

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCOSHIPING**

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

**Edição 163/2021
Data: 18/10/2021**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
GRUPO TRIBUNA FIRMA PARCERIA COM TOC	4
EM ESTADO DE GREVE, CAMINHONEIROS DIZEM QUE MOVIMENTO OCORRERÁ 'PRINCIPALMENTE' EM SANTOS	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
ANTAQ REALIZA 51ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA NESTA QUARTA-FEIRA (20).....	6
MUDANÇA DE HORÁRIO: LEILÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS NO DIA 5 DE NOVEMBRO SERÁ ÀS 11H	7
PORTAL PORTO GENTE	7
ECONOMISTA DA FIEB APONTA DESAFIOS PARA O SETOR PORTUÁRIO NA BAHIA	7
LOG-IN ASSINA COMPRA DE DOIS NAVIOS PORTA-CONTÊNERES	11
O CAP ERA EMBARAÇO AO BALCÃO DE NEGÓCIOS POLÍTICOS	12
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	13
SANTOS CRIA NOVA LINHA DE ÔNIBUS PARA ATENDER TRABALHADORES DA ALEMOA.....	13
PREFEITURA E COMUNIDADE PORTUÁRIA ENTRAM COM PEDIDO DE MUNICIPALIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO.....	14
PORTOS DO SUDESTE ASIÁTICO TÊM PIOR CONGESTIONAMENTO DESDE ABRIL	15
MARINHA E FAB REALIZAM TREINAMENTO NA REGIÃO DO PORTO DE IMBITUBA	15
AURELIO MARTÍNEZ: “PORTO DE VALÊNCIA É PIONEIRA NA EUROPA NA UTILIZAÇÃO DE HIDROGÊNIO NAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS”	16
GRUPO PRONAVE E PORTO DE SÃO SEBASTIÃO RECEBEM PRÊMIO ANTAQ 2021	17
ISTOÉ - DINHEIRO	18
UM PORTO SEM CRISE.....	18
REFORMA DO IR TERÁ IMPACTO NEGATIVO DE R\$80 BI PARA BANCOS NO CURTO PRAZO, DIZ DIRETOR DO BC.....	20
EXPORTAÇÃO DE SOJA DO BRASIL CAMINHA PARA ALTA NO MÊS ANTE 2020; CARNE RECUA COM CHINA.....	22
BC IRRIGA MERCADO COM US\$1,2 BI EM DOIS LEILÕES DE SWAP CAMBIAL TRADICIONAL	23
INFLAÇÃO CRESCE NO MUNDO TODO; ENTENDA O QUE ESTÁ POR TRÁS DESSE FENÔMENO	23
MONEYTIMES	25
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 250,3 MILHÕES NA 3ª SEMANA DE OUTUBRO.....	25
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	26
PRESIDENTE DA PETROBRAS DEFENDE REAJUSTES E CAMINHONEIROS PROMETEM GREVE EM 1º DE NOVEMBRO.....	26
JORNAL O GLOBO – RJ	29
BOLSONARO SINALIZA PRORROGAÇÃO DO AUXÍLIO EMERGENCIAL.....	29
COMO O CRESCIMENTO MENOR DA CHINA AFETA A ECONOMIA BRASILEIRA? ENTENDA	30
SETOR IMOBILIÁRIO EM CRISE	30
PARÁ LANÇA EDITAL PARA CHAMADA DE INTERESSADOS EM CONCESSÕES FLORESTAIS PARA A VENDA DE CRÉDITOS DE CARBONO	31
RISCO DA EVERGRANDE PODE SER CONTIDO, DIZ PRESIDENTE DO BC CHINÊS	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
CAMINHONEIROS MARCAM GREVE, MAS GOVERNO VÊ AMEAÇA VAZIA.....	34
MUNICÍPIOS COM ‘DNA SUSTENTÁVEL’ RECEBEM R\$ 1,6 BI	35
ROMBO COM ACIONAMENTO DE TÉRMICAS JÁ PASSA DE R\$ 8 BI, MESMO COM BANDEIRA TARIFÁRIA EXTRA	36
AGRONEGÓCIO TEM SUPERÁVIT DE US\$ 8,8 BILHÕES EM SETEMBRO	37
AUXÍLIO BRASIL DEVE SER DE R\$ 300 POR MÊS E BENEFICIAR 17 MILHÕES DE PESSOAS, CONFIRMA MINISTRO	38
VALOR ECONÔMICO (SP)	39
HIDROVIAS DO BRASIL: CONSELHO APROVA EMISSÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS NO TOTAL DE R\$ 380 MILHÕES	39
GOVERNO DEFINE NOVAS METAS AMBIENTAIS DA AGROPECUÁRIA	39
POR QUE O BRASIL ESTÁ EXPORTANDO MAIS CAFÉ PARA COLÔMBIA	41
FT: ESPERA NOS PORTOS COMPLICA GARGALOS PÓS-PANDEMIA	42
AÇO BRASIL: PRODUÇÃO DE AÇO BRUTO CRESCE 15,3% EM SETEMBRO, PARA 3,1 MILHÕES DE TONELADAS	44
TOTALENERGIES AINDA É ATRAÍDA PELO PETRÓLEO DO BRASIL.....	44
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	46
POR QUE EUA TÊM CONGESTIONAMENTO RECORDE DE NAVIOS DE CONTÊNERES	46
ARRECADAÇÃO COM ROYALTIES DO PETRÓLEO BATE RECORDE E PODE TER AUMENTO DE MAIS DE R\$ 37 BILHÕES EM 2021	48



AGÊNCIA DE NOTÍCIAS SENADO - DF	52
PUBLICADA DERRUBADA DE VETOS AO MARCO DAS ZONAS DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO	52
PORTAL PORTOS E NAVIOS	53
TERMINAIS APM REFORÇAM SEU FOCO NAS REDUÇÕES DE EMISSÕES	53
ABS: DESCARBONIZAÇÃO É A MELHOR ESTRATÉGIA DE NEGÓCIOS DA NOSSA INDÚSTRIA	54
PORTOS BRASILEIROS PRECISARÃO SE ADEQUAR A PADRÕES DE NAVIOS EM CONSTRUÇÃO NO MUNDO	54
CATTALINI DESEMBARCA 28 MIL T. DE ÓLEO AQUECIDO EM OPERAÇÃO INÉDITA	56
ESTALEIROS CHINESES ULTRAPASSAM OS SUL-COREANOS EM SETEMBRO	56
FUNDO DE RIQUEZA DA ARÁBIA SAUDITA REVELA PROJETO DE TURISMO DE PLATAFORMA OFFSHORE	57
PRATICAGEM E TPN-USP VENCEM PRÊMIO ANTAQ EM INOVAÇÃO	58
SENTENÇA ARBITRAL RECONHECE A LEGALIDADE DE MULTA DE CONTEÚDO LOCAL APLICADA PELA ANP	59
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	60
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	60



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GRUPO TRIBUNA FIRMA PARCERIA COM TOC

Como resultado, será possível ter desconto na inscrição da conferência, uma das principais do setor portuário mundial

Por: Redação



Terminais de contêineres em Roterdã, nos Países Baixos: seminário terá eventos presenciais na cidade Foto: Divulgação

Começa na próxima segunda-feira (18) o TOC Connection, um dos maiores eventos internacionais sobre o segmento portuário de movimentação de contêineres. Dessa vez, devido à pandemia da covid-19, será realizado no formato híbrido. A edição de 2021 conta com

a parceria do Grupo Tribuna.

“O TOC é um dos maiores eventos de negócios de portos do mundo. Nós fomos buscar uma parceria com eles para abrir mais espaço para nossos parceiros no mercado mundial, para ter acesso a informação, negócios e agenda mundial de portos”, informa o diretor comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono.

A participação do Grupo Tribuna no evento visa abrir portas e ampliar espaço de olho em futuras edições. A intenção é trazer o TOC Américas para Santos em 2023, diz Amono.

“O último TOC presencial foi em Miami. Depois viria o Peru no ano passado. Mas devido à pandemia, foi cancelado. Este ano também não vai acontecer, devendo ficar para 2022 e aí o plano para 2023. A última vez que ele ocorreu no Brasil foi em 2007”, explicou o diretor.

Detalhes

O TOC Connection vai durar três semanas, entre segunda (18) e 5 de novembro, nas quais lideranças de todo o mundo no setor portuário poderão acompanhar a programação de forma virtual. Haverá ainda uma etapa presencial, que ocorrerá no Porto de Roterdã, entre os dias 26 e 27 deste mês.

De acordo com os organizadores, mais de 150 profissionais de portos e terminais se juntarão para a etapa presencial, seguindo todos os protocolos sanitários e mais de 1 mil acompanharão tudo de forma remota.

Na pauta, as cadeias de suprimentos de contêineres do mundo. Entre os assuntos a serem debatidos, entram em cena a conexão global por meio da digitalização acelerada, as estratégias verdes do setor, congestionamento em portos, altas taxas e perspectivas para investidores no setor portuário mundial, entre outros pontos considerados fundamentais para o retorno do crescimento em 2022.

O apresentador do Porto 360, Maxwell Rodrigues, explica ainda como o TOC Connect pode gerar novas oportunidades de negócios para a região e o País. “O Porto tem pressa para crescer e reunir a cadeia produtiva e de serviços com os operadores e stakeholders irá contribuir significativamente para o desenvolvimento dos portos brasileiros. Empresas do País terão uma excelente oportunidade de networking e benchmarking com as maiores e melhores empresas do segmento portuário do mundo”.

Inscrições

As inscrições ainda estão abertas. Além do evento presencial, há duas opções de participação no TOC Connect. Em uma delas é possível ter acesso a todas as conferências e área de exposição mais o chamado acesso premium, que inclui contato e envio de convite para reunião com todos os participantes e ao conteúdo, que será gravado e disponibilizado durante um mês.

Como o Grupo Tribuna é um dos apoiadores do evento, parceiros que quiserem participar poderão garantir desconto de 20% usando código GT20 (utilize o QR Code na página).

"Temos um estande virtual no evento. As pessoas que acessarem a plataforma do TOC encontrarão um espaço de mídia partner. Lá estará o Grupo Tribuna Brasil e, clicando ali, será direcionado para o nosso hot site, com apresentação e informações sobre o Grupo e a nossa ligação com o porto", informa Amono.

Outra possibilidade é a participação gratuita. Nesse caso, o acesso será menor. O interessado poderá conferir as sessões da conferência e área de exposição. Será possível também participar de bate-papo apenas com patrocinadores e o conteúdo do evento, que será gravado, não ficará disponível.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/10/2021

EM ESTADO DE GREVE, CAMINHONEIROS DIZEM QUE MOVIMENTO OCORRERÁ 'PRINCIPALMENTE' EM SANTOS

Categoria vai iniciar paralisação nacional em 1º de novembro, se o governo federal não atenda reivindicações em 15 dias



Caso ocorra a paralisação em 1º de novembro, será o primeiro movimento em conjunto destas entidades desde a greve de maio de 2018. Foto: Tânia Rego/Agência Brasil

Depois de declararem "estado de greve" no último sábado (16), representantes de caminhoneiros afirmam que uma eventual paralisação ocorrerá "principalmente" em Santos. "Se não houver resposta concreta (do governo) em cima dos direitos dos caminhoneiros autônomos, no dia 1º de novembro o Brasil todo (ficará) parado, principalmente Santos", disse o presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), Luciano Santos, em pronunciamento no encerramento de encontro nacional da categoria, conforme vídeo enviado ao Broadcast Agro.

No fim de julho, transportadores da região interromperam as atividades durante um dia, sem impactos à operação do Porto de Santos.

De acordo com representantes dos transportadores rodoviários, a categoria vai iniciar paralisação nacional em 1º de novembro, caso o governo federal não atenda às reivindicações do setor em 15 dias, contabilizados a partir de ontem. "Tem de haver resposta concreta para o caminhoneiro. A resposta está na mão do governo", disse o presidente do Sindicam no vídeo. A decisão foi tomada ontem durante assembleia no 2º Encontro Nacional dos Caminhoneiros Autônomos e Celetistas, realizado no Rio de Janeiro.

"Estado de greve significa dizer para o governo Bolsonaro que o prazo de três anos que ele teve para desenvolver e melhorar a vida do transportador autônomo não foi cumprido. Ainda serão dados mais 15 dias para que a pauta de reivindicações seja aplicada para os caminhoneiros",

afirmou também em discurso no evento o diretor da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL), Carlos Alberto Litti Dahmer.

No pronunciamento, Litti disse que a pauta da categoria já é de conhecimento "há muito tempo" do ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, e do governo Bolsonaro. "A categoria passa por momento de dificuldade nunca visto como em três anos de desgoverno Bolsonaro. É esse chamamento que tem respaldo de 1 milhão de trabalhadores e da sociedade que virá conosco", afirmou Litti.

O encontro foi organizado pela Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava), pelo Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (CNTRC) e pela CNTTL. Segundo as lideranças, o encontro contou com a presença de sindicatos, cooperativas e federações de todo o País.

A discussão de uma possível paralisação não estava na pauta do encontro. Documento a qual o Broadcast Agro obteve acesso afirmava que o mote do evento era "em prol da unificação da categoria, e em busca de melhorias para o setor de transporte de cargas e logística brasileiro".

Caso ocorra a paralisação em 1º de novembro, será o primeiro movimento em conjunto destas entidades desde a greve de maio de 2018. Desde outubro daquele ano, a categoria é considerada base eleitoral do governo Bolsonaro. Com o exercício do governo, contudo, caminhoneiros passaram a não demonstrar consenso sobre os rumos do movimento e quanto à pauta da categoria. O crescente descontentamento com as promessas não cumpridas pelo presidente Jair Bolsonaro e com as altas recentes do preço do óleo diesel se tornou unanimidade entre as principais lideranças nos últimos meses.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/10/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZA 511ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA NESTA QUARTA-FEIRA (20)

Os interessados poderão fazer sustentação oral



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ realizará, nesta quarta-feira (20), a partir das 15h, a sua 511ª Reunião Ordinária de Diretoria. A ROD será por videoconferência.

Durante a reunião, será facultada a participação das partes e/ou interessados, em causa própria ou representados por seus procuradores devidamente constituídos, a fim de sustentarem oralmente suas razões.

Vale lembrar que o preenchimento do formulário e envio dos documentos deverão ser feitos com antecedência mínima de 24 horas úteis (horário de Brasília) da reunião na qual o processo está pautado. Solicitações efetuadas após esse prazo não serão consideradas.

Saiba mais sobre os procedimentos para sustentação oral clicando no link:

www.gov.br/antag/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/sustentacao-oral



Clique no link abaixo para visualizar a pauta da 511ª ROD:

www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/copy_of_Pautada511ROD.pdf

Novo calendário

Confira o novo calendário de RODs para o período outubro/dezembro/2021:

NÚMERO	DATA	MODALIDADE	HORÁRIO
511ª	20/10/2021	Videoconferência	15h
512ª	08/11 a 10/11/2021	Virtual	12h de 08/11/2021 às 12h de 10/11/2021
513ª	25/11/2021	Videoconferência	15h
514ª	09/12/2021	Videoconferência	15h
515ª	20 a 22/12/2021	Virtual	12h de 20/12/2021 às 12h de 22/12/2021

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antag.gov.br
Data: 18/10/2021

MUDANÇA DE HORÁRIO: LEILÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS NO DIA 5 DE NOVEMBRO SERÁ ÀS 11H

Sessão pública acontecerá na B3 em São Paulo

A ANTAQ informa que o leilão de áreas portuárias, no dia 5 de novembro, ocorrerá a partir das 11h, na B3, na Rua XV de Novembro, nº 275, Centro - São Paulo. Nesse dia, serão leiloadas três áreas: MUC59 (Porto de Fortaleza), que se destinará à movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente combustíveis; MAC13 (Porto de Maceió), para movimentação e armazenagem de granel vegetal, especialmente açúcar; e Tersab, no Complexo Portuário de Areia Branca, no Rio Grande do Norte, que será destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente sal marinho.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antag.gov.br
Data: 18/10/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

ECONOMISTA DA FIEB APONTA DESAFIOS PARA O SETOR PORTUÁRIO NA BAHIA

Por Vera Gasparetto

Especial para Portogente

Carlos Danilo Peres é economista e mestre em Economia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Especialista em Desenvolvimento Industrial da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), atua há mais de 20 anos na área de logística da Bahia, com destaque para o setor portuário e na defesa do segmento industrial baiano. Também foi professor de Economia Internacional, Econometria e Estatística e nas Faculdades Polifucs e Unyahna da Bahia. Colaboraram com essa entrevista Sérgio Faria e Demir Lourenço, ambos do Conselho de Portos da FIEB.



Porto de Salvador.

Para ele a Lei 8.630/93, ao possibilitar a parceria público-privado, trouxe investimentos em infra e superestrutura (obras civis, equipamentos, sistemas logísticos etc.) que elevaram os terminais do Brasil a terem igualdade de condições tecnológicas com os melhores do mundo: “Pode-se dizer, sem receio de incorrer em erro, que a lei de modernização dos portos possibilitou investimentos na casa dos bilhões de reais, tornando o segmento portuário brasileiro mais próximo da realidade mundial.”

Com sua vasta experiência no setor, Peres participou da elaboração do Plano Diretor Portuário do Estado da Bahia, em 1997, e de diversos outros temas de apoio ao setor portuário do estado, como pesquisas de avaliação dos portos, estimativas de potencial de cargas, audiências públicas, elaboração de estudos sobre o setor, dentre outras atividades.

Na entrevista ele destaca mudanças fundamentais na legislação portuária como os projetos do BR do Mar e a Modernização da Praticagem, bem como a mudança de foco da atual administração do porto, “aumentando a autonomia ou privatizando as Docas”.

Como um dos fundadores do Conselho de Portos da FIEB, que fornece informações estratégicas para a Federação das Indústrias sobre as questões do setor portuário e suas implicações para o segmento industrial da Bahia, foi responsável também por trabalhos como o Guia de Atração de Investimentos – Polo Industrial de Camaçari; Projeto Aliança - Construção de uma Política Industrial e Agenda para a Indústria da Bahia (2019-2022). Na relação porto-cidade destaca que “No caso da Bahia, temos um terminal de contêineres totalmente revitalizado e ampliado, mas que já teve conflitos com a cidade”. Considera que “intervenções inteligentes podem tornar o porto aliado da cidade e continuar gerando empregos, movimentando a economia, gerando renda, negócios e pagando impostos”. Confira a entrevista completa.



Carlos Danilo Peres Foto Angelo Pontes Coperphoto Arquivo Sistema FIEBPortogente - Em 1993 foi criada a lei da modernização dos portos brasileiros. Quais foram os avanços e ganhos econômicos que essa lei proporcionou para a economia brasileira e para a Bahia?

A década de 1990 foi marcada por tentativas de modernização da economia brasileira e, talvez, a mais bem-sucedida dessas foi a Lei 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, conhecida como a lei de modernização dos portos. É fato que ela chegou com certo atraso, pois havia uma grande demanda reprimida e surgiu no momento de forte pressão dos terminais privados para que eles pudessem movimentar cargas de terceiros e deixassem de pagar tarifas aos portos públicos. Além disso, trouxe uma contribuição importante com a criação do Órgão Gestor da Mão de Obra (OGMO) e a figura do operador portuário privado, retirando das companhias Docas a operação do porto, o que deu mais competitividade, mais agilidade e proporcionou redução de custos. Embora, no caso da criação do

OGMO, ao longo do tempo essa inovação mostrou alguns aspectos negativos, necessitando ajustes que ainda precisam ser feitos. Outro ponto importante foi a possibilidade dos arrendamentos portuários, que culminou no arrendamento de várias áreas e de terminais nos portos organizados. No caso específico da Bahia, no primeiro momento, não houve grandes novidades em relação aos terminais privados, porque os que existiam na Baía de Todos os Santos eram muito específicos, como o da Dow Química, o terminal da USIBA/Gerdau e o Temadre (Petrobras). Mas, com o amadurecimento da lei, foi possível construir o moderno Terminal Portuário de Cotegipe e depois o terminal Miguel Oliveira (Ford). No caso dos arrendamentos, o do Terminal de Contêineres de Salvador, em 2000, foi também fruto dessa lei. Em síntese, a revolução da Lei 8.630/93 foi abrir espaço para a iniciativa privada, que, em parceria com o poder público, trouxe investimentos muito relevantes em infra e superestrutura (obras civis, equipamentos, sistemas logísticos etc.), o que permitiu ter no Brasil, hoje em dia, terminais em igualdade de condições tecnológicas com os melhores do mundo. Pode-se dizer, sem receio de incorrer em erro, que a lei de modernização dos portos possibilitou investimentos na casa dos bilhões de reais, tornando o segmento portuário brasileiro mais próximo da realidade mundial.

Vinte e oito anos depois dessa lei, quais as mudanças necessárias para o sistema portuário nacional e em especial no seu estado? E por quê?

Em 1993, foi dado um passo importante, sendo a primeira mudança substancial da legislação portuária. Isso foi feito com certo atraso no Brasil, porque o setor portuário mundial já tinha mudado muito com a concentração do mercado dos armadores, tamanho dos navios, equipamentos, métodos de carga e descarga, organização da mão de obra etc., que exigiam um alto grau de dinamismo que o poder público não podia acompanhar - e ainda não pode - dada a sua natureza burocrática. Após 1993, vieram o Decreto 6.620/2008 e a lei 12.815/2013, que trouxeram outras inovações ao setor. Todo esse arcabouço legal buscou readequar a infraestrutura portuária brasileira à realidade mundial do setor. O principal agora é fazer com que essas leis sejam aplicadas em toda a sua amplitude e, de fato, continuem a mudar a realidade dos portos. É preciso avançar na modernização em muitas outras frentes. Em primeiro lugar, é preciso desburocratizar ainda mais a operação portuária, agilizar as operações de atracação e desatracação, o desembarço sobre águas, o Portal Único do Exportador e o Porto sem Papel. Esses são assuntos que devem ser explorados, caminhando na para a total desburocratização.

Por outro lado, é preciso avançar ainda mais nas mudanças das administrações portuárias, é preciso fazer com que seja aplicada a lei dos indicadores de desempenho das Docas, operando de modo semelhante a uma organização privada. Isso na realidade é apenas um começo, que deve seguir para a total autonomia das Docas.

