia de petróleo e 1 milhão de m³ de gás natural e iniciou a produção em 2013.

Já a plataforma P-61, única do tipo Tension Leg Wellhead Platform (TLWP) instalada no país, começou a produção dois anos depois, em 2015. Os poços da P-61 são do tipo completação seca, ou seja, as válvulas de controle do poço ficam na plataforma, em vez de serem instaladas no fundo do mar.

Toda a geração de energia é produzida pela P-63 e fornecida à P-61 que, por sua vez, exporta a sua produção por meio de bombas multifásicas e linhas de transferência de fluidos, sendo que tanto o óleo como o gás produzido são transferidos da P-61 para a P-63, onde então é realizado o processamento em sua própria planta.

"Papa-Terra, ativo em águas profundas da Bacia de Campos, é a maior operação da 3R no Offshore brasileiro. O contrato com a Altera&Ocyan está dentro do nosso modelo de negócios de trazer grandes parceiros estratégicos para coordenar a gestão de alguns processos em nossas operações, neste caso a gestão da Operação e Manutenção das duas plataformas do ativo.", comenta o CEO da 3R Petroleum, Ricardo Savini.

O novo contrato com a 3R está sujeito à aprovação, pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, da ampliação da joint venture entre a Ocyan e a Altera.

Diversificação de clientes

A Altera&Ocyan atua como operadora e afretadora de dois FPSO: o "Cidade de Itajaí", para a australiana Karoon; e o FPSO "Pioneiro de Libra", para o consórcio de Libra. O "Cidade de Itajaí" foi a primeira unidade de produção operada pela joint-venture, iniciada em 2013. Em 2017 foi a vez do "Pioneiro de Libra" iniciar suas operações.

“A Altera e a Ocyan já operam dois projetos de sucesso no Brasil e essa cooperação de longa data agora nos permite expandir ainda mais nossas forças combinadas em um novo e empolgante projeto que criará valor e oportunidades significativos para a indústria e a sociedade”, comenta Jorge Mitidieri, vice-presidente executivo da Ocyan e Conselheiro da Altera&Ocyan.

“Estamos muito empolgados com este novo projeto em um segmento tão crescente e dinâmico de petroleiras independentes no Brasil e estamos muito confiantes de que replicaremos o sucesso e os altos padrões das outras parcerias que Altera e Ocyan mantêm no Brasil”, destaca José Elias, diretor geral da Altera.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/06/2022

WILSON SONS INICIA OPERAÇÃO DE NOVO REBOCADOR COM TECNOLOGIA CAPAZ DE REDUZIR EMISSÃO DE GASES DE EFEITO ESTUFA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Junho 2022



Com design de casco inovador e hidrodinâmica mais eficiente, embarcação é a primeira da série de seis rebocadores com o padrão IMO TIER III que serão entregues até o final de 2023

A Wilson Sons iniciou, na última semana, a operação do primeiro de uma série de seis novos rebocadores da companhia, que trazem ao Brasil um conceito inovador. Com projeto Damen RSD 2513, a embarcação conta com novo design de casco que permite uma redução estimada de até 14% nas emissões de gases de efeito estufa, em função de uma hidrodinâmica mais eficiente. As duplas quilhas (twin fin) melhoram a navegação e aumentam a capacidade de arrasto durante as manobras, o que garante a redução de consumo de combustível e, conseqüentemente, de emissões. Além disso, as novas embarcações são as primeiras no país a seguirem o padrão IMO TIER III, que promove a redução das emissões de óxidos de nitrogênio em mais de 75%, contribuindo para a melhora da qualidade do ar nos portos onde operam. Este padrão é exigido em algumas regiões da América do Norte e Europa.

O novo rebocador, batizado com o nome de "WS Centaurus", tem 91 toneladas de tração estática (TBP), o que o torna o rebocador mais potente a operar no Brasil. Além disso, tem notação de classe Escort Tug, é certificado para combate a incêndio (Fi-Fi 1) e possui 25 metros de comprimento e 13 metros de boca.

"A entrega dos novos rebocadores demonstra a relevância da inovação e da sustentabilidade para a Wilson Sons. Nesses mais de 180 anos de trajetória da companhia, buscamos sempre a vanguarda do mercado, por isso nossas embarcações estão trazendo para o Brasil padrões de eficiência energética inéditos no País", afirma Márcio Castro, diretor executivo da divisão de Rebocadores da Wilson Sons.

