

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCOS SHIPPING**

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

**Edição 006/2022  
Data: 19/01/2022**



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
VETOS DE BOLSONARO AO BR DO MAR SÃO TEMA DO PORTO 360° DESTA QUARTA-FEIRA.....	4
AIE PREVÊ QUE DEMANDA GLOBAL POR PETRÓLEO EXCEDERÁ NÍVEIS PRÉ-PANDEMIA EM 2022 .....	4
<b>BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGÍST. E INFR. PORTUÁRIA</b> .....	<b>5</b>
SUDESTE EXPORT 2022 SERÁ REALIZADO EM VITÓRIA, NOS DIAS 11 E 12 DE ABRIL .....	5
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>6</b>
PORTOS PORTUGUESES NÃO SOFREM PROBLEMAS COMO OS DA CHINA E OS DE LOS ANGELES .....	6
COFCO INTL: ENFRENTANDO OS DESAFIOS DE FRETE DO COVID-19, JUNTOS.....	7
A INVENÇÃO MAIS BRILHANTE DO SÉCULO 20 FOI O CONTÊINER .....	9
PEÇAS IMPRESSAS EM 3D PODEM TORNAR NAVIOS CARGUEIROS MENOS POLUENTES.....	12
MAERSK REAFIRMA COMPROMISSO AMBIENTAL E PROMETE LANÇAR 8 NAVIOS-CONTÊINERES COM METANOL NEUTRO EM CARBONO ATÉ 2024.....	13
CODEBA FIRMA PARCERIA COM VLI PARA AMPLIAR ATUAÇÃO CONJUNTA NA BAHIA.....	14
USO DE DRONES EM ÁREAS PORTUÁRIAS DEMANDA AUTORIZAÇÃO DA DOCAS DO RIO .....	15
PRODUTOS DO AGRONEGÓCIO GERARAM 90% DA RECEITA DE EXPORTAÇÃO DOS PORTOS DO PARANÁ EM 2021.....	15
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>17</b>
IMPORTAÇÕES DE MILHO NA CHINA DISPARAM PARA NOVO RECORDE EM 2021 .....	17
PETROBRAS BATE RECORDE DE INVESTIMENTO EM PARADA PREVENTIVA DE MANUTENÇÃO EM 2021 .....	17
ANP PRORROGA PRODUÇÃO DE ÓLEO COMBUSTÍVEL PELA BRASKEM ATÉ FINAL DO ANO .....	18
REFORMA TRIBUTÁRIA FICA SEM DATA PARA VOTAÇÃO NO SENADO.....	18
<b>MONEYTIMES</b> .....	<b>19</b>
GRÃOS: ANEC REVISAR PARA CIMA PROJEÇÃO PARA EMBARQUES DE SOJA E MILHO EM JANEIRO .....	19
GOVERNO MANTÉM PREVISÃO DE LEILOAR CONGONHAS E SANTOS DUMONT EM 2022 .....	19
MP DE MINAS DEMANDA INTERVENÇÕES EM 18 BARRAGENS DA VALE (VALE3) APÓS INTENSAS CHUVAS .....	20
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>21</b>
ASSOCIAÇÕES DE CONSUMIDORES E PRODUTORES CRITICAM LEIS DO GÁS DOS ESTADOS.....	21
ENAUTA AMPLIA PRAZO DO CONTRATO DO FPSO DE ATLANTA ATÉ 2025 .....	24
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>25</b>
O GANHA-GANHA DE CIRO NOGUEIRA .....	26
BOLSONARO TERÁ R\$ 1,8 BI PARA GASTAR A MAIS EM 2022 APÓS CONGRESSO ESTIMAR INFLAÇÃO MAIS ALTA .....	27
NEOENERGIA E WEG FECHAM PARCERIA PARA RECARGA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS .....	29
SENADORES QUEREM ESTABILIZAR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS COM IMPOSTO SOBRE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO. ENTENDA A PROPOSTA .....	30
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>31</b>
LEILÃO DE PORTOS DO ES É MARCADO PARA DIA 25 DE MARÇO COM PREVISÃO DE R\$ 1,3 BI DE INVESTIMENTOS.....	31
NEOENERGIA E WEG FECHAM ACORDO DE FORNECIMENTO DE ESTAÇÕES DE RECARGA PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS.....	32
QUASE METADE DAS PEQUENAS INDÚSTRIAS DE SP ENFRENTA ALGUM TIPO DE PARALISAÇÃO, APONTA PESQUISA.....	33
DEMANDA GLOBAL POR PETRÓLEO DEVE SUPERAR NÍVEIS PRÉ-PANDEMIA NESTE ANO.....	34
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>35</b>
ENAUTA ESTENDE CONTRATOS DE AFRETAMENTO E OPERAÇÃO DE PLATAFORMA NO CAMPO DE ATLANTA.....	35
PETROBRAS PREVÊ NOVO RECORDE DE INVESTIMENTOS EM MANUTENÇÃO DE REFINARIAS EM 2022.....	35
INFRAESTRUTURA FORMALIZA GRUPO TÉCNICO PARA TRATAR DE IMPASSE SOBRE CONCESSÃO DO AEROPORTO SANTOS DUMONT .....	36
JAIR BOLSONARO VISITA GUIANA E SURINAME COM FOCO EM PETRÓLEO.....	37
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>38</b>
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES MOVIMENTOU 1,64 MILHÃO DE TEUS EM 2021 .....	38
ANP FARÁ CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS SOBRE CERTIFICAÇÃO DE CONTEÚDO LOCAL .....	39
ARTIGO - A ECONOMIA NAS EMPRESAS POR MEIO DO DRAWBACK .....	40
FROTA DE APOIO TEM QUASE 360 EMBARCAÇÕES DE BANDEIRA BRASILEIRA.....	41