O atual sistema de administração das Docas não consegue dar respostas rápidas às necessidades dos usuários dos portos, principalmente na manutenção e na compra de novos equipamentos portuários, porque não dispõe de uma completa autonomia financeira. Em Aratu, por exemplo, em uma ocasião foi preciso fazer uma correção estrutural da ponte do Terminal de Granéis Sólidos. Isso demandava investimentos urgentes para não afetar a movimentação das cargas. Na época, foram apresentadas várias soluções, sendo que uma empresa privada, que estava sendo afetada por esse problema, manifestou interesse em investir do seu próprio bolso, porém essa possibilidade não era legalmente aceita. Esse problema se arrastou por anos, até que finalmente a reforma da ponte foi feita, mas com a perda de produtividade, dinheiro e tempo. Por que isso aconteceu? Certamente não por falta de interesse ou desleixo da autoridade portuária, mas porque ela precisa cumprir rigorosos requisitos legais, tem um orçamento anual engessado e sofre com uma intensa fiscalização, ou seja, não acompanha as necessidades do setor privado, que é dinâmico e requer soluções imediatas. Portanto é preciso que a legislação seja aplicada até suas últimas consequências e que todas as administrações portuárias possam ter mais autonomia. As Companhias Docas podem migrar suas atividades para fazerem um papel mais nobre, como o de agências de atração de investimentos para os portos públicos, além de outras funções, como regulação local das atividades e centros de soluções de conflitos do segmento.

É importante destacar também que estão em discussão outras duas mudanças fundamentais na legislação portuária: os projetos do BR do Mar e a Modernização da Praticagem.

O momento agora é propício para a cabotagem. Após a greve dos caminhoneiros, em maio de 2018, percebeu-se que é preciso equilibrar a matriz de transporte brasileira e que a utilização do transporte por cabotagem estava abaixo do seu potencial, tendo em vista a extensão de cerca de 8,4 mil km da costa brasileira e a concentração de zonas produtoras e consumidoras próximas à faixa litorânea. Hoje, a cabotagem representa apenas 11% da matriz de transporte brasileira, mesmo assim, sendo 70% referente ao transporte de petróleo, em especial entre as plataformas e os terminais no litoral. Nesse sentido, ganhou grande importância o PL 4.199/2020, conhecido como BR do Mar, que pretende modernizar o setor de cabotagem no País e aumentar a oferta de serviços de transporte na navegação. Esse assunto está sendo acompanhado de perto pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e pela FIEB, por meio do Conselho de Portos.

Por fim, a praticagem também requer atenção dos usuários dos portos, porque pode reduzir custos e melhorar a operação. No momento há dois PLs sobre o assunto, o PL 4.392/2020, que trata da regulação econômica (teto tarifário) do serviço de praticagem pela Antaq e o PL 1.565/2019, que trata da regulação do serviço de praticagem. Nesses casos também há acompanhamento da FIEB e da CNI.

Como convergir sustentabilidade, cidades e economia nos negócios portuários pensando a realidade do seu estado?

Sobre essa questão é preciso relativizar os portos, diferenciando as cargas de contêineres, as cargas a granel e as gasosas. A utilização dos contêineres foi a grande revolução no mundo dos transportes, iniciada na década de 1960 do século passado e ainda em curso. Não somente economizou tempo e movimentos na carga e descarga, mas também tornou o ambiente portuário muito mais limpo e organizado. Com os contêineres, a convivência do porto com a cidade mudou radicalmente. Hoje até cidades turísticas, como Barcelona, convivem harmonicamente com o porto. O caso do Porto de Hamburgo, na Alemanha, é sui generis. A cidade celebra o aniversário do porto, com o festival de Hafengeburtstag, que ocorre todo ano no segundo fim de semana de maio, data do aniversário do porto, fundado em 1189. No caso da Bahia, temos um terminal de contêineres totalmente revitalizado e ampliado, mas que já teve conflitos com a cidade. Até a construção da Via Expressa, que faz a ligação da BR 324 com o porto, havia um conflito de entrada e saída de caminhões com o trânsito da Cidade Baixa, região antiga de Salvador. Esse problema foi totalmente solucionado com esse equipamento e a cidade ganhou uma estrutura extremamente útil para desafogar os constantes engarrafamentos que aconteciam na avenida Bonocô. Ou seja, esse foi um exemplo em que intervenções inteligentes podem tornar o porto um aliado da cidade e continuar gerando empregos, movimentando a economia, gerando renda, negócios e pagando impostos. Já quanto à movimentação de cargas a granel e outras, embora não haja grandes empecilhos em sua movimentação na cidade, é melhor que estejam fora dos grandes centros urbanos. Na Bahia, o Porto de Aratu é o responsável pela movimentação dessas cargas e essa divisão (porto de contêineres e porto de cargas gerais) forma o que se conhece como o complexo portuário da Baía de Todos os Santos. Portanto, essa equação na Bahia está relativamente bem resolvida, o que projeta um grande potencial de negócios no segmento portuário local.

Tendo em vista a produtividade cada vez maior do comércio mundial, qual é o caminho que o Brasil precisa seguir para ter seu espaço nesse cenário? E quais são os desafios para o seu estado?

O setor portuário está em constante mudança, com alterações importantes no seu modo de operação. Uma dessas mudanças foi a já citada a revolução dos contêineres. Há outras que estão acontecendo a cada ano e não devem parar tão cedo. Essas mudanças estão em consonância com um mercado mundial cada vez mais competitivo e com novas exigências ambientais, a exemplo da redução de enxofre para o bunker dos navios. Todas essas rápidas e constantes mudanças esbarram no arcabouço legal e administrativo dos portos brasileiros, que, por sua característica burocrática (no sentido técnico da palavra), não foi pensado para este mundo dinâmico, o que acaba gerando conflitos técnicos e institucionais. A solução é mudar o foco da

atual administração do porto, notadamente aumentando a autonomia ou privatizando as Docas. Cumpre registrar que a atual administração das Docas na Bahia tem se esforçado muito para atender às necessidades dos usuários dos portos, realizando novos arrendamentos nos portos de Salvador e Aratu e melhorando seus indicadores operacionais. Mas, é preciso que o foco das Docas seja mudado, dando a elas outras funções mais nobres, deixando a administração do porto para quem possa investir com mais rapidez em sua modernização.

Como avaliam os portos brasileiros em relação à gestão, eficácia e eficiência? Quais são os mais modernos, confiáveis e competitivos?

Certamente há grandes diferenças entre os portos do Brasil. Por isso, é a melhor dividir essa questão entre os portos que estão sob a administração das Docas, os terminais que foram arrendados e os Terminais de Uso Privado (TUP). Em geral, os portos (ou áreas arrendadas) sob a administração da iniciativa privada buscam benchmarks internacionais para suas operações e realizam de forma rápida grandes investimentos. Dentre os portos citados como mais modernos do Brasil, destaca-se o Terminal de Contêineres do Porto de Salvador. Em 2000, quando foi arrendado, a movimentação de contêineres era de cerca de 95 mil teus. No ano passado (2020), o volume alcançou o recorde de 327 mil teus, ou seja, nesse período de 20 anos houve crescimento de quase 3,5 vezes do porto, comparado ao que era no início dos anos 2000. O cais principal, que era de 210 m, com a atual ampliação chega a 800 m. Os indicadores de produtividade aumentaram extraordinariamente, passando de 7,5 MPH para 60 MPH e o tempo de atracação de várias horas, às vezes dias, para 35 minutos. No entanto, essa revolução não veio por acaso. Neste terminal foram investidos, em três grandes ciclos de investimento, mais de R\$ 900 milhões em ampliação de infraestrutura, equipamentos, sistemas e treinamento. Um quarto ciclo de investimento já está previsto para os próximos anos, antecipando o crescimento de demanda do mercado. Todo esse volume de investimentos tornou o Tecon Salvador, unidade de negócios da Wilson Sons, referência nacional, saindo da posição de um dos piores portos do Brasil para um dos mais bem avaliados.

Há também grandes perspectivas para o Porto de Aratu, com o sucesso do leilão de arrendamento das áreas ATU 12 e ATU 18, onde estão programados investimentos da ordem de R\$ 3 bilhões, que tornará a operação dos terminais de granéis sólidos um dos mais eficientes do país. Outro porto de grande destaque é o Terminal Portuário de Cotegipe (TPC) que tem uma história fantástica de evolução no transporte de grãos e há investimento em curso para ampliação da capacidade. Certamente há inúmeros exemplos de portos bem administrados no Brasil, mas os mais produtivos são os que foram arrendados e os TUPs. Essa é a tônica da operação portuária no Brasil, que somente foi possível após a Lei 8.630 de 25 de fevereiro de 1993.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 18/10/2021

LOG-IN ASSINA COMPRA DE DOIS NAVIOS PORTA-CONTÊNERES

Assessoria de Comunicação



Log In

A Log-In Logística Intermodal empresa 100% brasileira, que opera com soluções de logística integradas, movimentação portuária e navegação de cabotagem e longo curso, assinou, no dia 13 último, acordo de compra de dois navios porta-contêineres no valor de US\$ 42,6 milhões, cada. As novas embarcações serão construídas no estaleiro chinês Zhoushan Changhong International Shipyard Co. e o valor da transação será pago ao longo dos principais marcos contratuais até a entrega dos navios que

acontecerá em dois períodos distintos: dezembro de 2023 e maio de 2024.

Cada embarcação possui capacidade nominal de 3.158 TEUs, comprimento total de 199,98m e boca de 35,2m. A capacidade efetiva projetada de transporte é, aproximadamente, 25% maior do que a capacidade do Log-In Polaris, o navio mais moderno da Log-In, porém com performance similar de consumo de combustível por contar com tecnologia mais atual e eficiente, auxiliando na redução de emissão de poluentes por TEU transportado.

"A aquisição das novas embarcações é um grande marco do processo de crescimento sustentável e modernização da nossa frota. A aquisição desses dois navios está em linha com o planejamento estratégico da companhia, reiterando os nossos valores de segurança, excelência operacional e cuidado com o meio-ambiente durante a prestação de serviços de logística integrada", afirmou o diretor Financeiro e de Relações com Investidores, Pascoal Gomes.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 18/10/2021

O CAP ERA EMBARAÇO AO BALCÃO DE NEGÓCIOS POLÍTICOS

Editorial Portogente

O problema dos portos brasileiros inicia na semântica das funções de Administração Portuária e Autoridade Portuária.

A expressão jogador café-com-leite significa que ele não participa de verdade no jogo da vida. Assim é hoje o papel inexpressivo do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) na atividade do seu porto. Foi uma instituição relevante na privatização exitosa das operações portuárias. Juridicamente, o CAP nunca foi deliberativo. Entretanto, a Lei 12.815/13, do governo Dilma, tirou dele as competências de propor benefícios aos município, estado e à sociedade, para facilitar o uso do balcão de negócios dos caciques políticos.



Leia também: Minfra deixa Porto de Santos a ver navios - Portogente

<https://www.portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114591-minfra-deixa-porto-de-santos-a-ver-navios>

Decerto que com o CAP da Lei 8.630/93, o programa de desestatização do Ministério da Infraestrutura – MINFRA seria transparente, democrático, estaria com norte e certeza de sucesso. Mesmo que suas deliberações, antes de 2013, tenham sido muitas vezes ignoradas pelas Autoridades Portuárias e atropeladas pela

Antaq. Os CAPs eram um fórum com competências, razão para agir com determinação e continuar a perseguir a verdade. Jamais foi uma instituição ativista; mas, hoje, é impotente. Por que existir?

Leia também: CAP como instrumento de descentralização e planejamento - Portogente

<https://www.portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114592-cap-como-instrumento-de-descentralizacao-e-planejamento>

A recuperação das funções deliberativas do CAP dependerá da recomposição da possibilidade do conselho influir nas decisões de ocupação de áreas nos Portos, nos contratos de outorga, no estabelecimento dos níveis tarifários e, finalmente, na aplicação de recursos de investimento. Em poucas palavras, o negócio do porto alinhado com os objetivos da sua comunidade. Para tanto, o MINFRA reconhecer o status de conselheiro dos CAPs, da lei 8.630.

Leia também: Região Metropolitana do Porto de Santos exige túnel submerso - Portogente

<https://www.portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114585-regiao-metropolitana-do-porto-de-santos-exige-tunel-submerso>

No grupo de Whatsapp Portogente News, onde centena de especialistas seletos debatem diuturnamente a logística, com ênfase na portuária e intuindo caminhos, faz parte o melhor trecho da história da Lei 8.630 e da criação do CAP, que será discutido com abrangência nacional. Estão sendo convidados todos os CAPs dos portos brasileiros. Convite extensivo às instituições governamentais.

Leia também: Porto de Itajaí rejeita programa de desestatização - Portogente

<https://www.portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114589-porto-de-itajai-rejeita-programa-de-desestatizacao>

É sempre oportuno esse debate com a participação das diferentes realidades portuárias do Brasil, sob a ótica dos CAPs no horizonte das transições verde, digital, sustentabilidade, bem como, das mudanças no ambiente político. Vamos reconstruir essa história para incorporar novas realidades e novas ideias, levando em conta o tempo que passou e o que está chegando.

Leia também: A hora H da inovação dos portos brasileiros - Portogente

<https://www.portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114509-a-hora-h-da-inovacao-dos-portos-brasileiros>

Diferente de unificar, o propósito é unir para conquistar, com o comércio pelos portos, prosperidade para o povo brasileiro.

Leia também: Santos2050 o maior projeto portuário do Brasil - Portogente

<https://www.portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114464-santos2050-o-maior-projeto-portuario-do-brasil>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 18/10/2021



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SANTOS CRIA NOVA LINHA DE ÔNIBUS PARA ATENDER TRABALHADORES DA ALEMOA

Informação: Santaportal (18 de outubro de 2021)



Foto por: Prefeitura Municipal de Santos/Divulgação

Uma nova linha de ônibus municipal será implementada pela Prefeitura de Santos, por meio da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Santos), na próxima segunda-feira (18), para atendimento dos trabalhadores do bairro Alemoa. Trata-se da linha 197, criada experimentalmente para atender à demanda dos funcionários da região, que concentra mais de 40 empresas voltadas para as atividades portuárias.

A iniciativa do órgão de trânsito levou em consideração o pleito da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA) e da empresa Brasil Terminal Portuário (BTP), e visa disponibilizar transporte para as vias internas do bairro, como por exemplo a Avenida Engenheiro Augusto Barata e a Rua Dr. Albert Schwedtzer.

As opções atuais de coletivos têm como itinerários a Avenida dos Bandeirantes (linha municipal 108) e a Rodovia Anchieta (linhas intermunicipais).

Integração

Para facilitar os deslocamentos, a linha fará conexão com outras no Terminal de Integração de Passageiros Rubens Paiva, no Valongo. Ou seja, pagando tarifa única, aqueles que se utilizam das linhas 29, 42, 80, 100, 101, 102, 108, 118, 139, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 181, 184, 191, 193 e 194, poderão embarcar nos coletivos com destino à Alemoa.

Serão 22 pontos de parada implementados em todo o trajeto, tanto nos trechos de vias municipais, quanto naqueles gerenciados pela Santos Port Authority (Codesp).

Reivindicação

O prefeito Rogério Santos ressalta que a implantação dessa linha vem atender a reivindicação dos trabalhadores das empresas instaladas no bairro, beneficiando também a população. “Agora esses colaboradores terão mais facilidade para chegar à Alemoa, inclusive pela integração, a partir do terminal do Valongo, com outras linhas que circulam pela Cidade”.

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

Data: 18/10/2021

PREFEITURA E COMUNIDADE PORTUÁRIA ENTRAM COM PEDIDO DE MUNICIPALIZAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Informação: Prefeitura de São Sebastião (18 de outubro de 2021)



Crédito: André Santos | Depcom \ Pmss

Nesta sexta-feira (15), a Prefeitura de São Sebastião se reuniu com representantes da comunidade portuária local para discutir o modelo de privatização do Porto proposto pelo Governo Federal, que resultaria na desestatização da autoridade portuária, gerando impactos negativos ao município, como desempregos e queda na arrecadação de tributos. A reunião foi solicitada pelo vereador Edivaldo Pereira Campos, o “Teimoso”, representando a Câmara Municipal.

Na reunião, que contou com a participação do prefeito Felipe Augusto, do vereador Teimoso e de secretários municipais, ficou decidido que o município entrará com pedido de municipalização do Porto para, na sequência, propor arrendamentos de terminais com o intuito de alavancar investimentos e impulsionar a modernização do local.

Os representantes da comunidade portuária – entre eles, Sindicatos dos Trabalhadores Avulsos, operadores portuários, agências marítimas, doqueiros e tomadores de serviços -, manifestaram preocupação, visto que, caso o Porto for privatizado no esquema vertical, a autoridade portuária será privada e apenas o operador será responsável por definir o quadro funcional, afetando a geração e manutenção de empregos, diretos e indiretos, de municípios.

O pedido de municipalização junto ao Governo Federal é uma prerrogativa dada pela Lei dos Portos que dispõe que a autoridade municipal deve ser consultada sobre o destino da atividade portuária em sua jurisdição. Frente ao pedido de desestatização da autoridade portuária, o município entende que deveria ter sido consultado e manifesta interesse na municipalização, já que o Governo Estadual não tem interesse em manter a sua delegação.

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

Data: 18/10/2021

PORTOS DO SUDESTE ASIÁTICO TÊM PIOR CONGESTIONAMENTO DESDE ABRIL

Informação: Bloomberg (18 de outubro de 2021)

Embora as operações portuárias tenham voltado ao normal em Shenzhen e Hong Kong após a passagem da tempestade tropical, o total de contêineres parados havia aumentado para 271 na sexta-feira – (Porto Yangshan em Shanghai, China, tem forte movimento) – Foto: Bloomberg

Bloomberg — O tufão Kompasu provocou o maior congestionamento de contêineres dos últimos meses, que agora se estende pelo Sudeste Asiático e pode levar semanas para ser solucionado.

Embora as operações portuárias tenham voltado ao normal em Shenzhen e Hong Kong após a passagem da tempestade tropical, o total de contêineres parados nos dois centros vitais havia aumentado para 271 na sexta-feira, o maior número registrado desde que a Bloomberg News começou a rastrear os dados em abril.

Além disso, pelo menos 109 navios estavam ancorados e aguardando para entrar nos portos, segundo os dados, contra 67 na quinta-feira.

“A cadeia de suprimentos está muito pressionada, sem folga, então qualquer pequeno evento causará outro grande problema”, disse James Teo, analista da Bloomberg Intelligence. “Há muitos pontos de estrangulamento.”

Teo acredita que os portos possam continuar congestionados até pelo menos o feriado do Ano Novo Lunar, em 1º de fevereiro.

A tempestade, que agora atinge o Vietnã, também dispersou navios em Haiphong, o terceiro maior porto de contêineres do país. Mais abaixo na costa, o número de navios porta-contêineres nos arredores de Singapura era o mais alto desde 21 de julho, quando o tufão In-fa atingiu Xangai e também abalou a cadeia de suprimentos da região.

A PSA, que opera terminais de contêineres de Singapura, disse que trabalha com clientes de companhias marítimas para ajudá-los a reduzir o atraso em seus cronogramas e atender às conexões de carga.

“A disrupção da cadeia de suprimentos global deve se manter no futuro previsível, e a PSA continuará a garantir a implantação adequada de recursos”, disse a operadora de terminais em comunicado por e-mail.

O impacto dos tufões na Ásia sacudiu a cadeia de suprimentos global, semelhante ao efeito dos furacões no Golfo do México que causaram congestionamentos nas maiores economias do mundo. O presidente dos EUA, Joe Biden, anunciou na quarta-feira que o porto de Los Angeles agora funcionará 24 horas por dia para ajudar a aliviar os gargalos.

O congestionamento no maior porto de contêineres dos EUA permanece elevado, segundo dados compilados pela Bloomberg. Mas mostrou melhora, agora 2,9% acima da mediana observada de abril a outubro.

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

Data: 18/10/2021

MARINHA E FAB REALIZAM TREINAMENTO NA REGIÃO DO PORTO DE IMBITUBA

Informação: SCPAR Imbituba (18 de outubro de 2021)

Na última semana, a Marinha do Brasil e a Força Aérea Brasileira (FAB) realizaram um treinamento conjunto nas proximidades do Porto de Imbituba. O cenário em alto mar contou com a participação de um helicóptero e do Rebocador de Alto Mar Tritão (R-21), cada qual de sua respectiva força de defesa. Os militares da FAB simularam o salto da aeronave e resgate de um homem na embarcação.



Foto: SCPAR Imbituba

O R-21 atracou duas vezes para pernoitar no Porto de Imbituba, entre os dias 7 e 9 de outubro. No período, foi desembarcado do rebocador um bote trazido do Rio de Janeiro para a Delegacia da Capitania dos Portos em Laguna. A operação portuária

teve o apoio da arrendatária Santos Brasil.

A embarcação seguiu no sábado para Rio Grande (RS), sob o comando do Capitão de Corveta Aurélio, juntamente com uma tripulação de 50 militares.

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

Data: 18/10/2021

AURELIO MARTÍNEZ: “PORTO DE VALÊNCIA É PIONEIRA NA EUROPA NA UTILIZAÇÃO DE HIDROGÊNIO NAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS”

Informação: Porto de Valência (18 de outubro de 2021)



Foto: Valencia Port

O presidente da Autoridade Portuária de Valência (APV) e da Fundação Valenciaport, Aurelio Martínez, garantiu durante a apresentação do projeto H2VLC Valência do Hidrogênio Verde na Sala do Vidro da Câmara Municipal de Valência que “O Porto de Valência é pioneira na Europa na utilização de hidrogênio nas operações portuárias através do projeto H2Ports, no qual trabalhamos há vários anos e pelo qual

recebemos o prêmio internacional Green4Sea”.

O presidente do PAV explicou que “o Porto de Valência está há muitos anos comprometida com as questões da descarbonização, equilíbrio e sustentabilidade e uma boa prova disso é que temos todas as certificações ambientais e energéticas, medimos e monitorizamos os índices de ruído, qualidade dos água e ar”. Nesse sentido, Martínez acrescentou que “o Porto de Valência possui duas cabines de medição da qualidade do ar com tecnologia de ponta que registram oito elementos de diferentes gases e partículas para reportar os dados em tempo real e disponíveis na Internet. “Cabines de controle que nunca foram desconectadas desde que foram instaladas e que nos permitem saber a qualidade do ar em torno do porto”.

“Em 2008 – continuou o presidente do PAV – iniciamos o cálculo da pegada de carbono e, desde então, a pegada foi reduzida em 30%, enquanto no mesmo período o tráfego aumentou 42%. O nosso compromisso é óbvio e isso é confirmado pelos dados, mas queremos ser mais ambiciosos com o projeto “Valenciaport 2030”, emissões zero. Temos mecanismos de investigação e recursos econômicos para iniciar projetos com energias alternativas e verdes que nos permitam avançar 20 anos para os objetivos europeus de descarbonização e combate às alterações climáticas”.