Próximas entregas

Construído no estaleiro da Wilson Sons, em Guarujá (SP), com projeto da Damen Shipyards, o "WS Centaurus" irá operar em São Luís do Maranhão, compondo a frota de 11 rebocadores que a companhia mantém na localidade para apoio nas operações de atracação e desatracação dos navios de minério de ferro, no Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, bem como no Porto de Itaqui. O local onde a embarcação irá operar foi decidido em função dos grandes navios que lá atracam, quando todo o potencial de eficiência energética poderá ser aplicado.

Outros dois novos rebocadores serão entregues ainda este ano e os demais entrarão em operação ao longo de 2023.

Estratégia de sustentabilidade

A entrega do primeiro dos seis novos rebocadores faz parte de um conjunto de ações relacionadas à estratégia de sustentabilidade que estão sendo adotadas pela Wilson Sons para contribuir com a economia de baixo carbono. Entre essas iniciativas em prol do meio ambiente, está a Central de Operações de Rebocadores (COR), localizada em Santos (SP). A COR monitora em tempo real a frota de 80 rebocadores distribuídos em toda a costa brasileira, definindo o melhor momento para a movimentação das embarcações, bem como a velocidade ideal das mesmas, sempre visando garantir maior eficiência no consumo de óleo diesel e, conseqüentemente, a redução de emissão de gases de efeito estufa.

No ano passado, a Wilson Sons também se tornou membro do CDP (Carbon Disclosure Project), na busca por alinhamento com as melhores práticas atuais em relação aos avanços para a

agenda climática. Para mais informações, confira o primeiro Relatório de Sustentabilidade da Wilson Sons, divulgado recentemente.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 13/06/2022

SCHLUMBERGER E SUBSEA 7 RENOVAM A ALIANÇA GLOBAL DE INTEGRAÇÃO SUBMARINA

Da Redação *OFFSHORE* 12 Junho 2022



A Schlumberger e a Subsea 7 anunciaram a assinatura de um acordo de renovação da Subsea Integration Alliance por mais sete anos.

A Subsea Integration Alliance é uma aliança mundial não incorporada entre a Subsea 7 e as tecnologias submarinas OneSubsea da Schlumberger, negócios de sistemas de produção e processamento, para projetar, desenvolver e entregar conjuntamente soluções integradas de desenvolvimento submarino. É uma combinação de experiência em subsuperfície, sistemas de produção submarina (SPS), sistemas de

processamento submarino, risers de umbilicais submarinos e sistemas de linhas de fluxo (SURF) e serviços de vida de campo.

Nos últimos sete anos, a aliança combinou com sucesso os recursos complementares e as tecnologias líderes de mercado do OneSubsea e Subsea 7 e trabalhou em colaboração com os clientes para projetar, desenvolver e fornecer soluções integradas SPS e SURF.

Nos últimos anos, a aliança recebeu grandes projetos greenfield na Austrália, Brasil, África e Turquia, bem como um significativo trabalho de tie-back no Golfo do México e na Noruega.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 13/06/2022

TEV E TECON SANTOS BATEM RECORDES NO MÊS DE MAIO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 12 Junho 2022



No TEV, o recorde foi do total de veículos movimentados e no Tecon Santos, do embarque de contêineres frigoríficos em um único navio

A Santos Brasil fechou maio com duas importantes marcas conquistadas, uma no Terminal de Veículos (TEV) e outra no Tecon Santos, ambos no Porto de Santos. O TEV bateu recorde mensal histórico com 31.913 mil veículos movimentados, enquanto o Tecon embarcou o maior número de contêineres frigoríficos da sua história em um único navio, 1.103 unidades.

No TEV, foram realizadas 14 atracações em maio, com exportação de 27.430 veículos -- para países como Argentina, Chile, Peru, Colômbia, África do Sul e Indonésia -- e importação de 4.483 unidades. Neste total, também estão incluídos veículos pesados, como caminhões, ônibus e máquinas agrícolas e de construção.

No primeiro trimestre de 2022, o TEV movimentou 54.325 veículos, com exportação de 48.102 unidades e importação de 6.223, número estável comparado com o mesmo período de 2021, ano marcado pelo aumento de movimentação em razão da demanda reprimida provocada pelo início da pandemia de Covid-19.

O terminal vem se superando também na quantidade de veículos de exportação movimentados em uma única escala. Em fevereiro, bateu recorde quando foram embarcadas 5.209 unidades para exportação no navio Glovis Solomon, em um período de pouco mais de 24 horas. O número foi superado em abril, com 5.334 veículos na escala do navio Glovis Sky. E, em maio, com 5.615 no navio Glovis Sonic.

O Tecon Santos, maior terminal de contêineres da América do Sul, registrou o embarque do maior número de contêineres frigoríficos da sua história em um único navio, no último dia 16 de maio. Foram 1.103 contêineres frigoríficos, de um total de 3.580 contêineres movimentados nesta escala do navio Cap San Maleas - uma classe de navios que possui capacidade para 11.503 TEUS, sendo que 1.700 possuem plugs para refrigeração.