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 006/2022  
Página 3 de 44  
Data: 19/01/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

<b>MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>44</b>
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	44



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### VETOS DE BOLSONARO AO BR DO MAR SÃO TEMA DO PORTO 360° DESTA QUARTA-FEIRA

Programa será transmitido nas redes sociais do Grupo Tribuna às 19h45

Por: *ATribuna.com.br*



**Maxwell Rodrigues recebe os advogados Eliane Octaviano Martins e Pedro Calmon Foto: Reprodução**

O programa Porto 360° aborda um assunto polêmico nesta quarta-feira (19): os impactos que os vetos do presidente Jair Bolsonaro a trechos do projeto BR do Mar podem provocar no setor portuário.

Para debater o tema, o apresentador Maxwell Rodrigues recebe a advogada Eliane Octaviano Martins, que é jurista e diretora da Maritime Law

Academy (MLAw), e o advogado Pedro Calmon, presidente do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo e professor da MLAw.

Na semana passada, Bolsonaro sancionou o BR do Mar, que reúne incentivos à navegação na costa brasileira. Só que a flexibilização do afretamento de embarcações na cabotagem ficou em segundo plano.

Tudo porque houve o veto ao Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), que previa incentivos fiscais ao setor portuário.

O programa Porto 360° será transmitido nas redes sociais do Grupo Tribuna (Facebook e YouTube) a partir das 19h45

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 19/01/2022

### AIE PREVÊ QUE DEMANDA GLOBAL POR PETRÓLEO EXCEDERÁ NÍVEIS PRÉ-PANDEMIA EM 2022

Agência acredita que a demanda total por petróleo deverá chegar este ano a 99,7 milhões de bpd

Por: *Redação - Estadão*



**Projeto contempla serviços relacionados com a exploração de petróleo Foto: Arquivo/Agência Brasil**

A demanda global por petróleo vai exceder níveis anteriores ao da pandemia de covid-19 este ano, graças ao avanço dos esforços de vacinação contra a doença e ao fato de que ondas recentes do vírus não têm sido suficientemente graves para exigir a retomada de medidas mais enérgicas, segundo avaliação da Agência Internacional de Energia (AIE).