Durante a apresentação do H2VLC Valencia Valle del Hidrogen, o presidente da APV garantiu que “esta energia tem a certeza de desempenhar um papel fundamental numa economia descarbonizada e sem emissões, mas ainda há muito trabalho e investimentos a fazer e também muito para fazer, aprender, e não há melhor maneira do que ousar ser pioneiros e dar os

primeiros passos”. Para Martínez “uma iniciativa como a H2VLC pode ser chave para o futuro e o compromisso com o crescimento sustentável, e o Porto tem o dever e, acima de tudo, a vontade de fazer a sua parte e colaborar com a região, a cidade e o resto do mundo. os agentes sociais e econômicos para alcançá-lo”.

Vale do Hidrogênio de Valência

Valencia Valle del Hidrogen é promovido pela Câmara Municipal de Valência, a Generalitat Valenciana, a Universitat Politècnica de València e a APV, juntamente com a Fundação Valenciaport, para coordenar, criar sinergias e promover a investigação sobre o hidrogênio verde no setor dos transportes e da logística de Valência e seus arredores metropolitanos. Este projeto inclui mais de 30 empresas e PMEs, cinco centros de investigação, oito entidades públicas, três spin-offs, 13 iniciativas de investimento e oito projetos de desenvolvimento tecnológico que mobilizam mais de 160 milhões de investimentos. O projeto H2VLC será coordenado a partir do centro de inovação Las Naves e será elegível para apoio financeiro do Plano de Recuperação, Transformação e Resiliência do governo espanhol.

A H2VLC está estruturada em 21 projetos, que vão desde a construção de infraestrutura específica para geração e dispensação de hidrogênio verde para transporte, até a aquisição de caminhões, ônibus, vans, veículos de serviço urbano e veículos de transporte logístico industrial movidos a hidrogênio. Inclui o desenvolvimento e produção de um bonde a hidrogênio, bem como tecnologias comerciais para a geração, consumo e gestão integrada da cadeia de valor do hidrogênio verde, com projetos a serem realizados em colaboração com centros de pesquisa UPV e UV. Comunidade Valenciana.

Mais de 40 empresas, instituições e entidades valencianas já aderiram à iniciativa, incluindo Consum, Aguas de València, BP, Balearia, EMT, Stadler, Grupo Gimeno, Pavasal, FGV, DAM, ETRA, Transvia, Grupo Alonso, a Sociedad de Agricultores de la Vega, e a Federação Valenciana de Empresários de Transporte e Logística (FVET). Conta ainda com o apoio de três centros de investigação de referência da UPV – o CMT-Instituto de Motores Térmicos, o Instituto de Tecnologia Química (UPV-CSIC) e o Instituto de Engenharia de Energia -, outro da Universidade de Valência – o Instituto de Molecular Ciência, ICMOL— e Instituto Tecnológico de Energia (ITE).

H2PORTS, uma iniciativa pioneira na atividade portuária

A APV trabalha há algum tempo na utilização do hidrogênio na exploração portuária através do projeto europeu denominado “H2PORTS – Implementação das Células Combustíveis e Tecnologias do Hidrogênio nos Portos” coordenado pela Fundação Valenciaport, em estreita colaboração com a APV, e financiado pela Empresa Comum Célula e Hidrogênio do Programa de Combustível (FCH JU) da União Europeia, seu principal objetivo é testar e validar tecnologias de hidrogênio em máquinas portuárias que permitam ter soluções aplicáveis e reais sem afetar o desempenho e a segurança das operações portuárias e produzindo zero local emissões.

O projeto H2Ports terá um investimento total de 4 milhões de euros e, para além da Fundação Valenciaport e da Autoridade Portuária de Valência, participam o Centro Nacional de Hidrogênio e as empresas privadas MSC Terminal Valencia, Grupo Grimaldi, Hyster-Yale, Atena Distretto. Alta Tecnologia Energia Ambiente, Ballard Power Systems Europa e Enagás.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/10/2021

GRUPO PRONAVE E PORTO DE SÃO SEBASTIÃO RECEBEM PRÊMIO ANTAQ 2021

Informação: Tamoios News (18 de outubro de 2021)

A Pronave, empresa operadora portuária que atua há mais de 30 anos no Porto de São Sebastião recebeu o 2º lugar no prêmio Prêmio Antaq 2021 na categoria Iniciativas Inovadoras. Já a Companhia Docas de São Sebastião foi classificada em 2º lugar na categoria Conformidade Regulatória entre os portos públicos brasileiros, uma homenagem às gestões que cumprem com a complexa legislação portuária e ambiental, sob regulação da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).



Foto: Tamoios News

A 4ª Edição do Prêmio Antaq, aconteceu nesta quinta-feira (14) em Brasília e premiou as iniciativas que se destacaram por sua contribuição na melhoria da prestação de serviços de transporte aquaviário à sociedade, fomento à pesquisa e a produção técnico-científica e disseminação das boas práticas na operação e gestão no setor.

Nesta edição foram contemplados os portos, empresas e pesquisadores em quatro categorias distintas: Desempenho Ambiental; Iniciativas Inovadoras; Artigos Técnico-Científicos; e Conformidade Regulatória. Em 2017 a Pronave já havia sido premiada em 2º lugar na categoria de Iniciativas Inovadoras, com o relatório de gestão intitulado “Tecnologias Sustentáveis para Descarga de Granéis Sólidos”.

O projeto apresentado em 2021 foi desenvolvido pela Pronave em parceria com um de seus clientes, a VB Agrológica, empresa que trabalha com exportação de gado vivo. O projeto “Sistema Neutralizador de Odores no Embarque de Cargas Vivas”, foi desenvolvido no Porto de São Sebastião e resolveu um dos impactos que mais incomodava a população do entorno do porto quando há embarque de animais, a dispersão de odores.

O administrador da Pronave, que foi relator do estudo premiado, Paulo Garrido M. de Araújo, contou que a ideia partiu da percepção de que o embarque de cargas vivas gera bastante polêmica em relação a questão do bem estar animal e que mesmo com todos os protocolos sendo seguidos existia um incômodo em relação ao mau cheiro nos arredores do Porto, que fica próximo de área turística e comunidade local.

O sistema representa melhoria para os trabalhadores que estão envolvidos na operação no cais do Porto moradores de áreas próximas e visitantes:

“Buscamos soluções e encontramos uma empresa que fabrica um produto biodegradável eficiente para a situação de mau cheiro. O desafio foi criar um sistema de pulverização a céu aberto, pois porto é um local completamente aberto, ventado e o navio é um equipamento muito grande, então criamos uma máquina que funciona como um pulverizador, ela tem um duto que fica posicionado pulverizando o produto biodegradável e se conecta as partículas de odor derrubando essas partículas no chão ou na água e assim o cheiro desaparece”, esclarece Garrido.

Para o administrador, que também é professor e dá aulas na faculdade e escola técnica da cidade, “o Prêmio Antaq tem crescido em importância e é um grande incentivo para a competição entre os portos e entre as empresas do setor portuário e aquaviário. O reconhecimento incentiva a realização de pesquisas científicas e estudos de inovação. Eu como professor fico muito feliz com os congressos e eventos que motivam pesquisadores e estudantes para a pesquisa e refinamento da curiosidade produtiva”, finaliza.

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

Data: 18/10/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

UM PORTO SEM CRISE

Próximo da privatização, complexo portuário de Santos fecha 2020 com receita recorde de R\$ 1,1 bilhão e investirá R\$ 10 bilhões, até 2025, para aumentar a capacidade de movimentação de cargas.

Por Sérgio Vieira



NAVIO ANCORADO *Sustentabilidade financeira que envolve a redução de custos e mais investimentos. Essa é a fórmula no Porto de Santos. (Crédito: Claudio Gatti)*

O maior complexo portuário da América Latina está no limite de sua capacidade de movimentação de cargas. Responsável por 30% do transporte da balança comercial brasileira, o porto de Santos tem capacidade para 162 milhões de toneladas ao ano, e até o fim de 2021 o movimento deve alcançar 150 milhões de toneladas. Mas hoje isso não é visto como um problema. A solução está no já em andamento pacote de investimentos da ordem de R\$ 10 bilhões, até 2025, em recursos privados, para ampliar terminais. “Os leilões de arrendamento estão muito bem endereçados. A produção precisa ser escoada. Esses investimentos vão beneficiar a economia”, disse Fernando Biral, presidente da Santos Port Authority (SPA), empresa pública responsável pela gestão do porto santista.

Dos 11 leilões programados para concessão de terminais, quatro já ocorreram e dois deles estão planejados para novembro. Os outros cinco serão até 2022. No pacote também estão incluídos R\$ 1,8 bilhão no sistema rododiferroviário e mais R\$ 2,5 bilhões dos contratos atuais de arrendamento. “Com isso, nosso plano é chegar à capacidade de 240 milhões de toneladas até 2040.”

A necessidade da expansão não afeta em nada o bom desempenho do porto, que sequer foi impactado pela crise econômica provocada pela pandemia da Covid-19. Pelo contrário. No ano passado, a SPA fechou com receita líquida de R\$ 1,1 bilhão (11,5% acima do registrado em 2019). O faturamento seguiu em alta no primeiro semestre deste ano, quando a companhia obteve receita de R\$ 549 milhões. E 2021 caminha para ser o ano mais lucrativo da história. No primeiro semestre deste ano, a SPA lucrou R\$ 170 milhões, próximo dos R\$ 202 milhões registrados durante todo o ano de 2020. “Para nós, não há crise no porto. No ano passado, cresceu 10% de movimentação e os contêineres, que estacionaram em 2020, já registram alta de 20% neste ano”, afirmou o executivo. A média anual de crescimento de tonelagem do porto, entre 2009 e 2021, chega a 5%, bem acima do PIB (Produto Interno Bruto), que registrou alta média de 1,2% ao ano.

Para alcançar esse resultado, a empresa também fez um plano rígido de redução de custos. Em três anos, as despesas administrativas caíram 36,4%, de R\$ 88 milhões, no primeiro semestre de 2018, para R\$ 56 milhões nos primeiros seis meses deste ano. “Isso inclui despesas de pessoal e representou grande redução de custos. Também relicitamos contratos e fizemos contratações mais baratas”, disse o presidente da SPA.

O bom cenário da companhia hoje, que envolve a receita em caixa registrada no primeiro semestre deste ano de R\$ 1 bilhão (quase oito vezes mais que o observado nos primeiros seis meses de 2018, quando fechou com caixa de R\$ 138 milhões). Até 2018, a empresa era deficitária. “Tinha contas como déficit previdenciário e isso não era reconhecido no balanço. Uma empresa de infraestrutura precisa ter lucro e gerar caixa para fazer investimentos. E havia ineficiência na gestão do porto”, disse o dirigente da autoridade portuária.

Segundo Biral, nos últimos 20 anos, e até 2018, o Tesouro Nacional aportou algo em torno de R\$ 1 bilhão, isso em valores nominais. Isso significa receber recursos públicos que poderiam ser direcionados para outros setores. “O porto disputava parte do orçamento da União com educação e saúde, por exemplo.”



“Hoje a gente tem uma administração técnica e colegiada. Indicações políticas fazem parte do passado” Fernando Biral, pres. do Santos Port Authority.

Hoje o porto navega em um mar calmo. A SPA chega com um caixa sólido para o processo de desestatização da gestão portuária em Santos, que deve ser concluído no segundo semestre do ano que vem. Em novembro, será divulgado o valor de outorga. Como

investimento obrigatório, também estará listado no pacote a construção de um túnel entre Santos e Guarujá, no valor de R\$ 3,5 bilhões.

Ainda que a conclusão desse processo aconteça no meio de uma acirrada corrida eleitoral, Biral não acredita que a privatização possa ser afetada pelo calor político de 2022. “Hoje a gente tem uma administração técnica e colegiada. Indicações políticas fazem parte do passado”, afirma Biral. O presidente garante que o porto está pronto, do ponto de vista financeiro, para a privatização. “Passamos por diligências e tudo foi mapeado. Não tem nada embaixo do tapete e a gente está em outro patamar de transparência e governança.” A iniciativa privada vai trazer, acima de tudo, mais agilidade nas contratações e nas execuções de projetos importantes, como dragagem e sistema logístico.

Mas nem tudo são flores. O consultor portuário e sócio-diretor da Agência Porto Fabrizio Pierdomenico, diz que há muitas respostas que precisam ser respondidas pelo poder público antes da concessão. “Boa parte da gestão portuária em países como Estados Unidos e outros da Europa ainda está na mão do setor público. Não sou contra a concessão, até porque há modelos públicos e privados no País, mas é necessário equilíbrio”, disse. “A autoridade pública negocia e garante a harmonia entre os interesses público e privado dentro do porto. Precisa saber se um player privado vai conseguir fazer isso.” De qualquer forma, o plano de navegação do maior porto do Hemisfério Sul está pronto. E aponta para frente. Resta só puxar a âncora.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 18/10/2021

REFORMA DO IR TERÁ IMPACTO NEGATIVO DE R\$80 BI PARA BANCOS NO CURTO PRAZO, DIZ DIRETOR DO BC

Por Marcela Ayres

BRASÍLIA (Reuters) – A reforma do Imposto de Renda, caso aprovada pelo Congresso, terá um impacto negativo de curto prazo de cerca de 80 bilhões de reais para as instituições financeiras no Brasil e provocará uma queda de 0,5 ponto no índice de Basileia, informou o Banco Central nesta segunda-feira.

O cálculo da autarquia, indicou o diretor de Fiscalização, Paulo Souza, é de que a partir do quarto ano contado da sua aprovação a reforma passará a ter efeitos unicamente positivos, em função da perspectiva de menor pagamento de tributos pelos bancos.

Em seu Relatório de Estabilidade Financeira, o BC estimou que a redução de 8 pontos da alíquota do IR das empresas proposta na reforma faria o índice de Basileia do sistema financeiro nacional –que estabelece o requerimento mínimo de capital para cobertura do risco de crédito– cair a 16,4%, de 16,9%, em função da reavaliação de créditos tributários e obrigações fiscais.

Ainda assim, o índice ficaria acima, com boa margem, do patamar mínimo de 11% requerido pelo BC.

Em coletiva de imprensa, Souza frisou que a folga de capital do sistema financeiro como um todo chega a 280 bilhões de reais, se devendo, em boa parte, à política prudencial adotada pelo BC de limitar a distribuição de resultados durante a pandemia.

“Choque da reforma da tributária é significativo, logicamente você tem um impacto na capacidade de emprestar, mas muito pequeno”, disse ele.

A versão da reforma aprovada na Câmara dos Deputados prevê que o encargo sobre a renda das empresas cairá de 34% para 26%, mas o texto ainda não foi apreciado no Senado.

No relatório, o BC explicou que, no curto prazo, essa mudança reduzirá o resultado das instituições no momento de sua aprovação. Isso porque a queda da alíquota diminui o montante do benefício futuro de aproveitamento dos créditos decorrentes da base de cálculo relativa a diferenças temporárias e prejuízos fiscais.

“Esse efeito será pontual (de natureza não recorrente) e não terá impacto no caixa das instituições financeiras. O benefício para as IFs virá em um segundo momento, quando a alíquota reduzida irá diminuir o dispêndio com tributos sobre o lucro”, disse.

Segundo Souza, em cerca de três anos seria possível ter “quase 100% da perda inicial” da reforma tributária recuperada. A expectativa do BC, informou ele, é que a partir do quarto ano de sua aprovação a reforma passaria a ter um efeito benéfico para os bancos.

Apesar dessa ponderação, o BC afirmou que as instituições estão bem capitalizadas e suportariam o potencial impacto que a reforma causaria segundo testes de estresse que foram conduzidos.

“O sistema dispõe de margem de capital de 287 bilhões de reais. A alteração na legislação tributária em discussão e no capital mínimo requerido devem reduzir a folga existente, podendo ser atenuada pela contratação de operações de crédito nos limites e condições estabelecidos pela Medida Provisória 1.057, de 7 de julho de 2021, a qual acarreta tratamento prudencial mais brando a créditos tributários de diferença temporária”, disse o BC.

“As alterações, em conjunto, tendem a gerar variação pouco significativa na margem de capital das instituições”, complementou.

Recentemente, o presidente do BC, Roberto Campos Neto, afirmou que uma redução na cobrança de impostos em eventual reforma tributária teria forte impacto negativo sobre bancos, que sofreriam “prejuízo danado” pela revisão que teriam que fazer no cálculo de créditos tributários.

Ele criticou o fato de a base de capital do sistema bancário brasileiro ser muito concentrada em crédito tributário, com a fórmula para um banco contabilizar perda esperada sendo muito diferente da que a contabilidade exige, e defendeu a inserção do projeto IFRS 9 para eliminação desta distorção referente à criação de crédito tributário.

A norma internacional IFRS 9 estabelece novos requerimentos de reconhecimento e mensuração dos instrumentos financeiros. Segundo a IFRS 9, a provisão deve ser constituída com base na perda esperada, com a constituição da provisão na data da concessão do crédito e reavaliação periódica sempre que houver indícios da deterioração da capacidade creditícia do tomador de crédito ou do emissor do instrumento.

RENTABILIDADE PRÉ-CRISE

Ainda no relatório, o Banco Central destacou nesta segunda-feira que a rentabilidade dos bancos no Brasil já está no nível pré-pandemia, mas ressaltou que a incerteza segue acima do usual.

No documento, que leva em conta dados do primeiro semestre deste ano, o BC apontou que o menor volume de despesas com provisões foi a principal causa para recuperação da rentabilidade.

“A inadimplência sob controle e a materialização de perdas aquém do esperado sugerem que não haverá alteração significativa nas despesas com provisões no curto prazo”, disse o BC.

“Melhoras consistentes nas receitas com serviços e despesas administrativas crescendo abaixo da inflação também têm beneficiado a rentabilidade”, acrescentou.

De acordo com as análises conduzidas pelo BC, não há risco relevante para a estabilidade financeira no país, sendo que testes de estresse mostraram que o sistema bancário está preparado para enfrentar todos os choques macroeconômicos simulados, frisou a autoridade monetária.

O BC afirmou que o desempenho de algumas carteiras específicas de crédito requer acompanhamento, citando como exemplo o crédito imobiliário com recursos do FGTS, cuja inadimplência tem aumentado.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 18/10/2021

EXPORTAÇÃO DE SOJA DO BRASIL CAMINHA PARA ALTA NO MÊS ANTE 2020; CARNE RECUA COM CHINA

Por Nayara Figueiredo

SÃO PAULO (Reuters) – As exportações brasileiras de soja devem encerrar outubro em alta, no comparativo anual, caso a média diária de embarques se mantenha até o fim do mês, enquanto as vendas externas de carne bovina podem recuar em meio à suspensão de compras da China.

Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) divulgados nesta segunda-feira mostram que a média diária de exportação de soja alcançou 206,79 mil toneladas até a terceira semana de outubro, alta de 70% ante 121,11 mil toneladas embarcadas ao dia no mesmo mês completo do ano passado.



Caminhão carrregado com soja em Mato Grosso

Com isso, o Brasil –maior produtor e exportador global da oleaginosa– enviou 2,067 milhões de toneladas de soja para o exterior no acumulado deste mês. O volume já se aproxima dos 2,422 milhões exportados em todo o mês de outubro de 2020, e esta marca pode ser superada ao longo da semana.

Vale ressaltar que a média de vendas externas de soja chegou a ser ainda maior, e atingiu 240,2 mil toneladas do grão por dia até a segunda semana do mês.

Na contramão, a média diária de embarques de carne bovina despencou para 4,57 mil toneladas, versus 8,13 mil em outubro de 2020, em meio à suspensão de vendas para a China após dois casos atípicos da doença Encefalopatia Espongiforme Bovina (EEB), conhecida como “vaca louca”, confirmados pelo Brasil no início de setembro.

O volume de proteína bovina exportado pelos brasileiros no acumulado do mês está em 45,69 mil toneladas, segundo a Secex, menos de um terço do total embarcado em outubro do ano passado, de 162,68 mil toneladas.

Caso a média diária se mantenha, o país terminará o mês em queda nas vendas externas de carne bovina ante 2020, quebrando um ciclo de dois recordes mensais consecutivos, obtidos em agosto e setembro. No mês passado, houve recorde mesmo diante da suspensão chinesa, pois cargas que já estavam certificadas antes da paralisação nos embarques foram enviadas ao país asiático.

Baseado em um caso de vaca louca ocorrido em 2019, que levou a uma suspensão de 13 dias pela China, o mercado brasileiro esperava que a paralisação de compras durasse cerca de 15 dias. Entretanto, novas vendas da proteína aos chineses seguem bloqueadas desde 4 de setembro.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 18/10/2021

BC IRRIGA MERCADO COM US\$1,2 BI EM DOIS LEILÕES DE SWAP CAMBIAL TRADICIONAL

Por José de Castro e Luana Maria Benedito

SÃO PAULO (Reuters) – O Banco Central inseriu 1,2 bilhão de dólares no mercado de câmbio nesta segunda-feira após venda líquida de contratos de swap cambial tradicional, divididos entre um leilão extraordinário e um já previsto em calendário, em meio a esforços da autarquia para suprir demanda por moeda estrangeira e amenizar distorções na taxa cambial.

Ainda assim, o dólar à vista mostrava forte alta de mais de 1,4%, que empurrava a cotação acima de 5,53 reais nesta segunda. O retorno do BC na semana passada com intervenções mais pesadas ocorreu num dia em que o real estava visivelmente descolado de seus pares, que operavam em alta na ocasião. Nesta segunda, as moedas emergentes recuavam, mas o real caía mais.

O BC vendeu todos os 14 mil contratos de swaps cambiais –o equivalente a 700 milhões de dólares– ofertados em leilão que faz parte de medidas anunciadas no fim de setembro para aliviar a maior pressão compradora na virada do ano devido ao desmonte do “overhedge” por instituições financeiras.

O “overhedge” é uma proteção cambial adicional adotada por bancos que deixou de ser interessante depois de mudanças em regras tributárias. Desfazê-lo implica compra de dólares.

No leilão de swap voltado para o “overhedge” –que faz parte de uma “ração” às segundas e quartas que o BC tem oferecido–, a autarquia vendeu 5.500 contratos para 1º de junho de 2022 e 8.500 para 1º de setembro de 2022.