Neste caso, a marca foi alcançada para atender a uma necessidade do armador que precisou adotar uma medida de contingência para ajustar as rotas dos navios que retornam para a Europa em função do descasamento da demanda logística global provocado pela pandemia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/06/2022

REGULAÇÃO SOBRE PRATICAGEM NÃO SERÁ IMPOSITIVA, DIZ MINFRA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 12 Junho 2022



Arquivo/Divulgação

PL apresentado pelo governo prevê transferência da regulação do serviço para Antaq. Praticagem defendeu que atual modelo é referência e alertou que abertura promovida na Argentina causou aumento de custos.

O Ministério da Infraestrutura afirma que as mudanças propostas sobre a regulação da praticagem não têm objetivo de ser impositivas. O projeto de lei 757/2022, apresentado pelo governo, prevê a transferência da

regulação econômica da atividade para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Atualmente, a praticagem é regulada pelo Comando da Marinha, que fixa o preço do serviço nos portos e hidrovias do país. A pasta defendeu, na última semana, que o objetivo do projeto apresentado pelo Executivo é modernizar o setor e será apenas um primeiro passo para que os atores envolvidos no serviço de praticagem no país possam chegar a um acordo.

A coordenadora-geral de Navegação do Ministério da Infraestrutura, Karênina Martins, disse o governo propôs a criação de um órgão colegiado para discutir o melhor modelo para a atividade, a fim de dar maior atenção ao setor, garantindo que o serviço continue sendo prestado com qualidade, que a Marinha continue com a regulação técnica e que haja maior transparência nos números das empresas que prestam o serviço. Ela acrescentou que o PL tem a intenção de dar ao Minfra competência de fazer estudos com relação à praticagem.

“Haverá uma regulação econômica pela Antaq, mas ela não vai ser impositiva. Eu não estou trazendo o modelo em que ela vai ser feita. Estamos abrindo a discussão”, disse Karênina, na última quinta-feira (9), durante audiência pública sobre a regulamentação do serviço de praticagem promovida pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados. A sessão foi solicitada pelo deputado Alexis Fonteyne (Novo-SP), com objetivo de discutir os impactos de projetos em análise na Câmara que alteram a atual regulação.

Na audiência, a Praticagem do Brasil saiu em defesa do atual modelo, o qual considera uma referência mundial. O vice-presidente da entidade, Bruno Fonseca de Oliveira, mencionou que a regulamentação com abertura da concorrência promovida na Argentina trouxe prejuízo para a



qualidade do serviço e aumentou os custos operacionais. “Gostaria de trazer o exemplo da Argentina, onde a escala de rodízio único foi quebrada. E o que aconteceu? Redução dos investimentos por parte da praticagem em treinamentos e equipamentos, aumento do número de acidentes e aumento do valor do seguro dos navios”, apontou.

O diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, disse que a regulamentação econômica da praticagem é uma forma de dar mais equilíbrio aos custos do serviço, que representam peso considerável, principalmente para o transporte marítimo de commodities. Barbosa exemplificou que o custo da praticagem, na subida e descida de um navio carregado com R\$ 8,4 milhões de bauxita no Rio Trombetas, no Pará, é da ordem de R\$ 1,1 milhão. “Esse é um valor extremamente impactante para quem trabalha com commodities no Brasil com preço fixado em bolsa”, afirmou Barbosa.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) avalia que as negociações entre representantes de empresas de navegação e da praticagem costumam ser complexas e sem mediação. A associação ressaltou na audiência e que a cabotagem usa os serviços de praticagem, a cada dois dias, frequência maior do que transporte de longo curso. A entidade também chamou atenção para o risco jurídico de uma grande quantidade de projetos de lei em tramitação que apontam em direções diferentes. “Temos que ter uma solução definitiva para melhorar mantendo a qualidade do serviço e resolver o problema econômico”, afirmou o diretor-executivo da associação, Luis Fernando Resano.

Tramitação

A proposta do governo aguarda votação na Comissão de Trabalho, juntamente com outros projetos sobre o tema. Já o PL 4392/20, de autoria do deputado Alceu Moreira (MDB-RS), também atribui à Antaq competência para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem. O PL 1565/19, do deputado Augusto Coutinho (Republicanos-PE), obriga a Marinha do Brasil a estabelecer uma escala de rodízio com todos os práticos em determinada zona de praticagem. O relator das propostas é o deputado Silvio Costa Filho (Republicanos-PE).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/06/2022



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.mercosshipping.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.mercosshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006