Em relatório mensal publicado nesta quarta-feira, 19, a AIE elevou sua previsão de alta para o consumo mundial de petróleo em 2022 em 200 mil barris por dia (bpd), a 3,3 milhões e bpd. Para 2021, a entidade com sede em Paris também elevou sua estimativa de avanço na demanda em 200 mil bpd, a 5,5 milhões de bpd.

"O número de casos de covid está explodindo mundialmente, mas as medidas que os governos vêm tomando para conter o vírus são menos severas do que em ondas anteriores, e seu impacto na atividade econômica e demanda por petróleo segue relativamente contido", diz a agência.

A AIE prevê que a demanda total por petróleo deverá chegar este ano a 99,7 milhões de bpd, cerca de 200 mil bpd acima dos patamares de 2019, ano anterior ao início da pandemia. Há um mês, a agência se mostrava menos otimista e calculava que a demanda em 2022 seria semelhante a níveis pré-pandemia.

Também no documento, a AIE estima que a oferta global de petróleo teve modesta alta de 130 mil bpd em dezembro, a 98,6 milhões de bpd. Já a produção da Opep+ - grupo formado pela Opep e dez parceiros, incluindo a Rússia - teve expansão de 250 mil bpd no último mês.

Neste ano, a AIE projeta que a oferta fora da Opep+ crescerá 1,8 milhão de bpd.

A AIE informou ainda que os estoques de petróleo da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) sofreram redução de 6,1 milhões de barris em novembro, a 2,76 bilhões de barris, o menor nível em sete anos. Dados preliminares sugerem que houve nova queda em dezembro, de 45 milhões de barris.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 19/01/2022*



## BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC. DE LOGÍST. E INFR. PORTUÁRIA

**SUDESTE EXPORT 2022 SERÁ REALIZADO EM VITÓRIA, NOS DIAS 11 E 12 DE ABRIL**



O fórum regional Sudeste Export 2022 será realizado nos dias 11 e 12 de abril, em Vitória, capital do Espírito Santo. O evento híbrido contará com a participação presencial de palestrantes, conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas pelo Brasil Export. O público em geral terá acesso gratuito à transmissão online e ao vivo das atividades.

A iniciativa terá caráter estratégico diante do processo de desestatização da Codesa, recentemente aprovada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Também serão abordados temas inerentes aos portos e ao setor produtivo dos demais estados da região, a partir da liderança do presidente do Conselho do Sudeste Export, Mario Povia, e grande apoio de toda a direção do Porto de Vitória, onde serão realizadas

visitas técnicas com a participação dos inscritos.

Nos últimos dois anos o fórum regional foi promovido em São Paulo (SP) e no Rio de Janeiro (RJ).

- \* **Carta do Sudeste Export 2021**
- \* **Carta do Sudeste Export 2020**
- \* **Transmissão completa do Sudeste Export 2021**
- \* **Transmissão completa do Sudeste Export 2020**

### Sobre o Fórum

O Brasil Export é um Fórum permanente, multisetorial, agregador e organiza dinâmicas para promoção do diálogo entre os diferentes agentes envolvidos com as operações portuárias, de logística e de infraestrutura. O Brasil Export e seus organismos regionais hoje contam com mais de 250 conselheiros, profissionais qualificados e que atuam no setor privado, em entidades representativas e no poder público.

Desde 2020 o são organizadas edições regionais com o objetivo de debater temas essenciais para o segmento e promover visitas técnicas a portos, terminais multimodais, centros de distribuição e unidades de produção. São eles: Norte Export, Nordeste Export, Centro-Oeste Export, Sudeste Export, Santos Export e Sul Export.