Mais cedo, o Banco Central já havia colocado o equivalente a 500 milhões de dólares, ou 10 mil contratos, em leilão extraordinário de swap cambial tradicional, com 4.200 contratos para 1º de fevereiro de 2022 e 5.800 para 1º de junho de 2022.

Essa operação, que não faz parte das medidas anunciadas no mês passado mirando o “overhedge”, é da mesma natureza das realizadas pelo BC na semana passada, quando o dólar estava em forte alta, embora o lote tenha sido reduzido pela metade em comparação aos 20 mil contratos ofertados diariamente entre quarta e sexta-feira.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 18/10/2021

INFLAÇÃO CRESCE NO MUNDO TODO; ENTENDA O QUE ESTÁ POR TRÁS DESSE FENÔMENO

Por Diego Felix

O fenômeno da inflação alta, dos preços de produtos e serviços cada vez mais descontrolados e do poder de compra caindo como uma consequência disso, são problemas enfrentados em todo o mundo, sobretudo no Brasil, que passa por um processo de desvalorização da moeda e viu na Covid-19 um agravante para a retomada econômica.

A China, principal parceira comercial do Brasil, revelou nesta quinta-feira (14) que a inflação dos preços ao produtor bateu recorde em setembro, subindo 10,7% na comparação com o mesmo período do ano anterior. O dado é o maior em 25 anos, desde que a Agência Nacional de Estatísticas começou a compilar os números.

Por lá, os preços ao produtor estão subindo devido a restrições de produção provocadas por uma crise energética em setembro – que atingiu as indústrias de cimento, aço e alumínio –, além do avanço nos preços das commodities ao redor do mundo. A forte demanda global por carvão, produto que a China depende para alimentar suas centrais de energia elétrica, fez com que apagões e racionamento de energia atingissem algumas regiões do gigante asiático.

Para evitar o repasse desses custos aos consumidores, as empresas e o governo chinês estão absorvendo os aumentos no custo da produção e tentando fazer com que a demanda local volte a ganhar tração. Para setembro, o índice de preços ao consumidor subiu somente 0,7% e, mesmo que internamente a China segure o problema, economistas já acreditam que o país vai exportar essa inflação.

Europa tenta controlar os preços

Nesta quinta-feira (14), o membro do Banco Central Europeu (BCE), Olli Rehn, disse que os gargalos na produção devem manter o ritmo de impactos no bolso dos consumidores da União Europeia. Por isso, explicou ele, manter a estabilidade de preços é “prioridade”.

Em seu perfil no Twitter, Rehn disse que a projeção é que o aumento da inflação será temporário e deve ser resolvido no médio prazo. A inflação da zona do euro deve atingir 4% até o fim do ano, o dobro da meta do BCE.

No Reino Unido, que lida com o Brexit e os reflexos da pandemia comprimindo a economia, a escassez é de trabalhadores em depósitos, caminhoneiros e açougueiros. Para contornar o problema, o governo britânico vai acelerar a liberação de vistos temporários de olho na mão de obra que vai retornar ao país.

E como o brasileiro vai sentir essa inflação aqui?

A resposta para essa dúvida é sentida com uma simples ida ao mercado. Para Maurício Godoi, economista e professor da Saint Paul Escola de Negócios, os problemas de logística, com o custo do transporte cada vez mais alto, do aumento das commodities, da crise no clima e da própria dinâmica que a pandemia impôs às economias no mundo inteiro foram repassados aos consumidores brasileiros, que perdeu o poder de compra. Em sua opinião, esse ritmo só deve desacelerar no segundo semestre do ano que vem.

“Esse processo de inflação deve permanecer ainda em 2022, mas não tão forte quanto nós tivemos nesses últimos 12, 15 meses. Então, temos uma manutenção da subida de preços, mas em uma velocidade menor. Não estamos falando que vai ter uma deflação, não, os preços vão continuar subindo, mas vão continuar subindo em uma velocidade menor”, apontou o especialista.

Professor da ESPM, o economista João Branco aponta três causas para a alta inflacionária:

- 1 – Demanda;
- 2 – Oferta, que pode ser vista no desabastecimento;
- 3 – Conflito distributivo, gerado por insegurança em relação ao futuro.

“O Banco Central vem elevando os juros, na tentativa de conter a demanda, mas o fato é que também estamos em um cenário de inflação de desabastecimento”, apontou ele em nota,

atentando para o esfarelamento do real ante o dólar e o interesse dos produtores em ganhar dinheiro exportando produtos ao invés de atender a demanda interna.

Como se proteger da inflação?

Maurício Godoi acredita que o brasileiro pode seguir alguns passos para se proteger da inflação:

A) Fazer um planejamento financeiro priorizando o que for gasto essencial como água, luz, combustível, alimentação, aluguel;

B) Poupar dinheiro investindo em aplicações financeiras que tenham o IPCA como indexador, ou seja, alimentados pela própria inflação.

O que não for essencial vai precisar de uma revisão do consumidor para saber se aquele item é necessário naquele momento ou não.

“Como consumidor, como conseguimos diminuir? Comprando o essencial, o básico, além de fazer muita pesquisa e a substituição de bens. Isso é muito importante, tanto que vimos que tivemos um aumento no consumo de ovo de 25%, praticamente, tivemos uma retração da quantidade de carne sendo consumida e assim por diante”, observou.

Fonte: *IstoÉ - Dinheiro*

Data: 18/10/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 250,3 MILHÕES NA 3ª SEMANA DE OUTUBRO

Por *Estadão Conteúdo*

A balança comercial brasileira registrou um superávit comercial de US\$ 250,3 milhões na terceira semana de outubro (11 a 17), segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

O resultado positivo é fruto de US\$ 4,573 bilhões em exportações e US\$ 4,323 bilhões em importações.



O resultado positivo é fruto de US\$ 4,573 bilhões em exportações e US\$ 4,323 bilhões em importações (Imagem: Pixabay/Elchinator)

Com isso, o resultado acumulado no ano é um superávit de US\$ 58,753 bilhões. O saldo é 36,5% maior do que em igual período do ano passado.

No acumulado do mês, o superávit de US\$ 2,177 bilhões é 1,1% abaixo do observado em outubro de 2020.

As exportações em outubro até a terceira semana tiveram crescimento puxado por agropecuária (com destaque para soja), indústria extrativa (com minério de ferro e óleos brutos de petróleo) e indústria de transformação (com produtos de ferro ou aço).

Já as importações têm o avanço puxado pelas mesmas atividades (agropecuária e indústrias extrativa e de transformação), mas com destaque para outros produtos, como pescados, carvão, gás natural e medicamentos.

Fonte: MoneyTimes

Data: 18/10/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PRESIDENTE DA PETROBRAS DEFENDE REAJUSTES E CAMINHONEIROS PROMETEM GREVE EM 1º DE NOVEMBRO

Por epbr - 18 de outubro de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter

Contato da redação

epbr@epbr.com.br

em jogo

Em entrevista à coluna de Carla Araujo no UOL, o presidente da Petrobras, o general da reserva Joaquim Silva e Luna, defendeu sua gestão e negou que a empresa seja a responsável pela alta de preços.

— Silva e Luna defendeu a política de reajustes da empresa, em meio à disparada dos preços dos combustíveis e com a Petrobras no centro de críticas, inclusive da classe política. Somente neste ano, a Petrobras aumentou a gasolina em 60% nas refinarias, e o diesel, em mais de 50%.

— O general disse que a empresa não vai aceitar intervenção, que o “tabelamento de preços sempre trouxe as piores consequências”, que a busca pelo lucro não deve ser condenada e que a decisão sobre privatizar ou não a empresa cabe ao governo.

— “O que evita o desabastecimento nos mercados e viabiliza o crescimento equilibrado da economia é justamente a aceitação de que os preços são determinados pelo mercado, não por ‘canetadas’”, disse Silva e Luna.

— A atual política de preços da Petrobras está em vigor desde outubro de 2016, no governo do presidente Michel Temer, que estabeleceu a Paridade de Preço de Importação (PPI), repassando os aumentos dos preços do petróleo no mercado internacional e também do dólar, que subiu quase 30% em 2020 e acumula alta de 5% neste ano.

— A política de preços da Petrobras causou a maior greve de caminhoneiros do país, em maio de 2018, que causou desabastecimento de produtos em todo o país. Na ocasião, Temer alterou as regras dos reajustes e demitiu o então presidente da Petrobras, Pedro Parente.

— No sábado (16/10), após reunião realizada no Rio de Janeiro, grupos de caminhoneiros prometeram uma nova paralisação a partir de 1º de novembro, caso suas reivindicações não sejam atendidas pelo governo Bolsonaro, entre elas a queda do preço do diesel.

— No encontro, associações de motoristas decidiram declarar “estado de greve” de 15 dias. Além da reivindicação da diminuição do preço do diesel, os caminhoneiros reivindicam também a “defesa da constitucionalidade do Piso Mínimo de Frete” e o retorno da aposentadoria especial após 25 anos de contribuição ao INSS.

— “A nossa categoria está na beira do abismo. Ficou decidido que estamos em estado de greve pelos próximos dias. E se as nossas reivindicações, principalmente com relação ao preço do diesel, não forem aceitas, a gente começa uma greve no dia 1º”, disse Chorão, uma das principais lideranças de caminhoneiros autônomos do país e presidente da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava).

— A greve não é apoiada pela Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam). “A pauta deles é muito extensa, e o principal para ser resolvido agora, que é a redução do preço do diesel, acaba se perdendo”, afirmou José da Fonseca Lopes, presidente da Abcam. UOL

— A aprovação do projeto que altera a cobrança de ICMS dos combustíveis pela Câmara é vista com “bons olhos” pelos caminhoneiros. O texto agora está no Senado Federal. Entretanto, os senadores divergem sobre a mudança aprovada na Câmara.

— No Twitter, o diretor do Departamento de Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME), Pietro Mendes, defendeu a mudança do ICMS para um valor em reais por litro de combustível. Ele apresentou um estudo da Fecombustíveis que mostra que houve aumento médio do ICMS de 36,7% na gasolina C, de 51,7% no etanol e de 32% no diesel, mesmo com alíquotas percentuais fixas do imposto.

Arrecadação recorde de royalties e participações especiais O dólar mais alto e aumento dos preços internacionais do petróleo fez com que a arrecadação do país com royalties e participações governamentais sobre a produção de óleo e gás alcançasse patamar recorde em 2021. Segundo levantamento do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), isso pode proporcionar uma receita extra de mais de R\$ 37 bilhões no ano para os cofres públicos, na comparação com 2020.

— De acordo com o estudo do CBIE, a receita da União, estados e municípios com este tipo de arrecadação totalizou R\$ 35,29 bilhões na parcial do ano até julho, salto de 28,9% na comparação com os sete primeiros meses do ano passado. É o maior valor nominal para o período na série histórica iniciada em 1999. O recorde anterior tinha sido registrado em 2019, quando a arrecadação entre janeiro e julho somou R\$ 30,69 bilhões.

— A ANP ainda não divulgou dados consolidados do 3º trimestre, mas somente os royalties geraram para a União, estados e municípios uma receita de R\$ 25,18 bilhões entre janeiro e setembro, o que significa que a arrecadação já ultrapassou R\$ 41,6 bilhões este ano, segundo os cálculos da consultoria.

— “A arrecadação de 2021 vai ser recorde porque o preço do petróleo está bombando e o real está depreciado em relação ao dólar”, afirma o sócio-diretor do CBIE, Adriano Pires.

— Por outro lado, a escalada do petróleo e do dólar que aumenta a arrecadação também vem causando a elevação dos preços dos combustíveis, lembra Pires. “Tem o lado positivo do aumento da arrecadação para estados, municípios e União, mas tem também o lado negativo, que é a estarmos pagando gasolina, diesel e botijão de gás tão caros.” G1

Entidades questionam acordo por acidente na Repar Entidades ambientais e sindicatos de petroleiros decidiram recorrer da decisão da Câmara de Conciliação do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4), que homologou em três dias um acordo bilionário firmado pela Petrobras para reparar um vazamento de 4 milhões de litros de óleo na Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar) em Araucária (PR).

— A validação do acordo, cujas negociações se arrastavam por 20 anos, foi uma vitória da estatal, que obteve um desconto de 30% para reparar um dos maiores desastres ambientais em rios da história do país: em julho de 2000, o oleoduto se rompeu durante operação de transferência de óleo cru do terminal marítimo de São Francisco do Sul (SC) para a Repar.

— Além do valor de quase R\$ 1,4 bilhão fixado pelas autoridades, abaixo dos R\$ 2,2 bilhões estimados anteriormente, as entidades também questionam a destinação dos recursos, já que apenas 10% do total será obrigatoriamente aplicado nas regiões afetadas pelo desastre ambiental.

— Autora de uma das ações que originou o acordo, a Associação de Defesa do Meio Ambiente de Araucária (Amar) havia apresentado ao TRF-4, antes da homologação, uma série de contestações ao texto. A Federação Única dos Petroleiros (FUP) subscreveu os questionamentos. Como nenhum deles foi contemplado ao final, as entidades se preparam para recorrer novamente. Valor

Petróleo fecha em máxima de sete anos Os contratos futuros do petróleo fecharam em novas máximas de sete anos na sexta (15/10), recebendo impulso dos gargalos no fornecimento de gás natural e do início positivo da temporada de balanços corporativos do terceiro trimestre, nos EUA.

— O Brent para dezembro fechou em alta de 1,02%, a US\$ 84,86 por barril, enquanto o WTI para novembro subiu 1,19%, a US\$ 82,28 por barril. Ambas as referências da commodity subiram a novas máximas desde 2014. Valor

— Na manhã desta segunda (18/10), o Brent registrava alta de quase 1%, e o WTI subia quase 1,5%.

Incêndio controlado na maior refinaria do Kuwait Os bombeiros conseguiram controlar um incêndio que havia sido registrado nesta segunda (18) na refinaria Mina al Ahmadi, a maior planta de refino do Kuwait. O incêndio não impediu a continuidade das operações nas instalações e as exportações de petróleo a partir do porto mais próximo.

— Poucas horas depois de anunciar o incêndio, a empresa nacional de petróleo KNPC informou que as chamas foram controladas.

— Mina al Ahmadi, de 10,5 quilômetros quadrados, começou a funcionar em 1949. É a maior das três refinarias da empresa nacional de petróleo do Kuwait e produz a cada dia 466.000 barris. AFP

Edital e contratos de Sépia e Atapu A ANP publicou na sexta (15/10) o edital e os contratos da Segunda Rodada de Licitações dos Volumes Excedentes da Cessão Onerosa dos campos de Sépia e Atapu, no pré-sal da Bacia de Santos. O leilão está previsto para ocorrer no dia 17 de dezembro e terá bônus de assinatura de R\$ 11,1 bilhões – R\$ 7,138 bilhões para Sépia e R\$ 4,002 bilhões para Atapu.

— Em comparação com a primeira tentativa de licitar as reservas, em 2019, os valores de bônus caíram cerca de 70%.

— A expectativa da ANP é que sejam investidos R\$ 204 bilhões no desenvolvimento da produção nos dois campos, gerando arrecadação em torno de R\$ 120 bilhões em participações governamentais e impostos.

— Na 1ª rodada da cessão onerosa, realizada em 2019, a Petrobras arrematou as áreas de Itapu e Búzios, também situadas na Bacia de Santos. O leilão resultou em bônus de assinatura para o governo no valor de R\$ 70 bilhões.

Geração distribuída A cearense E1 Energia, que tem como acionista o empresário Edson Queiroz Neto, anuncia nesta segunda (18/10) a formação de nova empresa com a GDSolar para atuar no mercado nacional de geração distribuída. A nova empresa resultante da parceria entrará em operação em janeiro do próximo ano.

— Edinardo Barros, presidente e sócio da E1, informou que a E1 vai deter 80% do controle acionário da nova empresa, e os fundadores da GDSolar ficarão com 20% e vão participar da gestão e condução das operações da companhia resultante da união.

— A E1 vai aportar R\$ 100 milhões no negócio na forma de recursos operacionais. Segundo Barros, o montante de investimento (capex) projetado para nova empresa – ainda sem um nome e marca – é de R\$ 2,5 bilhões ao longo de cinco anos.

— Alexandre Gomes, sócio e atual presidente da GDSolar, será o CEO da nova empresa. Valor

A DLA Piper está apostando no crescimento da demanda de atividades de óleo e gás no Brasil, no momento em que as petroleiras começam também a investir em projetos de energia renovável de olho na transição energética.

— A partir do escritório Campos Mello, seu parceiro local, está levando 13 novos advogados para seus quadros, entre eles Alexandre Calmon e Paulo Bessa.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 18/10/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

BOLSONARO SINALIZA PRORROGAÇÃO DO AUXÍLIO EMERGENCIAL

Presidente afirmou que pretende resolver questão nesta semana e que 'está batido o martelo no seu valor'

Por Daniel Gullino

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro sinalizou nesta segunda-feira que o governo deve prorrogar mais uma vez o auxílio emergencial. Bolsonaro afirmou que pretende resolver a questão nesta semana, e disse em seguida que "que está batido o martelo no seu valor".

— Se Deus quiser, nós resolveremos nessa semana a extensão do auxílio emergencial. Como deveremos resolver também nessa semana a questão do preço do diesel — disse Bolsonaro, durante evento em São Roque de Minas (MG).

De acordo com o presidente, houve uma reunião sobre o assunto no sábado com os ministros Paulo Guedes (Economia), João Roma (Cidadania) e Onyx Lorenzoni (Trabalho e Previdência), além do presidente da Caixa, Pedro Guimarães.

— A questão do auxílio emergencial, que está batido o martelo no seu valor, juntamente com Paulo Guedes no dia de sábado último, juntamente com João Roma, ministro que está do meu lado, Onyx Lorenzoni, o Pedro da Caixa entre outros, é um valor para dar dignidade a esses necessitados.

A última parcela do auxílio emergencial está programa para ser paga neste mês. Como o GLOBO mostrou na semana passada, auxiliares próximos a Bolsonaro avaliam prorrogar o programa até janeiro de 2023 apenas para beneficiários do Bolsa Família, que representam 14,6 milhões de famílias brasileiras.

A ideia é estipular o pagamento de cerca de R\$ 250 mensais de forma cumulativa aos valores que essas pessoas já recebem pelo programa social, por pelo menos um ano.

Hoje, o valor médio do Bolsa Família é de R\$ 189. Seria um pagamento, portanto, de cerca de R\$ 440. Isso é superior aos valores pagos hoje pelo auxílio emergencial (R\$ 150, R\$ 250 e R\$ 375).

A Caixa começa a pagar nesta segunda-feira a sétima e última parcela do auxílio emergencial para os beneficiários do Bolsa Família.

Também nesta segunda, a Caixa libera os saques em dinheiro e transferências da sexta parcela do auxílio para os trabalhadores que não fazem parte do Bolsa Família nascidos em outubro e novembro.

Em paralelo, o governo planeja o Auxílio Brasil, programa que vai substituir o Bolsa Família. Em entrevista à TV Brasil exibida no domingo, João Roma afirmou que o programa vai pagar R\$ 300 por mês.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/10/2021

COMO O CRESCIMENTO MENOR DA CHINA AFETA A ECONOMIA BRASILEIRA? ENTENDA

País é principal parceiro comercial do Brasil. Menor apetite por commodities, como o minério de ferro, deve afetar as exportações brasileiras

Por Vitor da Costa



Desaceleração na China traz impactos para o Brasil. Na imagem, consumidores em mercado de Pequim. Foto: Noel Celis / AFP/18-10-2018

RIO — A desaceleração no terceiro trimestre da economia chinesa, em um cenário global mais desafiador, deve ter impactos para o Brasil. Os chineses são o nosso principal parceiro comercial, sendo importantes compradores de commodities como o minério de ferro e a soja.

O PIB do país asiático cresceu 4,9% na comparação com igual período de 2020, abaixo do previsto pelo mercado, e derrubou as bolsas mundiais.

O resultado foi influenciado por uma série de fatores negativos como a crise de energia, em meio aos esforços do governo para tentar mudar a matriz energética do país, surtos da Covid-19 e os gargalos na cadeia de suprimentos, com interrupções nos portos e encarecimento do preço dos fretes. A fragilidade do setor imobiliário também agrava a situação.

SETOR IMOBILIÁRIO EM CRISE

Para o professor de economia chinesa do Insper, Roberto Dumas, os exportadores de commodities metálicas devem sofrer mais devido à dependência em relação ao setor imobiliário chinês, que passa por um momento de turbulência com destaque para a gigante Evergrande.

— A atividade imobiliária vai sofrer e 26% do PIB chinês são ativos imobiliários. E se os ativos imobiliários vão crescer menos, você vai precisar de menos aço, algo que o Brasil exporta. O aço utiliza minério de ferro, e o Brasil é o principal exportador de minério de ferro para a China.

Dumas faz a ressalva que as exportações não representam um dos principais motores do PIB brasileiro, mas que a perda de receita das empresas do setor afeta toda a cadeia ligada a essa indústria.

— Esse dado do PIB não é nada bom para o Brasil em termos de inflação e em termos de crescimento econômico e tende a piorar no quarto trimestre.

Para o professor do Insper deve ocorrer uma diversificação no impacto negativo entre as commodities que o Brasil exporta.

Enquanto produtos metálicos, como o já citado minério de ferro, devem sofrer mais, soja e outros grãos terão um impacto menor.

Segundo relatório, divulgado na semana passada, do banco de investimentos francês Natixis, a desaceleração econômica da China terá um “choque negativo significativo” para países da América Latina, entre eles o Brasil.

A consultoria analisou 29 economias de vários continentes, levando em consideração a participação da exportação desses produtos no PIB chinês, bem como a sensibilidade dessas exportações ao crescimento econômico da China.

Em relatório, o analista da Natixis, Patrick Artus, destaca Brasil e Chile entre os países sensíveis à desaceleração econômica chinesa.

As exportações totais brasileiras para a China representam 3,32% como percentual do PIB chinês em 2019, antes do impacto da pandemia, segundo o relatório.

Artus destaca também que a elasticidade, isto é o tamanho do impacto que a alteração de uma variável provoca, das vendas brasileiras e chilenas sobre o crescimento econômico chinês é alta.

“Olhando à frente, é muito provável que o crescimento da China seja enfraquecido pelo envelhecimento da população, pela cautela na demanda das famílias e nos investimentos das empresas, além da crise do setor imobiliário”, destaca Artus

Menos fertilizantes

Vale destacar que a China ainda mantém o embargo a carne brasileira devido aos casos de vaca louca identificados pelo Ministério da Agricultura.

Do lado das importações, a China é uma grande consumidora e produtora de fertilizantes. E vivemos um período de restrições na oferta chinesa de produtos como nitrogênio e fósforo, dentre outros fatores, pelo aumento do gás natural.

Isso pode afetar safras brasileiras como a do milho, que serve de base alimentar de suínos e aves. Uma alta no preço do grão afeta o preço dessas carnes.

— Isso já está batendo no Brasil e vai bater mais forte. Com a diminuição da oferta de fertilizantes, o preço dos alimentos vai ficar mais caro em 2022 e até 2023 no Brasil. Defensivos agrícolas também vão se tornar um problema – explica Dumas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/10/2021

PARÁ LANÇA EDITAL PARA CHAMADA DE INTERESSADOS EM CONCESSÕES FLORESTAIS PARA A VENDA DE CRÉDITOS DE CARBONO

Sediando Fórum Mundial de Bioeconomia, estado cria comitê gestor de política de clima e outras iniciativas sustentáveis

Por Glauce Cavalcanti

RIO - O governador do Pará, Helder Barbalho, lançou na manhã desta segunda-feira edital com chamada para interessados em assumir concessões florestais no estado para venda de crédito de carbono. Ele assinou ainda os decretos de criação da Unidade de Conservação de São Benedito, do comitê gestor da Política Estadual de Clima e da Estratégia Estadual de Bioeconomia.

Os atos foram realizados na abertura do Fórum Mundial de Bioeconomia, em Belém, capital paraense, em modelo híbrido, também com transmissão pela internet. O evento global reúne empresas, autoridades e interessados na construção de uma bioeconomia circular.



O governador do Pará, Helder Barbalho, lança edital para receber propostas de interessados na concessão de reservas naturais com comercialização de crédito de carbono na abertura do Fórum Mundial de Bioeconomia, realizado em Belém Foto: Reprodução

O foco está em debater e promover inovações que contribuam para a substituição de indústrias produtos e serviços de base não renovável por novos de

sustentação biológica.

Barbalho destacou que políticas de baixo carbono funcionam como garantia de direito a populações tradicionais e para o desenvolvimento socioeconômico sustentável baseado na floresta em pé, sendo questões amazônicas do século XXI:

— O plano estadual Amazônia Agora é a principal plataforma de ações para a redução sustentada do desmatamento no Pará. Traz uma visão estratégica de longo prazo para reduzir em no mínimo 37% as emissões de gases de efeito estufa provenientes da conversão de florestas e do uso da terra até 2030. Esperamos ampliar esta meta para 43% de redução até dezembro de 2035.

Ele sublinhou a importância de ter essa iniciativa centrada na redução da pegada de carbono, fazendo da bioeconomia plataforma para promover desenvolvimento socioeconômico, permitindo ampliar ganhos em emprego e renda, com impacto ainda em áreas como saúde e educação.

— O compromisso do Pará com o desenvolvimento socioeconômico de baixo carbono traz consigo a mudança de paradigmas de produção com a valorização da economia florestal e promoção da produção sustentável. A bioeconomia possibilita romper o paradigma que contrapõe o desenvolvimento e a conservação ambiental. Representa a possibilidade de um novo modelo produtivo — afirma o governador do Estado.

Primeira edição fora da Finlândia

Esta é a primeira vez que o Fórum é realizado fora de sua cidade de origem, Ruka, na Finlândia. A ponte para chegar ao Pará veio em razão do desenvolvimento de uma estratégia de bioeconomia para o estado, para aumentar o uso sustentável de recursos naturais, melhorar geração e distribuição de renda, reduzir a emissão de gases de efeito estufa e outros.

O Plano Estadual Amazônia Agora cobre a estratégia do Pará para a bioeconomia e outros programas em sustentabilidade, e tem como meta zerar as emissões de gases de efeito estufa até 2036. O governo do Pará tem também dialogado com iniciativas internacionais e firmado compromissos ligados à agenda climática.

— O edital vai permitir o chamamento de empresas interessadas em apresentar estudos de viabilidade técnica, econômica, ambiental e jurídica para a concessão de unidades de conservação para a proteção contra desmatamento, permitindo a futura venda de créditos de carbono gerados com base nesse desmatamento reduzido — explica Raul Protázio Romão, secretário adjunto de Gestão de Recursos Hídricos e Clima do Pará.

É um mecanismo, continua ele, onde a empresa concessionária vai ter de proteger a unidade de conservação. Todo desmatamento evitado será medido e convertido em crédito de carbono a ser comercializado no mercado voluntário. E o produto disso será repartido com o Estado.

Apesar do ineditismo da realização do Fórum pela primeira vez fora da Finlândia e no Brasil, o vice-presidente Hamilton Mourão, que está à frente do Conselho Nacional da Amazônia Legal, não compareceu à cerimônia. Tendo enviado um vídeo apresentado na abertura.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/10/2021

RISCO DA EVERGRANDE PODE SER CONTIDO, DIZ PRESIDENTE DO BC CHINÊS

Cresce temor do impacto à economia com crise de caixa da Evergrande somada ao calote da Fantasia Holdings e medidas do governo

Por Bloomberg



Edifícios residenciais em construção são vistos na Evergrande Cultural Tourism City, um projeto desenvolvido pelo grupo Evergrande, em Taicang, na província de Jiangsu, na China Foto: Aly Song / Reuters

PEQUIM - O presidente do Banco Popular da China, Yi Gang, manteve o discurso de que risco de contágio da crise do grupo Evergrande à economia chinesa pode ser controlado. Na sexta-feira, o diretor de mercado financeiro do banco, Zou Lan, já havia tentado minimizar o impacto da dívida da gigante da construção ao sistema financeiro.

O problema do desenvolvedor imobiliário "gera um pouco de preocupação", disse Gang em uma reunião virtual neste domingo. "No geral, podemos conter o risco Evergrande."

O temor de que a crise de caixa da Evergrande se espalhe para outras incorporadoras tem aumentado nas últimas duas semanas, já que o presidente Xi Jinping mantém medidas rígidas para esfriar o mercado imobiliário. O calote da incorporadora imobiliária Fantasia Holdings agravou a situação.

Segundo o presidente do banco, os passivos da Evergrande estão espalhados por "centenas" de entidades no sistema financeiro, de modo que "não há muita concentração".

"Os direitos e interesses dos credores e acionistas serão integralmente respeitados em estrita conformidade com a lei. E também a lei indicou claramente a antiguidade dessas responsabilidades", disse ele.

Gang destacou, ainda, que Pequim também está tentando proteger os consumidores e compradores de casas: "Acho que podemos prevenir o risco sistêmico".

Sem mencionar Evergrande, o executivo disse anteriormente que o maior risco de inadimplência para algumas empresas devido à "má gestão e expansão vertiginosa" estava desacelerando a economia da China.

E previu que a inflação dos preços ao produtor começará a desacelerar no final deste ano, após uma aceleração no ritmo mais rápido em quase 26 anos em setembro.

Fim da pandemia e crescimento de 8% no ano

De acordo com ele, o índice de preços ao produtor "permanecerá alto por alguns meses, antes que a pressão de alta diminua no final deste ano. "O crescimento do índice de preços ao consumidor permanece moderado.

" O índice em setembro subiu 10,7% em relação ao ano anterior, superando as previsões e atingindo o maior valor desde novembro de 1995. Gang disse que o avanço foi "explicado em grande parte" pelo aumento dos custos das matérias-primas.

O presidente do banco também falou que a pandemia do coronavírus está "sob controle" na China e que a economia está voltando aos "negócios normais", embora com o crescimento diminuindo recentemente.

Ele previu uma expansão econômica de cerca de 8% para o ano todo. Um relatório divulgado na segunda-feira deve mostrar que o PIB chinês desacelerou para 5% no terceiro trimestre, de 7,9% nos três meses anteriores, de acordo com a mediana das previsões de economistas consultados pela Bloomberg.

“O ímpeto de crescimento moderou um pouco”, disse ele, que acrescentou: “O crescimento econômico desacelerou um pouco, mas a trajetória de recuperação econômica permanece inalterada. A economia chinesa está indo bem em geral, mas ainda enfrentamos alguns desafios. Estamos de olho em todos esses problemas.”

Gang prometeu que o banco central continuará a seguir uma política “prudente”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/10/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CAMINHONEIROS MARCAM GREVE, MAS GOVERNO VÊ AMEAÇA VAZIA

Categoria diz estar em ‘estado de greve’ e promete entregar hoje ao governo documento com pauta de reivindicações

Por ISADORA DUARTE AMANDA PUPO

Mais uma vez, os caminhoneiros estão ameaçando paralisar o País. A categoria se diz em “estado de greve” desde o último sábado e, durante o fim de semana, líderes de entidades do setor fizeram críticas ao presidente Jair Bolsonaro. Hoje, as associações prometem entregar uma lista de reivindicações para o governo. Segundo as entidades, sinalizações positivas são necessárias para evitar paralisação nacional a partir de 1.º de novembro. O governo, porém, minimiza a mobilização.

Na pauta dos caminhoneiros, estão itens como o cumprimento do valor mínimo do frete rodoviário, a aposentadoria especial para a categoria (aos 25 anos de trabalho) e a mudança na política de preços da Petrobras para combustíveis para reduzir a flutuação do diesel (leia detalhes ao lado). Segundo o Estadão apurou, porém, o governo federal vê a mobilização como ameaças feitas antes – e que mais uma vez não devem ser cumpridas. De acordo com uma fonte, desde 2018 já foram 16 tentativas de paralisação malsucedidas, sendo quatro delas neste ano. A reportagem apurou ainda que a mudança do preço dos combustíveis, a partir de uma “canetada”, também não é uma possibilidade. Oficialmente, porém, o governo não comentou o assunto.

A estratégia dos líderes da categoria tem sido subir o tom. “Serei o primeiro (a parar em

1.º de novembro)”, disse o presidente da Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava), Wallace Landim, conhecido como Chorão, um dos organizadores do movimento.

O documento com reivindicações a ser entregue ao governo será assinado pela Abrava, pelo Conselho Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas

(CNTRC) e pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL). Conforme as entidades, é a primeira vez desde 2018 que as três associações atuam juntas em um mesmo movimento.

“A nossa pauta é a mesma desde os atos de 1.º de fevereiro. Não é um assunto novo para o governo nem para o STF ou para o Legislativo, que conhecem nossas demandas”, afirmou o diretor da CNTTL, Carlos Alberto Litti Dahmer. “Agora, ou o governo senta com a categoria para fazer um trabalho, chama as partes envolvidas – Petrobras, STF, Congresso – ou paramos o País”, completou o presidente do CNTRC, Plínio Dias, em referência ao movimento ocorrido em 2018, ainda durante o governo Michel Temer.

Não é descartada por parte dos líderes dos caminhoneiros uma flexibilidade no cumprimento de todas as demandas feitas ao governo. Contudo, as lideranças dizem querer ver direcionamento em torno de medidas concretas. “Estamos cansados de reuniões. Tentamos fazer articulação, mas a própria categoria não aguenta mais”, afirmou Chorão.

ROMPIMENTO?

Questionados pela reportagem sobre um rompimento com o governo do presidente Jair Bolsonaro, os representantes descartam uma ruptura formal e dizem que o movimento é apartidário, apesar da forte presença da categoria na mobilização convocada no dia 7 de Setembro pelo presidente. “O movimento não é contra ou a favor desta gestão. Há muitos caminhoneiros que acreditam no governo Bolsonaro. Outros não concordam com a gestão”, afirmou Chorão.

“Não estamos levantando pauta partidária. A pauta é a sobrevivência da categoria. Se o governo realmente quiser ajudar os caminhoneiros do Brasil, iremos apoiar as medidas”, respondeu Dias, do CNTRC. Ontem, contudo, Litti, da CNTTL, falou em “desgoverno Bolsonaro” em pronunciamento.

Considerados bases eleitorais de Bolsonaro, os caminhoneiros expressam insatisfação com o acúmulo de medidas anunciadas e não cumpridas. “São três anos de governo e não foi feito nada para a categoria, apenas falácias e promessas”, disse Dias. •

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/10/2021

MUNICÍPIOS COM ‘DNA SUSTENTÁVEL’ RECEBEM R\$ 1,6 BI

Alternativa à política ‘ambiental’ de Bolsonaro, agências de fomento bancam projetos que ajudam a transformar cidades

Por ADRIANA FERNANDES

Conhecidas como bancos de “última milha”, as agências de fomento brasileiras irrigaram R\$ 1,6 bilhão para o financiamento de projetos dos municípios com “DNA” de desenvolvimento sustentável, entre 2019 e 2020. Esse mapa acaba de sair do forno, com base em levantamento de dados dos 5.570 municípios brasileiros.

O estudo apontou que 9% dos R\$ 18,8 bilhões emprestados pelas instituições financeiras de fomento tiveram como destino projetos de infraestrutura sustentável, como saneamento básico, habitação, energia renovável, eficiência energética e resíduos sólidos.

Em municípios pequenos, esses projetos têm o potencial de mudar a economia da cidade, como é o caso de Andrelândia. A cidade mineira de 12 mil habitantes, com casario colonial, recebeu um financiamento para um projeto de iluminação e eficiência energética que, além de reduzir custos, vem beneficiando o turismo local.

“São projetos concretos e que estão transformando a vida das pessoas”, diz o presidente da Agência Brasileira de Desenvolvimento (ABDE), Sergio Gusmão. A radiografia será apresentada na Confederação das Unidas para Mudanças Climáticas (COP26), que começa em 31 de outubro, em Glasgow, na Escócia.

Gusmão explica que o apelido de “banco de última milha” está relacionado à proximidade que essas instituições financeiras têm com os problemas locais. Elas atuam em parceria numa espécie de cascata em que o recurso vem dos financiadores internacionais e do setor privado nacional para uma aplicação direta na ponta.

Essas fontes se tornaram uma alternativa ainda mais relevante diante da política “antiambiental” do governo.

Ao arrastar o Brasil para o isolamento no cenário internacional, o presidente Jair Bolsonaro acabou por fortalecer as pontes e o canal direto de diálogo das instituições de fomento com os financiadores internacionais de projetos sustentáveis, principalmente para municípios menores.

Com a experiência do financiamento de projetos municipais nos últimos dois anos, a ABDE, que reúne 31 bancos e agências de fomento no Brasil, começou a preparar há três meses, com especialistas, um plano nacional de desenvolvimento sustentável. O documento será apresentado aos presidentes municipais no início de 2022.

‘SEXO DOS ANJOS’.

O grupo quer estimular o debate sobre o desenvolvimento sustentável e o combate à desigualdade. O desafio é evitar o que houve nas eleições de 2018, quando os temas ficaram fora da pauta dos candidatos.

“Em vez de discutirmos o sexo dos anjos, vamos discutir projetos concretos que vão transformar para melhor a vida dos municípios e das pessoas”, diz Gusmão. “As pessoas moram nas cidades. Elas conseguem reconhecer os seus bairros, as ruas. Podemos transformar essas cidades para melhor e tornar esse um tema de comunicação na campanha eleitoral.”

Gusmão vê oportunidades para o Brasil ampliar rapidamente o financiamento de infraestrutura sustentável para os municípios com instrumentos mais contemporâneos de instrumentos financeiros. •

Sensibilização

Agências vão entregar a presidentes municipais plano de desenvolvimento com foco em sustentabilidade

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/10/2021

ROMBO COM ACIONAMENTO DE TÉRMICAS JÁ PASSA DE R\$ 8 BI, MESMO COM BANDEIRA TARIFÁRIA EXTRA

Descompasso entre arrecadação e despesas pode dobrar até o fim do ano, reduzindo a possibilidade de Bolsonaro concretizar seu desejo de reduzir a taxa cobrada sobre a conta de luz; custo recai, num primeiro momento, sobre as distribuidoras

Por Renée Pereira, O Estado de S.Paulo

A crise elétrica, provocada pela falta de chuvas e queda no nível dos reservatórios das hidrelétricas, deve continuar pressionando a conta de luz do brasileiro em 2022, mesmo com uma melhora do cenário de chuvas. A bandeira tarifária, que hoje está em R\$ 14,20 a cada 100 quilowatt hora (kWh) consumidos, não tem sido suficiente para bancar os custos das térmicas em operação no País. Segundo dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), o déficit entre a arrecadação e as despesas alcançou R\$ 8,06 bilhões em agosto e pode dobrar até o fim do ano.

No ritmo dos últimos três meses, o descompasso entre arrecadação e despesas pode superar R\$ 16 bilhões em dezembro, o que torna difícil cumprir o desejo do presidente Jair Bolsonaro de reduzir a bandeira tarifária. A medida elevaria ainda mais o déficit e o risco de liquidez do setor. A

não ser que o Tesouro Nacional, que também tem suas limitações, consiga aportar recursos para cobrir o rombo.

Outra alternativa, já adotada no passado, seria conseguir um empréstimo no mercado para diluir esse repasse ao consumidor ao longo de um período, diz o pesquisador sênior do Grupo de Estudos do Setor Elétrico da UFRJ, Roberto Brandão. Na avaliação dele, este não é o momento adequado para reduzir o valor da bandeira tarifária.

Efeito do gás natural e do diesel

O aumento do déficit foi provocado, sobretudo, pela alta global dos combustíveis usados pelas térmicas - gás natural ou diesel. O aumento afetou o custo variável das usinas, que estão operando a plena carga para preservar os reservatórios. Na quinta-feira, 14, por exemplo, as térmicas (exceto a nuclear) produziram quase 30% de toda energia usada no mercado nacional. O preço de algumas delas, no entanto, está na casa de R\$ 2,2 mil o MWh.

A questão é que, num primeiro momento, são as distribuidoras que arcam com esse custo elevado. Elas compram a energia do mercado, pagam e depois cobram do consumidor por meio da bandeira tarifária na conta de luz. Como essa arrecadação é inferior ao custo total da geração térmica, as empresas ficam com um crédito a receber. Mas um volume muito elevado pode comprometer o caixa e a saúde financeira das companhias.

“Estamos conversando com o governo para encontrarmos uma solução rápida para o problema. Eles estão debruçados sobre o assunto”, diz o presidente da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica (Abradee), Marcos Madureira. Segundo ele, há um descasamento entre os números (receitas e despesas), sendo que cada distribuidora vive uma situação distinta.

O executivo afirma que, além do aumento mundial no preço dos combustíveis, a importação de energia da Argentina e Uruguai (em dólar) também tem reflexo nessa conta. Isso sem considerar o programa de incentivo à redução do consumo de energia, que afeta a receita das distribuidoras.

Apesar de elevado, o valor definido para a bandeira vermelha ficou aquém do custo que está sendo bancado. Segundo uma fonte do setor, que prefere não se identificar, quando o governo bateu o martelo nos R\$ 14,20 para a bandeira de escassez hídrica, o valor inicial foi de R\$ 24. Mas, como era muito alto, decidiu-se por um valor menor.

Escalada da tarifa

Além da bandeira tarifária, mecanismo usado durante período mais seco, o preço da energia elétrica no Brasil já vem de uma forte escalada há algum tempo. Na média, a tarifa para o consumidor residencial subiu 84% de 2010 para cá, de R\$ 330,70 o MWh para R\$ 608,80, segundo dados da Aneel.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/10/2021

AGRONEGÓCIO TEM SUPERÁVIT DE US\$ 8,8 BILHÕES EM SETEMBRO

Principal setor exportador do agronegócio brasileiro em setembro foi o complexo soja, responsável por quase uma terça parte do valor negociado no mês, e também com grande contribuição para o recorde mensal de vendas externas

Por Redação*, O Estado de S.Paulo

O superávit do agronegócio em setembro somou US\$ 8,849 bilhões, alta de 21% em relação ao mesmo mês de 2020 (US\$ 7,298 bilhões), segundo o Ministério da Agricultura. O resultado se deve à exportação recorde de US\$ 10,10 bilhões (variação de 21%) e importação de US\$ 1,25

bilhão (19,2%) no período. No acumulado do ano, o superávit do setor é de US\$ 82,378 bilhões, aumento de 20,4% ante os US\$ 68,413 bilhões de janeiro a setembro de 2020.



Exportação de soja ajudou no superávit do agronegócio em setembro de 2021 Foto: Epitácio Pessoa/Estadão

O principal setor exportador do agronegócio brasileiro em setembro foi o complexo soja, responsável por quase uma terça parte do valor negociado no mês, e também com grande contribuição para o recorde mensal de vendas externas. As exportações do setor subiram de US\$ 2,13 bilhões, em setembro de 2020, para US\$ 3,19 bilhões no mês passado (mais US\$ 1,06 bilhão em termos absolutos). Conforme nota do ministério, a forte demanda chinesa pela soja brasileira foi responsável pelo recorde de embarque do mês de setembro.

As exportações de carnes também bateram o recorde na série histórica. "O Brasil nunca havia exportado um montante superior a US\$ 2 bilhões em meses de setembro. Em 2021, as vendas externas de carnes no mês foram de US\$ 2,21 bilhões, com expansão de 62,3% em relação a setembro de 2020", disse a pasta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/10/2021

AUXÍLIO BRASIL DEVE SER DE R\$ 300 POR MÊS E BENEFICIAR 17 MILHÕES DE PESSOAS, CONFIRMA MINISTRO

João Roma, do Ministério da Cidadania, afirma que governo busca fontes para bancar o novo programa sem perder controle das despesas

Por Altamiro Silva Junior, O Estado de S.Paulo

O Auxílio Brasil, programa de transferência de renda que deve substituir o Bolsa Família em novembro, deve beneficiar perto de 17 milhões de pessoas e ficar, na média, em R\$ 300 ao mês, reafirmou na noite deste domingo o ministro da Cidadania, João Roma.

Em entrevista à TV Brasil, ele disse que o governo terá "zelo fiscal" na implementação da medida. Os dois números são maiores do que o programa atual, que atende 14,6 milhões de pessoas, com pagamento mensal de R\$ 190 na média.

Mesmo tendo de ampliar os gastos do governo para bancar o aumento do benefício à população de menor renda - uma das bandeiras do presidente Jair Bolsonaro para as eleições de 2022 -, o ministro afirmou que o governo não vai perder o controle das despesas. "Precisa ter muito cuidado e muito zelo na responsabilidade no quesito fiscal", disse ele.



Roma afirma que governo agirá com 'zelo fiscal' na implementação de medidas Foto: Dida Sampaio/Estadão

A maior dificuldade do governo é conseguir fontes de recursos para bancar o novo programa. Roma ressaltou que se discute no Congresso duas formas de financiamento e a expectativa é de que sejam aprovadas. São elas a PEC dos Precatórios, que pretende liberar parcela de recursos dentro do teto para bancar o gasto maior, e a Reforma do Imposto de Renda (IR).