*Fonte: Brasil Export*  
*Data: 19/01/2022*



## O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

### PORTOS PORTUGUESES NÃO SOFREM PROBLEMAS COMO OS DA CHINA E OS DE LOS ANGELES

*Informação: Logística e Transportes Hoje (19 de janeiro de 2022)*



#### **Porto de Sines – Foto: Logística e Transportes Hoje**

Apesar dos problemas na cadeia logística internacional, que tem afetado a atividade dos portos europeus, chineses e americanos, a atividade portuária em Portugal não tem sido alvo dos mesmos tipos de situações, detectando-se, mesmo assim, atrasos e mudanças de preços que acontecem ao longo da supply chain, avança o jornal Expresso.

“A operação dentro do porto não teve problemas como na China e Los Angeles”, declarou o presidente do porto de Sines, José Luís Cacho. “Felizmente temos conseguido controlar as coisas em termos de pessoal. No caso concreto de Sines, as operações estão fluídas, não houve atrasos devido à pandemia”, garantiu.

Ainda assim, o responsável notou o “crescimento significativo de preços nos contentores e atrasos nas entregas”. Nestes aspetos, José Luís Cacho apontou que “um contentor que transita da China para Europa, ou carrega na Europa e segue para outro, tem demorado significativamente, quase o dobro do tempo que demorava”. Já um contentor que fosse de Portugal para a China passou a custar entre 12 e 15 mil euros, face aos três mil de antes da pandemia.

Por sua vez, o secretário-geral da Associação Fórum Oceano, Ruben Eiras, considera o sistema português “muito bom”, uma vez que “são pioneiros na janela única portuária, evoluiu para a janela única logística, onde se faz a integração digital de toda a informação da cadeia logística.”

Já o diretor da Maersk nos países do Sudoeste da Europa, entre os quais Portugal, Diego Perdones, confirmou que “Portugal está a responder muito bem”. Na sua opinião, a resposta portuguesa é “adequada para gerir a procura de hoje” e a boa gestão da pandemia também permitiu que os problemas não se agravassem.

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

*Data: 19/01/2022*

## COFCO INTL: ENFRENTANDO OS DESAFIOS DE FRETE DO COVID-19, JUNTOS

*Informação: COFCO International (19 de janeiro de 2022)*



***As mudanças de tripulação são um desafio particular e a segurança e o bem-estar dos marítimos é a principal prioridade do Departamento de Frete – Foto: Adobe Stock / COFCO INTL***

A pandemia do Covid-19 trouxe interrupções e desafios sem precedentes para as operações e fretamentos de navios, em grande parte devido às restrições contratuais, operacionais e comerciais adicionais causadas por medidas preventivas

estritas e impostas por portos e governos.

O Departamento de Fretes da COFCO International – que apoia o comércio de commodities da empresa, garantindo a movimentação suave de mercadorias para entrega segura e pontual de seu comércio físico – está respondendo a isso com flexibilidade e previsão. Isso se baseia na experiência e habilidades de suas equipes de operações e fretamentos, trabalhando em estreita colaboração a partir de seu escritório em Istambul, na Turquia, para garantir resultados recorde, com o processamento de mais navios do que nunca.

“Quando o Covid estava no auge, estávamos no auge da operação de navios porque o comércio mundial precisa continuar sem demora, com todos os países querendo negociar com a China”, diz Ulunay Terzi, chefe global de operações de frete. “Cada operador estava lidando com mais de 20 navios, às vezes 25, trabalhando 16 horas por dia para lidar com todas as operações, e conseguimos isso com sucesso.”

“Nós nos concentramos em ser proativos e, o mais importante, atender aos assuntos com antecedência para evitar qualquer resultado desagradável para nós e para nossos clientes”, diz Ulunay Terzi, chefe global de operações de frete

### **Experiência pessoal**

A equipa de afretamento assegura que o negócio tem as embarcações necessárias a um preço justo e o seu trabalho é complementado pela equipe de operações, que é responsável pelo dia a dia das embarcações. O departamento de fretamento foi originalmente baseado na Turquia porque há um forte grupo de marítimos experientes no país, e a COFCO International é um empregador particularmente atraente como um negócio global, enquanto a maioria das empresas locais está focada na navegação costeira. Quando a COFCO International adquiriu a Nobel Agri em 2015, assumiu a equipe operacional desta última e optou por manter sua localização na Turquia para complementar o fretamento.