Capacitação para acesso ao mercado de trabalho

"A pandemia está passando, mas efeitos sociais da pandemia não estão passando. É natural que estado brasileiro dê essa resposta",

disse Roma. Segundo ele, "o auxílio Brasil é uma evolução dos programas de renda executados no governo federal", afirmou hoje o ministro.

Roma destacou que o novo programa vai integrar políticas públicas para a população de baixa renda ou em situação de vulnerabilidade, com transferência de recursos e capacitação profissional.

Uma das principais diferenças do novo programa com o Bolsa Família, segundo ele, é oferecer proteção social e a possibilidade de transformação social, via capacitação das pessoas para acesso ao mercado de trabalho. Para isso, o governo deve ter apoio do Sistema S, que inclui o Sesc e o Senac.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/10/2021

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

HIDROVIAS DO BRASIL: CONSELHO APROVA EMISSÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS NO TOTAL DE R\$ 380 MILHÕES

Recursos serão destinados para o financiamento futuro ou reembolso de gastos, despesas ou dívidas relacionados ao projeto de implantação e adequação de infraestrutura do Terminal STS20 no Porto de Santos (SP)

Por Eulina Oliveira, Valor — São Paulo



– Foto: Divulgação / Valor Econômico

O conselho de administração da Hidrovias do Brasil aprovou, na última sexta-feira (15), a realização de sua primeira emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, no total de R\$ 380 milhões. A oferta será em até duas séries, para distribuição pública com esforços restritos de distribuição, com valor nominal unitário de R\$ 1 mil.

Ainda conforme o fato relevante, haverá garantia firme de colocação para o montante total da emissão, e a emissão das debêntures será incentivada. O prazo de vencimento das debêntures é de sete anos para as da primeira série e de dez anos para as da segunda série.

Os recursos captados com a emissão serão destinados para o financiamento futuro ou reembolso de gastos, despesas ou dívidas relacionadas ao projeto de implantação e adequação de infraestrutura do Terminal STS20 no Porto de Santos (SP), que está em fase de reformas e modernizações e deverá ter suas operações iniciadas em 2022. Segundo a Hidrovias, o projeto foi considerado prioritário pelo Ministério da Infraestrutura.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/10/2021

GOVERNO DEFINE NOVAS METAS AMBIENTAIS DA AGROPECUÁRIA

O objetivo do Plano ABC+, que será lançado hoje, é evitar a emissão de 1,1 bilhão de toneladas de CO2 equivalente até 2030

Por Rafael Walendorff — De Brasília

O Ministério da Agricultura definiu as novas metas que o setor agropecuário brasileiro vai perseguir nesta década para colaborar com a mitigação e a adaptação às mudanças climáticas do planeta. O objetivo do Plano ABC+, que será lançado hoje pela ministra Tereza Cristina, é evitar a emissão de 1,1 bilhão de toneladas de CO₂ equivalente até 2030.

O governo incentivará práticas e tecnologias sustentáveis em 72,68 milhões de hectares adicionais, a ampliação do tratamento de 208,4 milhões de metros cúbicos de resíduos animais e o abate de 5 milhões de cabeças de gado em terminação intensiva.

Atualizado, o plano será um dos principais elementos da apresentação que o governo brasileiro fará à Conferência das Nações Unidas para as Mudanças Climáticas (COP 26), em novembro. O governo exibirá amostras dos resultados alcançados na primeira fase (2010-2020) e as metas “ambiciosas” para os próximos anos.

“Poucos países têm uma política tão ambiciosa. Temos uma das maiores áreas de preservação do mundo, computada e monitorada, toda ela com sistemas produtivos sustentáveis. Isso é algo bastante ambicioso e efetivo em questão de uso da terra e de produtividade”, disse a coordenadora de Mudanças Climáticas, Florestas Plantadas e Agropecuária Conservacionista da Pasta, Fabiana Villa Alves.

Segundo ela, o ABC+ é uma das únicas políticas públicas baseada na ciência. Sistemas irrigados e a terminação intensiva de bovinos, como o confinamento, foram as tecnologias incorporadas nesta etapa. As escolhas foram feitas com lastro científico, reforça, sobre os efeitos mitigadores e adaptadores, além da resiliência, sustentabilidade ambiental e social e rentabilidade econômica comprovadas. “Todas as tecnologias trazem aumento de produtividade, que gera o efeito poupa-terra, para produzir mais em menos área”.

Hortaliças

O ministério também incluiu as hortaliças no rol do sistema de plantio direto. A medida busca atender a agricultura familiar e gerar um impacto social, parte do tripé de sustentabilidade defendido pelo governo. Outra novidade é o estímulo ao uso de bioinsumos.

As novas categorias serão apoiadas pelo programa de crédito do Plano Safra. Elas terão uma janela de oportunidades para o financiamento com títulos verdes e pagamentos por serviços ambientais.

Os 72,68 milhões de hectares adicionais pretendidos pelo ABC+ (equivalente a duas vezes a área do Reino Unido) estão divididos entre recuperação de pastagens degradadas (30 milhões de hectares), plantio direto (12,6 milhões de hectares), sistemas integrados, como lavoura-pecuária-floresta e agrofloresta (10,1 milhões de hectares), florestas plantadas (4 milhões de hectares), irrigação (3 milhões de hectares) e uso de bioinsumos (13 milhões de hectares).

De 2010 a 2020, mais de 50 milhões de hectares adotaram as seis tecnologias incentivadas pelo ABC mais o programa de adaptação, que agora será transversal. “As mudanças do clima já aconteceram. Temos que ter sistemas adaptados para produzir mais”, comenta. “O agronegócio brasileiro é uma das vítimas das mudanças climáticas, apesar de ser apontado como vilão, mas tem a oportunidade de ser parte da solução”, aposta a coordenadora. A nova fase do programa também mira a abordagem integrada da paisagem (AIP).

O ABC+ terá revisões a cada dois anos, quando novas tecnologias poderão ser incorporadas e as metas, redefinidas. A gestão será descentralizada, com a participação de grupos estaduais e do setor produtivo. Monitoramento e governança devem evoluir, se possível para um sistema informatizado, retroalimentado em tempo real com dados captados por satélites e drones, por exemplo.

Fonte: Valor Econômico - SP

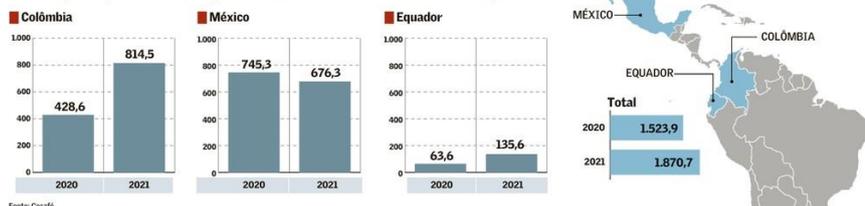
Data: 18/10/2021

POR QUE O BRASIL ESTÁ EXPORTANDO MAIS CAFÉ PARA COLÔMBIA

Consumo no país vizinho, grande exportador, tem aumentado
Por Érica Polo — De São Paulo

Exportações de café verde

Vendas a países produtores entre janeiro e setembro - milhares de sacas de 60 quilos



Fonte: Cecafé

Segunda maior exportadora de café arábica do mundo, a Colômbia importa café do líder do ranking, o Brasil – e o volume de compras tem crescido de maneira acentuada. Neste ano, entre janeiro e setembro, as vendas brasileiras de café verde (ou in natura) aos colombianos somaram 814 mil sacas. O volume é 90% maior que o do mesmo período de 2020 e supera os números dos três anos anteriores, de acordo com dados do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). Em todo o ano de 2018, os embarques somaram 479 mil sacas; em 2019 e 2020, eles somaram 298 mil e 794 mil sacas, respectivamente.

O fenômeno não é novo – o Brasil exporta café para a Colômbia há pelo menos dez anos, diz Eduardo Heron, diretor técnico da entidade -, mas ganha novas cores em uma safra de alta inadimplência nas entregas do grão no país vizinho. Os cafeicultores colombianos deixaram de entregar cerca de 10% da safra neste ano, o que tem afetado a cadeia – indústrias, traders e exportadores -, noticiou a Reuters na semana passada. À agência, Roberto Velez, dirigente da Federação Nacional de Cafeicultores da Colômbia, confirmou que o país enfrenta “escassez generalizada”.

“A Colômbia tem organizado programas de promoção de consumo interno. Com isso, a indústria de torrefação local vem demandando mais café brasileiro”, afirma Heron. Segundo ele, as importações se intensificaram a partir de 2018, acompanhando a tendência de crescimento do consumo da bebida no mundo. Dados da Organização Internacional do Café (OIC) mostram que o consumo no mercado interno colombiano cresceu 62% entre 2000 e 2020, quando alcançou 2,1 milhões de sacas. Nesse intervalo, a produção de café do país aumentou 38%, a 14 milhões de sacas.

Os embarques do arábica, variedade que os colombianos mais compram do Brasil, quase dobraram entre 2020 e 2021, passando de 360 mil sacas nos nove primeiros meses do ano passado a 619 mil sacas no mesmo intervalo deste ano. Também chama a atenção o avanço das vendas de conilon: na mesma comparação, o volume saltou de 70 mil sacas para 195 mil sacas, de acordo com o Cecafé.

Com o aumento dos volumes e a disparada dos preços do grão em 2021, a receita do Brasil com as exportações de café verde à Colômbia mais que dobrou neste ano, chegando a US\$ 85 milhões no acumulado até setembro. Os produtos solúvel e torrado também estão na pauta de exportações, mas em menor volume.

Apesar de o aumento das vendas brasileiras à Colômbia ocorrer em um cenário de forte inadimplência nas entregas, Heron descarta que os vizinhos reexportem o café brasileiro. “Não vejo esse motivo [para a alta de embarques]”, diz. “O consumo cresceu no mundo, e a produção da Colômbia, mesmo aumentando, não foi capaz de atender a demanda externa e interna.

Segundo Pedro Valim, sócio e diretor da corretora Barão Comissária Café, que atua em Varginha (MG), uma das maiores praças de negociação de café do mundo, os colombianos têm comprado um produto que tem o padrão do que é consumido no mercado interno brasileiro. Valim faz a intermediação de embarques à Colômbia há três anos.

Falta café para mercado interno

“A maior parte do café produzido na Colômbia tem perfil de exportação, para mercados que remuneram melhor. Não sobra tanto para o mercado interno”, afirma Valim. Os cafés consumidos internamente, seja na Colômbia ou no Brasil, têm um padrão diferente de produto destinado a mercado internacional. Para efeito de comparação, grandes que comercializam café no Brasil podem comprar grãos resultantes de rebeneficiamento com uma lista de cerca de 600 defeitos (quebrados ou pretos, por exemplo), enquanto produtos destinados a mercados mais exigentes podem ter, no máximo, entre 15 e 25 defeitos.

Outros países produtores, como Equador e México, também vêm ampliando as compras de café do Brasil. O aumento do consumo global da bebida ocorre em ritmo mais rápido do que o da produção, o que tem mexido com a dinâmica de embarques também entre as grandes praças produtoras. Segundo o relatório mais recente da OIC, o consumo de cafés no mundo (somada as duas variedades) cresceu 1,9% no ano safra 2020/21 em comparação com o ciclo anterior, para 167,3 milhões de sacas. A produção, por sua vez, aumentou 0,4% no mundo, para 169 milhões de sacas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/10/2021

FT: ESPERA NOS PORTOS COMPLICA GARGALOS PÓS-PANDEMIA

Atraso na costa do sul da China, agravado por um tufão, é hoje o pior do mundo

Por Gill Plimmer e Harry Dempsey, Financial Times



Porto em Xangai, China — Foto: Nelson Ching/Bloomberg

Os quase cem navios que esperam no horizonte para atracar nos portos de porta-contêineres de Hong Kong e de Shenzhen são só o mais recente sinal dos problemas que atravancaram as cadeias de suprimentos mundiais, elevaram os preços ao consumidor na Europa e nos Estados Unidos e instauraram episódios de escassez de produtos, que vão de móveis a brinquedos de Natal.

O atraso ao largo da costa do sul da China é atualmente o pior do mundo. Um tufão fechou os portos por dois dias na semana passada – mas, embora o clima muitas vezes interrompa o transporte marítimo, essa ocorrência simplesmente agravou os problemas causados por congestionamentos anteriores registrados desde o início da pandemia.

Em agosto, um único caso de covid-19 paralisou um terminal por 15 dias no grande porto chinês de Ningbo, nos arredores de Xangai. Na quarta-feira, havia 584 navios porta-contêineres parados ao largo dos portos, quase o dobro do número computado no começo do ano, segundo dados em tempo real da Kuehne+Nagel, uma das maiores agentes de frete do mundo.

“As cadeias de suprimentos foram comprometidas por todos os ângulos e paralisaram a um nível sem precedentes”, disse Simon Heaney, analista da consultoria marítima Drewry. “Os problemas são muito mais arraigados do que se vê nos portos.”

O aumento da demanda por produtos de consumo, a desestabilização, induzida pela covid, dos horários dos navios porta-contêineres e a escassez de trabalhadores portuários e motoristas de caminhão se associaram para prorrogar os tempos de espera nos portos.

O que agrava o problema é que, quando os navios chegam em seus destinos depois da data prevista, as operações de carga e os horários de carga, descarga e serviços de abastecimento e manutenção ao navio são aliados da sequência normal, levando à desestabilização, por contágio, os serviços de frete, de transporte rodoviário e de armazenagem.



O emaranhado de complicações nas cadeias de suprimentos se reflete na escalada dos custos do transporte marítimo: o preço mundial médio de remeter por navio um contêiner de 40 pés está atualmente próximo de US\$ 10.000, valor três vezes maior que o praticado no início deste ano e quase dez vezes superior aos níveis pré-pandemia, segundo a operadora de frete internacional Freightos.

Detlef Trefzger, executivo-chefe da Kuehne+Nagel, prevê que o congestionamento do frete marítimo persista pelo menos até o começo do Ano-Novo chinês, em fevereiro, e que poderá se agravar antes disso. Outros acham que a crise poderá durar mais – principalmente se houver tempo ruim ou mais surtos de covid-19 na China, em vista de sua política de tolerância zero.

“Estamos entrando no período de inverno (de dezembro a março) no hemisfério Norte que trará um retorno das dificuldades normais – neve, vento e fechamentos de terminais. Aí não sabemos o que vai acontecer”, disse Lars Mikael Jensen, diretor de rede oceânica mundial da operadora Maersk. “Não posso avaliar se deixamos o pior para trás.”

Na Europa, há longos períodos de espera para os navios ao largo de Hamburgo e de Antuérpia. Mesmo quando as embarcações não têm de esperar por dias no mar, pode haver enormes turbulências – como no porto de Roterdã, na Holanda, e no de Felixstowe, no Reino Unido, onde a falta de motoristas de caminhão ou o congestionamento das vias navegáveis para o interior do país desacelerou o avanço das cargas. Na quinta-feira Felixstowe continuava sendo o porto britânico mais gravemente afetado, com dois navios ancorados à espera de um atracadouro.

A Maersk, a maior empresa de transporte marítimo do mundo, desviou parte de sua carga destinada ao Reino Unido para a Europa, onde ela pode ser transferida para embarcações menores para ser transportada para o Reino Unido. Problemas de logística semelhantes atingiram os portos da Costa Oeste dos EUA.

Embora o número de navios que esperam no mar tenha caído do recorde de 76 em setembro para 57 atualmente, a falta de trabalhadores portuários e de motoristas de caminhão gera um período de 12 dias para os navios ancorarem e descarregarem os contêineres, o que atrasa a entrega de produtos que vão desde tênis até frutas tropicais, passando por conjuntos de peças de construção de brinquedo Lego.

É por isso que leva três vezes mais tempo, comparativamente ao período pré-pandemia, para descarregar navios em Los Angeles e em Long Beach. Diferentemente, em grandes portos chineses, que operam 24 horas por dia, sete dias por semana, o acréscimo de tempo é de apenas 20%, de acordo com o programa de desempenho de portos da empresa de análise IHS Markit, um conjunto de dados do setor.

O problema é tão grave que o presidente dos EUA, Joe Biden, tem pressionado empresas de frete ferroviário, grupos de transporte rodoviário e portos a aumentar sua capacidade. Grandes empresas, como a Walmart e a UPS, desde então, prometeram intensificar seus esforços para deslocar produtos.

Lars Jensen, um analista de transporte marítimo por contêineres da assessoria Vespucci Maritime, disse que, mesmo quando os problemas começarem a diminuir, ainda vão ocorrer, intermitentemente, gargalos portuários em todo lugar quando embarcações atrasadas tentarem atracar todas de uma só vez.

“Ninguém deve esperar que essa seja uma transição gradual e suave”, disse ele. “Vamos ter essas reverberações que levarão algum tempo para liberar o sistema.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/10/2021

AÇO BRASIL: PRODUÇÃO DE AÇO BRUTO CRESCE 15,3% EM SETEMBRO, PARA 3,1 MILHÕES DE TONELADAS

No acumulado do ano, as siderúrgicas produziram 27,2 milhões de toneladas, uma evolução de 20,2% em relação a janeiro a setembro do ano passado

Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo



Aço, indústria, tarifa, taxa, Estados Unidos, Brasil, siderurgia, siderúrgica — Foto: Markus Schreiber / Associated Press

A produção de aço bruto no mês passado chegou a 3,1 milhões de toneladas, o que resultou em alta de 15,3% no comparativo com o mesmo período de 2020. No acumulado do ano, as siderúrgicas produziram 27,2 milhões de toneladas, uma evolução de 20,2% em relação a janeiro a setembro do ano passado. Os dados foram divulgados pelo Instituto

Aço Brasil.

O consumo aparente de aço, de acordo com o Aço Brasil, chegou a 2,2 milhões no mês passado, um aumento de 8,5% em relação a setembro de 2020. Já nos nove meses desse ano, o mercado brasileiro consumiu 21 milhões de toneladas, uma alta de 37,3%.

As vendas internas também apresentaram aumento no período. Em setembro, de acordo com os dados, foram comercializadas 1,9 milhão de toneladas, um crescimento de 1,2% ante setembro de 2020. No acumulado, as vendas internas de aço aumentaram 29,7%, chegando a 17,9 milhões de toneladas, segundo o Aço Brasil.

O comércio internacional também está em alta para as siderúrgicas brasileiras. De acordo com os dados do instituto, em setembro, foram exportadas 949 mil toneladas, uma alta de 26,6%. Esse volume gerou uma receita de US\$ 942 milhões, um aumento de 150,1% no período. No acumulado do ano, a alta nas vendas externas chegou a 7,8 milhões de toneladas ou US\$ 6,5 bilhões. Esses valores representam, respectivamente, queda de 7,6% e aumento 55,6%.

Já as importações seguem em ritmo acelerado. No mês passado, as compras do exterior apresentaram alta de 151,1% em volume, chegando a 358 mil toneladas e uma receita de US\$ 414 milhões, crescimento de 139,4%. De janeiro a setembro, de acordo com o Aço Brasil, foram importadas 3,9 milhões de toneladas, o que resultou numa receita de US\$ 3,6 bilhões. Esses valores representaram, respectivamente, altas de 162,7% e 126,7%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/10/2021

TOTALENERGIES AINDA É ATRAÍDA PELO PETRÓLEO DO BRASIL

Petroleira promete intensificar presença em renováveis, mas prevê aportes de US\$ 500 milhões ao ano para elevar produção de óleo e gás no Brasil

Por André Ramalho — Do Rio



Presidente global de exploração e produção da TotalEnergies, Nicolas Terraz, vê Brasil como peça estratégica para plano de transição energética da companhia — Foto: Luciana Whitaker/Valor

A TotalEnergies (ex- Total) promete intensificar os investimentos em renováveis, mas, ao mesmo



tempo, olha com atenção para o mercado brasileiro de óleo e gás. A petroleira francesa, que mudou de nome para simbolizar a sua migração rumo à transição energética, vê o Brasil como peça estratégica na busca por projetos com custos e emissões cada vez menores, e prevê investir cerca de US\$ 500 milhões anuais nos próximos anos, nas atividades de exploração e produção de petróleo no país.

A previsão da empresa é praticamente triplicar a produção de petróleo, para cerca de 150 mil barris diários até 2025, embalada pelo desenvolvimento do projeto de Mero (ex-Libra), onde a multinacional é sócia da Petrobras, com uma fatia de 20% no campo.

O crescimento da companhia, no entanto, pode ser ainda maior, a depender do sucesso da petroleira no leilão dos volumes excedentes da cessão onerosa dos campos de Sépia e Atapu, no pré-sal da Bacia de Santos. A rodada está prevista para 17 de dezembro.

O presidente global de exploração e produção da TotalEnergies, Nicolas Terraz, disse ao Valor que a empresa ficou de fora da 17ª Rodada de concessões de blocos exploratórios, em 8 de outubro, porque a avaliação técnica sobre o potencial das áreas ofertadas não foi conclusiva: “Não quer dizer que não olhamos para o Brasil. Estamos muito interessados no leilão dos excedentes da cessão onerosa”, afirmou o executivo, em entrevista exclusiva na primeira visita ao Brasil desde que assumiu a liderança global dos ativos de exploração e produção da companhia, em setembro.

A TotalEnergies lançou, no mês passado, um plano de transição energética no qual busca se tornar cada vez menos uma petroleira e mais uma empresa de energia, ativa não só em óleo e gás, mas também em renováveis. A previsão da multinacional é que, em 2030, o petróleo represente 30% do mix de vendas da empresa. O gás natural será o grande negócio da companhia, responsável por 50% das vendas, enquanto a geração de energia renovável (com foco em eólica e solar) representará 15% e a biomassa e hidrogênio outros 5%.

Para isso, a TotalEnergies prevê investimentos globais de US\$ 13 bilhões a US\$ 15 bilhões por ano até 2025, sendo 25% disso em renováveis. Metade do orçamento global da empresa será destinado ao crescimento, com foco em gás e renováveis. A outra metade será focada na manutenção da base de atividades, sobretudo da produção de óleo. A previsão da francesa é que a demanda por petróleo atingirá o pico até o fim desta década.

“Vamos continuar produzindo óleo e gás para encontrar a demanda... Só para manter nossa produção estável, temos que investir muito em novos campos e em nova capacidade por causa do declínio natural da produção”, disse Terraz.

Diante da proximidade do pico da demanda por petróleo, a TotalEnergies acredita que a indústria de óleo e gás terá de acelerar o desenvolvimento das reservas. O executivo afirma que a estratégia da empresa é investir em projetos com custos de operação e níveis de emissões cada vez mais baixos e que o Brasil se enquadra “perfeitamente” dentro dessa estratégia: “Vamos fazer nossa gestão de portfólio com base nesses critérios.”

A TotalEnergies está revendo a carteira de ativos da empresa no Brasil. Este ano, assinou contrato com a PetroRio para vender a fatia de 28,6% na concessão BM-C-30 (que concentra a descoberta de Wahoo), na Bacia de Campos. No ano passado, a companhia tinha fechado acordo com a Petrobras para vender a participação de 40% nos cinco blocos exploratórios que operava na Bacia Foz do Amazonas. A alienação do ativo se deu após o fracasso da petroleira francesa no licenciamento ambiental das perfurações na região. A empresa também pretende renunciar às concessões exploratórias que detém na Bacia do Ceará.

A ideia, segundo Terraz, é concentrar as atividades de exploração e produção fora das novas fronteiras, nas bacias mais consolidadas do Brasil como Santos e Campos. Nesse sentido, a petroleira prevê iniciar, em novembro, a campanha de exploração no C-M-541, na Bacia de Campos, adquirido pela empresa na 16ª Rodada, em 2019. O bloco foi o ativo mais caro da

história, nas rodadas de concessão da Agência Nacional de Petróleo (ANP). A área custou R\$ 4,03 bilhões, em bônus de assinatura, ao consórcio formado pela Total (40%), Petronas (20%) e Qatar Petroleum (40%). Desse total, a francesa pagou R\$ 1,6 bilhão.

A TotalEnergies é, hoje, a única petroleira (fora a Petrobras) a operar um campo em fase de produção no pré-sal. Lapa, na Bacia de Santos, no qual a francesa detém 45%, produz 55 mil barris ao dia de óleo, segundo a Agência Nacional de Petróleo (ANP). A multinacional vê potencial para ampliar a produção local, com o desenvolvimento da área sudoeste do campo, que pode produzir mais 20 mil barris/dia a partir de 2025.

A expectativa da empresa é que a produção dela no Brasil seja fortalecida nos próximos anos com a entrada em operação das quatro plataformas de Mero, previstas para até 2025. O campo é operado pela Petrobras. A francesa também é sócia da estatal brasileira em Iara (Sururu, Berbigão e Oeste de Atapu), com 22,5%.

Com a construção do Rota 3, gasoduto de escoamento previsto para 2022, a TotalEnergies quer começar a comercializar a parcela de gás em Iara, no embalo do processo de abertura do mercado brasileiro. Fora do setor de exploração e produção, a multinacional atua ainda, no Brasil, na distribuição de combustíveis e, por meio da Total Eren, em energias renováveis. "O Brasil é um lugar onde podemos trabalhar para desenvolver todos os componentes da nossa estratégia, da exploração e produção às renováveis", disse Terraz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/10/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

POR QUE EUA TÊM CONGESTIONAMENTO RECORDE DE NAVIOS DE CONTÊINERES

Na Califórnia, algumas embarcações têm de esperar dias até conseguirem descarregar as mercadorias.

Por BBC



Portos como o de Los Angeles têm visto filas de embarcações esperando para descarregar — Foto: Reuters

Há semanas navios-contêineres fazem fila na costa Califórnia, nos Estados Unidos, para descarregar suas mercadorias. Em meio a um verdadeiro congestionamento das cadeias globais de suprimentos, alguns têm de esperar dias para aportar.

"Estamos enfrentando um aumento sem precedentes de chegadas de novas cargas nos portos de Long Beach e Los Angeles. É uma mistura de velhos desafios da cadeia de abastecimentos com grandes mudanças no comércio global por conta da pandemia", afirmou o prefeito da cidade californiana de Long Beach.

Imagens de satélite da região dos portos de Long Beach e Los Angeles mostram um formigueiro de grandes embarcações estacionadas, esperando para descarregar.

São navios porta-contêineres carregados mercadorias — quase tudo o que se possa imaginar, de brinquedos a raquetes de tênis — vindas da Ásia pelo Oceano Pacífico até costa oeste dos EUA.

O Marine Traffic, site de rastreamento de navios, contabilizou mais de 50 navios porta-contêineres na costa de Long Beach e Los Angeles no último dia 13 de outubro, depois de engarrafamentos recordes em setembro.

Os dois portos são a principal referência para a carga que vem da China. Assim, uma vez que um congestionamento começa, a probabilidade de ele piorar com rapidez é alta, diz Janet Porter, presidente do Conselho Editorial da Lloyd's List, publicação sobre o setor marítimo.

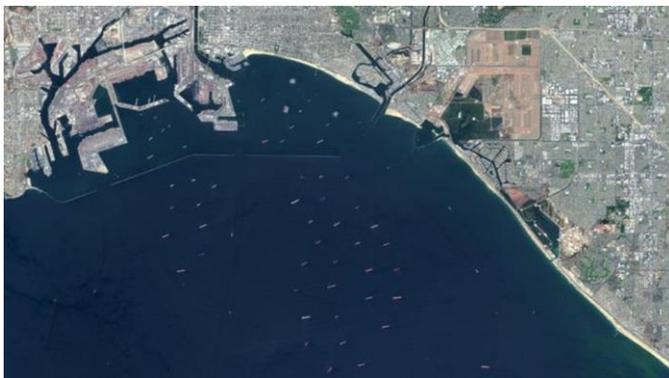
"Todo o ciclo de embarque ficou mais lento. Alguns navios ficam esperando dias, até mesmo algumas semanas, para descarregar."

Nos primeiros oito meses de 2021, o volume de carga enviada da Ásia para os EUA aumentou cerca de 25% em comparação com o mesmo período de 2019, antes da pandemia de covid-19, conforme os dados do Container Trades Statistics. O cenário foi diferente, por exemplo, na Europa, em que os números permaneceram praticamente inalterados entre os dois períodos.

Na costa leste dos EUA, também há filas de navios no porto de Savannah, na Geórgia. Agosto foi o segundo mês mais movimentado na região de que se tem registro.

Motivos

A chamada crise dos contêineres tem diferentes aspectos. Cerca de dois meses atrás, o epicentro era a própria China, que decidiu fechar alguns de seus mais movimentados portos de contêineres no esforço para evitar a disseminação da covid-19, diagnosticada em alguns funcionários. Esse gargalo fez disparar o custo de frete marítimo e provocou uma escassez global de produtos.



Navios enfileirados perto dos portos de Los Angeles e Long Beach — Foto: Reuters

Parte do congestionamento de navios-contêineres nos EUA se deve ao aumento da demanda por parte dos americanos, que muitas vezes têm preferido gastar comprando pela internet do que para sair de férias ou jantar fora.

A demanda de bens de consumo, de forma geral, cresceu 22% em relação aos níveis pré-pandêmicos (comparando-se agosto de 2021 com fevereiro de 2020).

A consultoria Capital Economics chama atenção para o aumento expressivo nas importações de brinquedos, jogos e artigos esportivos (de até 74%) e de eletrodomésticos (até 49%).

"Neste momento, muitos transportadores marítimos estão com seus contêineres cheios de mercadorias temáticas. São bilhões de dólares em artigos para o Halloween e muitos bilhões de dólares em decorações natalinas, como árvores e luzes de Natal", acrescenta o professor Christopher Tang, da Universidade da Califórnia em Los Angeles.

O próprio esforço do país para recuperar a economia também contribui para pressionar a demanda, diz ele.

À medida que as empresas incentivam seus funcionários a retomar o trabalho presencial, aumenta a procura por equipamentos de escritório, como computadores e impressoras - muitos dos quais hoje presos em vários contêineres vindos da Ásia.

E há ainda os equipamentos novos que serão usados dentro das estratégias para evitar a contaminação pelo coronavírus dentro do ambiente do escritório.

"Muitos filtros de ar e equipamentos de ventilação também estão nesses contêineres esperando para serem descarregados", completa Tang.

Quando a carga finalmente chega ao porto, contudo, o problema não acaba.

Como destaca Gary Hufbauer, membro sênior do Peterson Institute for International Economics, hoje há um déficit de trabalhadores portuários qualificados, motoristas de caminhão e tripulação ferroviária para garantir que a mercadoria seja distribuída de forma eficiente nos EUA.

"Isso é reflexo em grande parte da variante Delta, mas também da aposentadoria de muitos trabalhadores, principalmente entre os motoristas de caminhão."

Era possível ter evitado o problema?

"Acho que ninguém previu esse aumento expressivo na demanda — especialmente depois que os navios tiveram de 'ficar de molho' por conta da pandemia", opina Porter.

A imagem dos engarrafamentos de navios na costa da Califórnia levantou um debate mais amplo sobre a situação das cadeias de abastecimento no país. Há algum tempo existe uma demanda por parte do setor para que a infraestrutura seja modernizada.

Especialistas afirmam que parte dos problemas de capacidade logística nos portos norte-americanos de fato existiam antes da pandemia.

"Isso reflete anos de investimento inadequado. A capacidade de um porto não se deteriora tão rapidamente, mas havia provavelmente menos de 5% de margem de capacidade ociosa [antes da pandemia]", pontua Hufbauer.

Em manifestação sobre o assunto, o chefe de gabinete da Casa Branca declarou que o governo Biden estaria lidando com a "bagunça da cadeia de suprimentos" que herdou de gestões anteriores.

Uma força-tarefa da Casa Branca foi criada para tentar aliviar os gargalos. Entre as iniciativas está a ampliação do horário de funcionamento do porto de Los Angeles, uma tentativa de amenizar os congestionamentos.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 18/10/2021

ARRECAÇÃO COM ROYALTIES DO PETRÓLEO BATE RECORDE E PODE TER AUMENTO DE MAIS DE R\$ 37 BILHÕES EM 2021

Reforço no caixa da União, estados e municípios ocorre simultaneamente à disparada dos preços dos combustíveis para o consumidor.

Por Darlan Alvarenga, G1

Com o dólar mais alto e aumento dos preços internacionais do petróleo, a arrecadação do país com royalties e participações governamentais sobre a produção de óleo e gás alcançou um patamar recorde em 2021 e pode proporcionar uma receita extra de mais de R\$ 37 bilhões no ano para os cofres públicos, na comparação com 2020. É o que mostra levantamento do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE).



Plataforma da Petrobras no Campo de Búzios, na Bacia de Santos — Foto: Divulgação/Petrobras

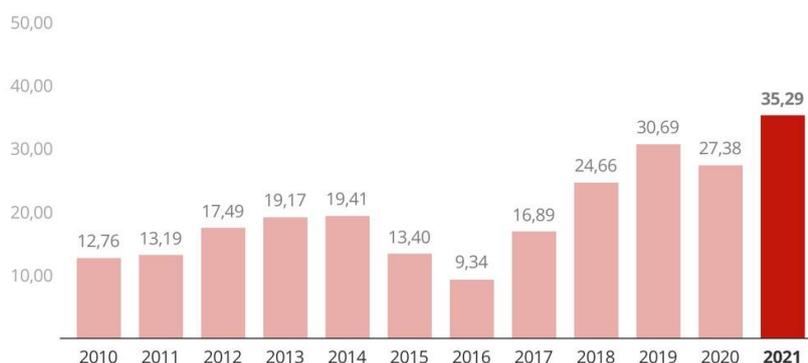
De acordo com o estudo da consultoria, a receita da União, estados e municípios com este tipo de arrecadação totalizou R\$ 35,29 bilhões na parcial do ano até julho, um salto de 28,9% na comparação com os 7 primeiros meses do ano passado. Trata-se do maior valor nominal para o período na série histórica iniciada em 1999. O recorde anterior tinha sido registrado em 2019, quando a arrecadação entre janeiro e julho somou R\$ 30,69 bilhões.

Os valores consideram os dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), incluindo todas as receitas com royalties, participações especiais, taxa de ocupação ou retenção da área e também bônus de assinatura de contrato.

Veja no gráfico abaixo:

Arrecadação atinge recorde em 2021

Receita com royalties e participações governamentais, de janeiro a julho, em R\$ bilhões



Fonte: Levantamento CBIE, a partir de dados da ANP

Valor inclui royalties, participações especiais, taxa de ocupação ou retenção da área e bônus de assinatura de contrato

A ANP ainda não divulgou dados consolidados do 3º trimestre. Mas somente os royalties geraram para a União, estados e municípios uma receita de R\$ 25,18 bilhões entre janeiro e setembro, o que significa que a arrecadação já ultrapassou R\$ 41,6 bilhões este ano, segundo os cálculos da CBIE.

"A arrecadação de 2021 vai ser recorde porque o preço do petróleo está bombando e o real está depreciado em relação ao dólar", afirma o sócio-diretor do CBIE, Adriano Pires. "Tem o lado positivo do aumento da arrecadação para estados, municípios e União, mas tem também o lado negativo, que é a estarmos pagando gasolina, diesel e botijão de gás tão caros".

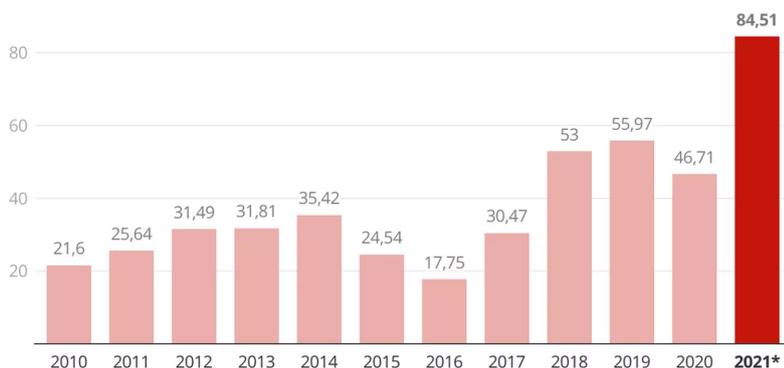
Com base no comportamento do mercado nos últimos meses e nas expectativas para o preço do barril de petróleo e para a taxa de câmbio até o fim de 2021, o CBIE estima que a arrecadação com royalties e participações especiais passará de R\$ 84 bilhões no ano, o que representaria um crescimento da ordem de 80% (R\$ 37,8 bilhões a mais) na comparação com a receita total de 2020, que totalizou R\$ 46,71 bilhões.

Veja no gráfico abaixo:

A título de comparação, o custo das 3 parcelas extras da prorrogação do Auxílio Emergencial em 2021 foi estimado pelo governo federal em R\$ 20 bilhões.

Histórico da arrecadação e projeção para 2021

Receita anual com royalties e participações especiais, em R\$ bilhões



Fonte: Levantamento CBIE, a partir de dados da ANP
 *Projeção CBIE

Entenda os Royalties

Royalties são os valores em dinheiro pagos pelas petroleiras à União e aos governos estaduais e municipais dos locais produtores para ter direito a explorar o petróleo. Já as participações especiais são uma compensação adicional e são cobradas quando há grandes volumes de produção ou grande rentabilidade.

Esses valores fazem parte das chamadas receitas não-administradas e dependem basicamente de três fatores:

1. preço do petróleo
2. taxa de câmbio
3. volume de produção

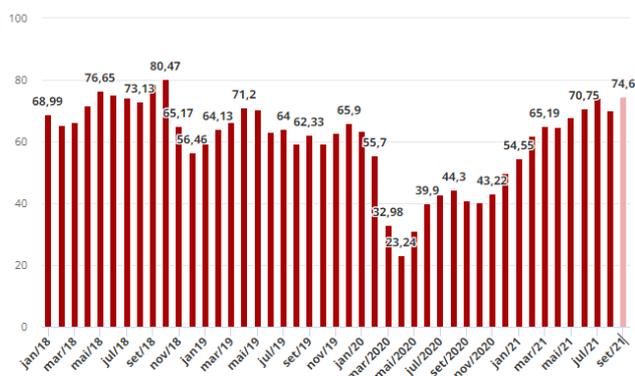
"Dois destes 3 fatores estão tendo um comportamento muito acima da média: o preço do barril e, principalmente o câmbio. O câmbio é o principal responsável por esse recorde de arrecadação", afirma o sócio-diretor do CBIE.

O que explica a arrecadação recorde

O preço do barril de petróleo Brent – referência internacional – retomou em 2021 os patamares de cotação pré-pandemia e, em outubro, voltou a atingir a marca de US\$ 85, valor que não era atingido desde outubro de 2018. A alta ocorre em meio a retomada econômica e aumento nos preços do gás natural, que tem impulsionado a demanda por petróleo dos geradores de energia.

Evolução do preço do barril de petróleo

Valor médio do Brent, em US\$



Fonte: Tendências Consultoria

Já o dólar voltou a superar nos últimos dias a barreira de R\$ 5,50, e acumula uma alta de cerca de 6% no ano frente ao real. No ano passado, subiu quase 30%. Até o início de 2019, se manteve abaixo de R\$ 4.

O mercado financeiro projeta atualmente uma taxa de câmbio de R\$ 5,25 para o fim de 2021 e para 2022 em meio às incertezas políticas e fiscais, antecipação da disputa eleitoral e deterioração das perspectivas para o desempenho da economia em 2022.

As projeções do CBIE para a arrecadação no ano consideram o preço médio do barril a US\$ 70, taxa de câmbio média de R\$ 5,20 e um crescimento de cerca de 7% na produção de petróleo no Brasil, para uma média de 3,26 milhões de barris/dia em 2021.

Os analistas têm apontado o avanço do dólar também como o principal "vilão" para o aumento do preço da gasolina e do diesel.

Levantamento do economista da Tendências Consultoria Walter de Vitto mostra que, em setembro de 2018, quando o barril de petróleo também era negociado ao redor de US\$ 80 e o câmbio era de R\$ 4,12, o preço médio do litro da gasolina nas bombas estava em R\$ 4,64, contra R\$ 6,08 em setembro de 2021. Pelos cálculos do analista, se o dólar estivesse hoje em R\$ 4,50, o preço médio da gasolina para o consumidor estaria 10% mais barato. Clique aqui e veja simulações.

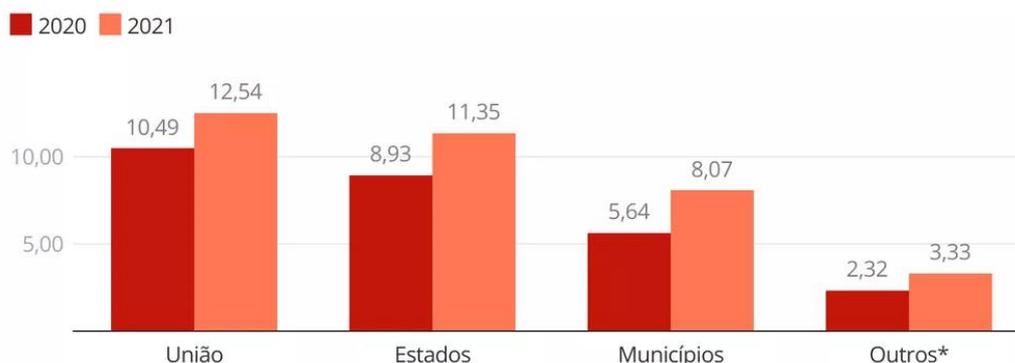
Divisão e uso dos recursos

Na comparação com o período de janeiro a julho do ano passado, a arrecadação com royalties e participações governamentais representou um adicional de quase R\$ 7 bilhões para o caixa da União e de governos de estados e municípios produtores.

Segundo o levantamento, a receita destinada para a União somou R\$ 12,54 bilhões, contra R\$ 10,49 bilhões nos 7 primeiros meses de 2020. Já o valor repassado para estados e municípios aumentou em cerca de R\$ 2,4 bilhões, para R\$ 11,35 bilhões e R\$ 8,07 bilhões, respectivamente. Veja gráfico abaixo:

Aumento da arrecadação da União, estados e municípios

Distribuição da receita com royalties no período de janeiro a julho, em R\$ bilhões



Fonte: Levantamento CBIE

* Depósitos judiciais, fundo especial, saúde e educação

Aumento da arrecadação da União, estados e municípios — Foto: Economia G1

Segundo Pires, a arrecadação recorde em um cenário de disparada dos preços dos combustíveis para os consumidores e de inflação persistente levanta a oportunidade de um debate mais transparente sobre a aplicação dos recursos oriundos da exploração de petróleo destinados aos cofres públicos.

"Infelizmente, nos últimos anos tanto a União quanto estados e municípios pegaram esse dinheiro fabuloso de arrecadação de royalties e não investiram para favorecer a população. Falta no mínimo uma maior transparência para onde este dinheiro está indo", afirma o diretor da CBIE.

O especialista sugere inclusive o uso de parte da arrecadação com royalties como fonte de recursos para a criação de um fundo de reserva. "Em 2021, a projeção está muito acima da projetada pelo governo. Por que não usar essa diferença entre o projetado e o realizado para colocar dinheiro em um fundo?", questiona.

Ele cita a proposta em estudo no governo da criação de um "fundo de estabilização", com recursos públicos, para amenizar o impacto das variações nos mercados internacionais do petróleo nos preços dos combustíveis no país. "É decisão de governo, mas é uma maneira de não repassar a volatilidade dos preços ao consumidor", diz.

Já Walter de Witto, da Tendências, se diz contrário ao uso dos royalties para a constituição de um "fundo de estabilização" de preços e cita o exemplo da Noruega, que decidiu criar um fundo para que o dinheiro da exploração de petróleo rendesse e pudesse ser usado em benefício das futuras gerações.

"Dinheiro de royalties é um recurso finito, é uma riqueza. Tinha que ser aplicado em educação, saúde e para aumentar a produtividade da economia. Não deveria ser utilizado para nada de curto prazo ou nem muito menos para dar dinheiro para consumidor de gasolina e diesel", afirma.

Embate sobre preços dos combustíveis

Os preços cobrados nas bombas viraram motivo de embate entre o presidente e os governadores. Bolsonaro passou a cobrar publicamente que os estados reduzam o ICMS para que, dessa forma, os preços da gasolina e do diesel recuem.

Nesta semana, a Câmara dos Deputados aprovou um projeto que muda o cálculo da cobrança do ICMS sobre os combustíveis para tentar baixar o preço cobrado ao consumidor final. Para ter validade, o texto ainda precisa passar pelo Senado.

Analistas consultados pelo g1 afirmam que os valores da gasolina, do diesel e do etanol podem até recuar em um primeiro momento com a mudança na tributação, mas que o dólar e a cotação do petróleo continuarão a ter mais influência na formação dos preços de combustíveis no Brasil, uma vez que desde 2016 a Petrobras passou a adotar para suas refinarias uma política de preços que se orienta pelas flutuações do mercado internacional.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse recentemente que o governo discute a possibilidade de capitalizar um fundo de estabilização dos preços de combustíveis com ações da estatal Pré-Sal Petróleo (PPSA) ou com ações que o BNDES tenha na Petrobras, mas não deu detalhes.

*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 18/10/2021*



AGÊNCIA DE NOTÍCIAS SENADO - DF

PUBLICADA DERRUBADA DE VETOS AO MARCO DAS ZONAS DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO

Da Agência Senado | 18/10/2021, 10h58

Proposições legislativas - MPV 1033/2021

Foi publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira (18) a promulgação das partes vetadas da Lei 14.184/2021, que modifica o marco legal das Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs). Os vetos haviam sido derrubados em sessão do Congresso Nacional no último dia 27.

A lei é decorrente da Medida Provisória (MP) 1.033/2021, que sofreu alterações substanciais durante sua tramitação na Câmara dos Deputados, transformando-se em uma reforma do marco regulatório das ZPEs. O presidente da República, Jair Bolsonaro, havia vetado um parágrafo e três artigos do texto, que enquadram empresas prestadoras de serviços como beneficiárias do regime das ZPEs. "Ao dispor que o benefício [fiscal] poderia ser usufruído pelo prazo de vinte anos, a medida contraria o interesse público, por extrapolar o prazo máximo de cinco anos" estabelecido na Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2021, justificava a mensagem de veto.

Originalmente, a MP 1.033 foi editada para garantir o abastecimento de oxigênio medicinal no mercado interno para o enfrentamento da covid-19. Ela dispensou as empresas produtoras de oxigênio sediadas em ZPEs de cumprir, em 2021, a exigência de destinar 80% de sua produção para o exterior. O projeto de lei de conversão aprovado na Câmara, com as alterações no marco regulatório das ZPEs, recebeu parecer favorável do relator no Senado, senador Roberto Rocha (PSDB-MA).

As ZPEs são áreas especiais nas quais as empresas autorizadas a se instalar contam com suspensão de tributos na compra de máquinas, matérias-primas e insumos usados na produção de mercadorias a serem exportadas. O tratamento aduaneiro é diferenciado. Essas zonas podem ser instaladas apenas em regiões menos desenvolvidas, para reduzir desequilíbrios regionais.

Agência Senado (Reprodução autorizada mediante citação da Agência Senado)

Fonte: Agência Senado - DF

Data: 18/10/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TERMINAIS APM REFORÇAM SEU FOCO NAS REDUÇÕES DE EMISSÕES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Outubro 2021



A APM Terminals está dando um salto em seus esforços em direção a operações neutras em carbono com a criação de uma função dedicada à descarbonização. Sahar Rashidbeigi, consultor de gestão sênior nas áreas de transição energética, descarbonização intersetorial e economia circular, assumirá o cargo de chefe de Descarbonização da APM Terminals a partir de 1º de novembro e ficará baseado na sede da empresa em Haia, Holanda.

“Como empresa, temos grandes ambições e estamos totalmente empenhados em

abordar as emissões em nossas operações, mas também em transformar esse desafio em uma oportunidade para nossos clientes e parceiros”, disse Mikael Gutman, chefe de compras da terminais APM.

Rashidbeigi, que possui MBA pela Harvard Business School, tem mais de 5 anos de experiência na McKinsey & Company em Amsterdã, onde foi cofundador e co-líder da McKinsey Sustainability Insights.

Recentemente, a APM Terminals fez parceria com a Siemens em um piloto para reduzir significativamente as emissões em seu terminal em Mumbai, na Índia. Como próxima etapa, planeja implementar medidas de melhoria específicas do terminal em um portfólio mais amplo de terminais em todo o mundo, com o objetivo de alcançar reduções de emissões semelhantes em outros locais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2021

ABS: DESCARBONIZAÇÃO É A MELHOR ESTRATÉGIA DE NEGÓCIOS DA NOSSA INDÚSTRIA

Da Redação NAVEGAÇÃO 18 Outubro 2021



Wiernicki: não basta ter uma estratégia de descarbonização

Tamanho é a escala da ruptura do setor com a descarbonização que uma estratégia de descarbonização provavelmente é agora a melhor estratégia de negócios para os armadores

A mensagem é de Christopher J. Wiernicki, presidente do conselho, presidente e CEO da ABS, proferida em um discurso de abertura para um evento de transporte marítimo na

América do Norte.

"Já hoje não basta ter uma estratégia de descarbonização para o seu negócio. Não, a descarbonização tem cada vez mais probabilidade de ser sua melhor estratégia de negócios. Esse desafio exige que todos nós adotemos a nova linguagem do transporte marítimo — que são as emissões de CO2 por tonelada-milha", disse o executivo.

"A descarbonização de nossa indústria representa uma oportunidade estratégica para toda a indústria, um realinhamento estrutural de proporções históricas onde todo o ecossistema e a cadeia de valor estão sendo abalados. Nas próximas três décadas, a Agência Internacional de Energia estima que haverá bem mais de US\$ 100 trilhões no total em investimentos em energia limpa. Diante desse cenário, fica claro que não se adaptar é a garantia mais segura da obsolescência", disse Wiernicki.

Para ele, alcançar a meta de descarbonização para 2050 é atualmente um desafio onde só se pode ver o esboço de uma solução. "Embora 2030 possa estar dentro do alcance operacional, 2050 exigirá uma solução em toda a cadeia de valor. E é aqui que precisamos que os governos entrem em ação com políticas para acelerar o desenvolvimento de soluções de baixo carbono e garantir a infraestrutura adequada para sua distribuição" completa o CEO da ABS.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2021

PORTOS BRASILEIROS PRECISARÃO SE ADEQUAR A PADRÕES DE NAVIOS EM CONSTRUÇÃO NO MUNDO

Daniilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18 Outubro 2021



Arquivo/Divulgação

Consultor chama a atenção que praticamente não existem navios com capacidade estática entre 7.000 TEUs e 12.000 TEUs sendo construídos nos estaleiros mundiais. Faixa corresponde a maior parte de navios de longo curso que atracam na costa brasileira.

Os portos brasileiros correm o risco de serem atendidos via feeder se os terminais portuários não estiverem aptos a operar navios com 366 metros de comprimento (New Panamax), que calam com 16m a 16,5m, e podem transportar até 14.000 TEUs. A avaliação é do diretor da Solve Shipping Intelligence, Leandro Barreto, que chamou a atenção que praticamente não existem navios com capacidade estática entre 7.000 TEUs e 12.000 TEUs

sendo construídos nos estaleiros mundiais. Essa faixa corresponde à maior parte dos navios de longo curso que atracam na costa brasileira.

A maior oferta disponível hoje no mercado é de navios com capacidades entre 4.000 TEUs e 6.000 TEUs, utilizados principalmente para cabotagem e feeder, ou navios de 12.000 TEUs. Segundo Barreto, quanto mais ‘tombos’ têm a carga em sua logística, maior o custo e a perda de tempo de tráfego (transit time). O consultor avalia que os agentes precisam estar atentos à demanda mundial e que alguns portos brasileiros atualmente ainda estão com disponibilidade de berço.

Parte da importação brasileira atualmente vem da Ásia, transbordada no Mediterrâneo antes de vir para a costa leste sul-americana. Barreto também observa cargas de exportação indo para a Ásia via Mediterrâneo ou em escala menor, via Caribe. “Ou os portos brasileiros, no médio e longo prazo, se adequam para receber os navios de 366m a full capacity ou então seremos atendidos via feeder no Caribe e no Mediterrâneo — como, hoje, parte da carga excedente da Ásia já é transportada”, analisou Barreto durante o evento Logcomex Summit.

O consultor lembrou que, em 2016, os resultados financeiros dos armadores eram ruins porque havia excesso de capacidade. A partir daquele momento, os transportes marítimos reduziram investimentos em novos contêineres e novos navios para frear prejuízos gigantescos. Com essa redução de investimentos, oferta e demanda já vinham se encontrando em 2020. “A oferta e demanda já estariam mais equilibradas e o frete já tinha tendência de alta. O problema é que a pandemia catalisou esse desequilíbrio entre oferta e demanda, como também as transformações de combustíveis, digitalização, e-booking, etc”, salientou Barreto.

Desde 2012, o padrão dos maiores porta-contêineres que operam nas principais rotas mundiais aumentou de 14.000 TEUs para 24.000 TEUs. Barreto acrescentou que, para que esses navios fossem construídos com dimensões maiores, os terminais também precisaram crescer, o que demandou investimentos, tecnologia e a quebra de paradigmas, assim como alguns efeitos colaterais que são sentidos nessa transição. Ele citou o combustível das embarcações, item que a indústria vem se adaptando para cumprir metas de redução de emissões.

O Centro Nacional de Navegação Transatlântico (Centronave) avalia que a infraestrutura brasileira precisa se preparar, o quanto antes, para aproveitar oportunidades para aumento do tamanho dos navios, que podem surgir entre o final de 2022 e o início de 2023. Para o diretor-executivo do Centronave, Cláudio Loureiro, o Brasil não pode perder a chance de utilizar navios de maior capacidade que poderão ser encaminhados à costa leste sul-americana a partir dos novos padrões dos maiores porta-contêineres nos principais portos mundiais.

“Estamos vendo que vai surgir essa oportunidade entre o final de 2022 e o início 2023 para aumentar o tamanho dos navios. Se estivermos preparados, o sistema de hinterlândia estará acompanhando isso?”, indagou Loureiro, em entrevista à Portos e Navios. Ele ressaltou que é preciso pensar no médio e longo prazo, considerando que o padrão dos novos porta-contêineres nos principais portos mundiais, em 2023, será de 25.000 TEUs, praticamente o dobro dos maiores que operam na costa brasileira.

Alguns portos brasileiros, como Santos (SP), já possuem homologação para operar navios classe New Panamax, com 366 metros de comprimento e 14.000 TEUs de capacidade. Loureiro ponderou que precisam ser encontradas soluções para gargalos a fim de aumentar a capacidade de utilização de navios maiores. Segundo o executivo, os principais problemas hoje estão no acesso aquaviário, que inclui profundidade, geometria, balizamento e sinalização do canal.

A avaliação do Centronave é que, se Santos contasse com 17m de calado, seria suficiente para operar 366m e, eventualmente, um navio um pouco maior. Loureiro comparou que grandes portos no exterior não estão crescendo muito acima disso, porém também se adequam para dimensões de boca e calado aéreo, por exemplo. “A questão é planejar infraestrutura com participação. Não

pode surgir demanda, para ampliar capacidade. Envolve coordenação, investimento, credibilidade e estabilidade no funcionamento”, comentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2021

CATTALINI DESEMBARCA 28 MIL T. DE ÓLEO AQUECIDO EM OPERAÇÃO INÉDITA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18 Outubro 2021



A Cattalini Terminais Marítimos realizou uma operação inédita na última semana. Para o desembarque de mais de 28 mil toneladas de óleos aquecidos, a empresa utilizou simultaneamente os dois dutos que interligam o píer ao centro de tancagem. Essa também foi a maior operação de óleos aquecidos já realizada em um único navio.

A operação foi realizada no navio "MTM ST Jean". Em operação anterior, neste ano, o maior volume foi de 16,6 mil toneladas.

No acumulado deste ano, as importações de óleos aquecidos (palma, palmiste e estearina) pelo terminal portuário cresceram 268% em comparação ao mesmo período de 2020. Segundo o gerente comercial da empresa, Lucas Guzen, o aumento significativo está ligado, principalmente, à eficiência operacional da Cattalini Terminais Marítimos e da Portos do Paraná.

“Ao contrário de outros portos, onde a espera dos navios para atracação é de cerca de 20 dias, trazendo maior custo aos clientes, na Cattalini esse período é de, no máximo, 36 horas. Nosso propósito é manter essa carga em Paranaguá, onde temos estrutura de qualidade e prestamos serviços de maneira ágil, segura e eficiente”, declarou Lucas.

Para atender ao aumento dos volumes de óleos aquecidos, a Cattalini fez importantes investimentos, entre eles a adequação de mais uma linha dos seus dutos de transporte de cargas; melhorias nas plataformas de carregamento e na infraestrutura de aquecimento dos tanques, bem como na instalação de serpentinas para aquecimento de novos tanques, ampliando a capacidade de recebimento dessas mercadorias.

O sistema de isolamento térmico e aquecimento está presente desde o píer privativo do terminal até os tanques. O produto importado é direcionado para o Centro de Tancagem 2 (CT2), da Cattalini, onde a estrutura é exclusiva para este tipo de carga.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2021

ESTALEIROS CHINESES ULTRAPASSAM OS SUL-COREANOS EM SETEMBRO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 17 Outubro 2021



A Clarksons Research anunciou em 13 de outubro que as novas encomendas globais de construção naval somaram 3,28 milhões de CGT (116 navios) no mês passado. Do total, 60% ficaram com estaleiros chineses, 28% para sul-coreanos e 8% para construtores japoneses.

A participação dos construtores navais sul-coreanos foi de 42% nos primeiros oito meses deste ano. Segundo especialistas, a queda do mês passado se deve ao fato de que os numerosos contratos já firmados permitiram que

eles escolhessem quais novas encomendas eram interessantes.

Em setembro, os preços médios dos contratos dos estaleiros chineses e sul-coreanos eram de US\$ 60 milhões e US\$ 170 milhões, respectivamente.

O índice de preços de construção nova foi a 149 pontos no mês passado, o maior desde julho de 2009. O preço dos navios de GNL ultrapassou US\$ 200 milhões pela primeira vez desde junho de 2016. Este ano, um total de 46 navios de GNL com capacidade de pelo menos 140 mil metros cúbicos foi encomendado e todos, exceto um, foram para construtores navais sul-coreanos.

O aumento no índice de preços tem como principal fator a relação de oferta e demanda. Os fatores de demanda incluem um aumento na necessidade de navios novos e ecológicos em consequência das regulamentações ambientais mais rígidas da Organização Marítima Internacional. Os fatores de oferta incluem a escassez de instalações, segundo descreve a Clarksons, causada pela longa reestruturação do setor.

De acordo com a empresa de pesquisa, os novos pedidos totalizaram 37,54 milhões de CGT nos primeiros três trimestres deste ano, um aumento de 184% em relação ao ano anterior. “A proporção de novos pedidos de navios verdes aumentou de 21,3% para 32% em um ano”, explicou a empresa, acrescentando: “A proporção está estimada em 59% em 2030 e 100% em 2050.”

A média anual de encomendas, de 2023 a 2031, é estimada em 42 milhões de CGT, quase o dobro do valor registrado em 2020, e o atual boom no mercado não deve diminuir por um tempo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2021

FUNDO DE RIQUEZA DA ARÁBIA SAUDITA REVELA PROJETO DE TURISMO DE PLATAFORMA OFFSHORE

Da Redação OFFSHORE 17 Outubro 2021



O fundo de riqueza soberana da Arábia Saudita — Fundo de Investimento Público (PIF) — lançou um novo projeto de turismo inspirado em plataformas de petróleo offshore.

Batizado de “THE RIG”, o projeto estará localizado no Golfo Pérsico e abrangerá uma área total combinada de mais de 150 mil metros quadrados, proporcionando ofertas de hospitalidade, aventuras e experiências de esportes aquáticos, disse o PIF em um comunicado.

“THE RIG” deve apresentar uma série de atrações turísticas, incluindo três hotéis, restaurantes, helipontos e uma variedade de atividades de aventura, incluindo esportes radicais.

O fundo, com uma carteira estimada em mais de US\$ 400 bilhões e presidido pelo príncipe herdeiro Mohammed bin Salman, espera que o projeto atraia turistas de todo o mundo e seja especialmente popular entre os cidadãos e residentes dos países do Conselho de Cooperação do Golfo.

Embora não tenha sido divulgado quando o projeto será concluído, diz-se que está em linha com a estratégia do PIF 2021-2025 para impulsionar a inovação nos setores de turismo e entretenimento da Arábia Saudita, apoiando os objetivos do Saudi Vision 2030 do país para alcançar a diversificação econômica.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2021

PRATICAGEM E TPN-USP VENCEM PRÊMIO ANTAQ EM INOVAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17 Outubro 2021



A Praticagem do Amapá, a Plataforma Logística do Amapá (PLA) e o Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP) venceram o Prêmio Antaq 2021 na categoria Iniciativas Inovadoras, pelo trabalho que levou ao aumento do porte dos navios nos portos do Amapá.

Por décadas, o estado só operou embarcações da classe Handymax, com capacidade de até 55 mil toneladas de carga. Para superar o problema, durante quatro dias foram feitas simulações controladas por práticos, no Centro de Simulação de Manobras do TPN-USP.

Os estudos contaram com o apoio das iniciativas da praticagem e da Companhia Docas de Santana (CDSA), que forneceram levantamentos hidrográficos mais atualizados, e da PLA, responsável pelo projeto de dois novos terminais privados, que contratou uma análise detalhada das correntes no Canal de Santana.

Além da parceria inovadora, pela primeira vez foram reunidos nas simulações representantes da praticagem, das autoridades Marítima e Portuária, do Ministério Público e dos poderes Executivo e Legislativo; agilizando o consenso sobre a segurança de novas operações.

No dia 29 de agosto de 2020, menos de um mês após os estudos na USP, a CDSA recebeu o primeiro Panamax homologado pela Marinha, com dois porões a mais de carga e capacidade para até 73 mil toneladas.

Os estudos também indicaram a possibilidade de o porto e os futuros terminais receberem navios New Panamax, com 105 mil toneladas de capacidade. E confirmaram ainda que o Porto de Santana poderia operar do nascer ao pôr do sol, e não apenas por cerca de uma hora no estófo da baixa-mar. Outra descoberta foi a oportunidade de funcionamento 24 horas, desde que se implante o balizamento noturno e faça-se o uso de rebocadores adequados.

– Os resultados aumentaram a competitividade do porto e trazem enorme potencial de desenvolvimento e atração de investidores para o Amapá, tornando o estado mais uma opção para o escoamento dos grãos do Centro-Oeste. Demonstramos que os gargalos de infraestrutura ficam pequenos diante da possibilidade de participação da iniciativa privada e de interlocução maior da sociedade – afirmou o práctico Ricardo Falcão, que representou a praticagem na cerimônia no Clube Naval, em Brasília.

Para o professor Eduardo Tannuri, coordenador do Centro de Simulação de Manobras do TPN-USP, o prêmio é um reconhecimento aos quase dez anos de parceria da universidade com a Praticagem do Brasil:

– Os estudos no Canal de Santana contaram com seis práticos que conduziram as manobras e contribuíram na definição das premissas das simulações e dos riscos que deveriam ser analisados. Ao longo desses anos de parceria entre a USP e a praticagem, estabeleceu-se um procedimento para estudos náuticos, associando-se conhecimentos técnicos e náuticos. Mais de 200 práticos já participaram de mais de 200 simulações para implantação de novos portos e operações no país.

A iniciativa do grupo foi escolhida entre 18 trabalhos inscritos na categoria. A comissão julgadora foi formada por representantes da Universidade de Brasília (UnB), da Universidade Federal do Rio

Grande (Furg), do Correio Braziliense, dos ministérios da Infraestrutura e da Economia, além de servidores da Antaq.

A entrega do prêmio foi feita pelo superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da agência, José Renato Ribas Fialho. No palco, estiveram presentes o secretário executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, substituindo o ministro Tarcísio de Freitas, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e os diretores Adalberto Tokarski e Flávia Takafashi.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2021

SENTENÇA ARBITRAL RECONHECE A LEGALIDADE DE MULTA DE CONTEÚDO LOCAL APLICADA PELA ANP

Da Redação OFFSHORE 17 Outubro 2021

Em arbitragem movida pela concessionária Brazalta Brasil Norte Comercialização de Petróleo Ltda. (procedimento CBMA nº 2018.00927), o Tribunal Arbitral reconheceu a legalidade da multa aplicada à empresa pelo descumprimento da obrigação de conteúdo local, bem como a regularidade da atuação administrativa da ANP. A disputa, decorrente de contrato de concessão celebrado na 9ª Rodada de Licitações (2008) e encerrado em 2010, envolvia a possibilidade de reconhecer como nacionais gastos não cobertos por Certificação de Conteúdo Local.

Foi o primeiro processo arbitral relativo ao tema com participação da ANP e a decisão do Tribunal reconhece a legalidade das regras utilizadas pela Agência para a certificação de conteúdo local.

Para a ANP, a alegação da empresa estava em desacordo com edital da 9ª Rodada de Licitações, o contrato de concessão e a regulação aplicável. Sendo assim, foi declarado o inadimplemento do concessionário em relação à obrigação de conteúdo local e aplicada a multa de acordo com a fórmula prevista no contrato. Após as providências adotadas em processos administrativos específicos, a multa administrativa foi confirmada em 2ª instância pela Diretoria Colegiada da ANP e os atos de cobrança foram iniciados em 2017. A concessionária, por outro lado, sustentava que a nacionalidade dos gastos e o cumprimento da obrigação de conteúdo local poderiam ser comprovados por outros meios de prova além da certificação de conteúdo local, especialmente considerando as peculiaridades que envolveram a prestação dos serviços.

Após negociações entre as partes, foi celebrado Compromisso Arbitral que adotou as novas regras previstas na cláusula arbitral da 15ª Rodada de Licitações (2018) e indicou a opção pela institucionalização da arbitragem junto à Câmara Brasileira de Mediação e Arbitragem (CBMA).

Em junho de 2020, durante a fase instrutória do litígio, o Tribunal Arbitral emitiu Sentença Parcial na qual, entre outras providências rejeitou a preliminar de prescrição trienal suscitada pela Brazalta, adotando o entendimento da ANP pela incidência do prazo decenal. Ao final do processo e após extensa fase de instrução, o Tribunal julgou improcedentes os pedidos da concessionária, nos termos da Sentença Arbitral publicada em 04/10/2021. Em resumo, o Tribunal considerou que a certificação dos gastos faz parte da obrigação de conteúdo local, como explicitam diversas regras do edital do certame e do contrato de concessão. Conseqüentemente e tendo sido constatado o inadimplemento dessa obrigação, o Tribunal entendeu correta a decisão administrativa da ANP, que aplicou multa de acordo com os parâmetros pré-fixados no contrato de concessão; por essa mesma razão, também foi rejeitado o pedido subsidiário para que o valor da multa fosse reduzido com base nos arts. 412 e 413 do Código Civil.

A defesa da ANP foi efetivada pelos integrantes da Coordenação de Arbitragens da Procuradoria Federal junto à Agência e pelos técnicos da Superintendência de Conteúdo Local.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/10/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006