“Algumas empresas têm departamentos operacionais e de fretamento em diferentes localidades, mas para nós isso é impensável. É muito importante que essas pessoas possam trabalhar em estreita colaboração”, diz Alessio La Rosa, chefe global de frete da COFCO International. “Queríamos que pessoas com experiência prática – ex-capitães, engenheiros e advogados – fornecessem um amplo conjunto de habilidades que não estaria disponível na Suíça. E como



colocamos as duas equipes juntas, os resultados falam por si, especialmente durante esses tempos voláteis”.

É particularmente importante ter departamentos operacionais e de fretamento trabalhando juntos, diz Alessio La Rosa, chefe global de frete da COFCO International

Os desafios prementes enfrentados pelos balcões de operações devido ao Covid-19 incluem a indisponibilidade dos principais serviços em terra, incluindo troca de tripulação, embarque por equipes de pesquisa e técnicos, arranjos de limpeza para porões e operações de casco e bunker. Tudo isso deve ser tratado em tempo hábil para evitar inadimplência nos contratos com os proprietários de embarcações e possíveis problemas de segurança a bordo.

Para afretamento, os problemas incluem limites comerciais mais estreitos devido a áreas restritas para escala de navios, tempo mínimo de navegação imposto em escalas anteriores para garantir a quarentena, restrições à aceitação de navios e tripulantes que passam mais tempo a bordo devido à indisponibilidade de mudança de tripulação em portos. Existem também cláusulas adicionais nos contratos de afretamento, protegendo os direitos do proprietário contra questões relacionadas ao Covid.

“Se você não sabe por que o capitão quer carregar menos carga do que capacidade, você não pode fazer nada a respeito. Pode estar relacionado ao caimento da embarcação, por exemplo. Todos nós já estivemos lá antes e entendemos a mentalidade dos capitães e trabalhamos em conjunto com eles”, diz Terzi. “É uma grande vantagem estarmos juntos e nos comunicarmos bem entre os membros da equipe em nosso escritório. Isso significa que podemos compartilhar nossas experiências e conhecimentos, e esse é o fator mais importante para resolver qualquer possível problema antes que eles realmente aconteçam.”

### **Cooperação fechada**

Ter as duas equipes, com uma ampla gama de habilidades e experiência, trabalhando no mesmo local e cooperando estreitamente, ajudou a superar uma série de problemas incomuns relacionados ao Covid-19.

Em um caso, um navio fretado pela equipe deveria passar três semanas em um porto onde havia inspeção e limpeza submarina, que deveriam ser realizadas antes do retorno ao proprietário. Mas as autoridades portuárias introduziram novas restrições após uma semana devido ao Covid-19, o que significa que o trabalho não pôde ser concluído.

A equipe de operações rapidamente informou o afretamento para considerar a negociação da embarcação para o próximo porto conveniente e mais próximo, onde a inspeção e limpeza do casco pudessem ser realizadas ao mesmo tempo que as operações de carga estavam sendo realizadas – evitando assim a quebra do contrato com os proprietários e perdas devido para diminuir o vapor no próximo trabalho.

Outra embarcação foi fixada para carregar de um porto onde não havia nenhuma restrição de chegada de acordo com o tempo de permanência dos tripulantes a bordo. Após o conserto da embarcação e a caminho do porto de carga, a equipe de operações recebeu regras atualizadas que exigiam que a embarcação não tivesse tripulantes a bordo por mais de um determinado período.

As operações notaram que alguns tripulantes estavam a bordo por mais tempo do que a duração estipulada e informaram imediatamente os proprietários sobre a necessidade de uma mudança de tripulação. As mudanças de tripulação necessárias foram realizadas em um porto provisório e a escala subsequente prosseguiu sem restrições.

### **Lições para desempenho futuro**

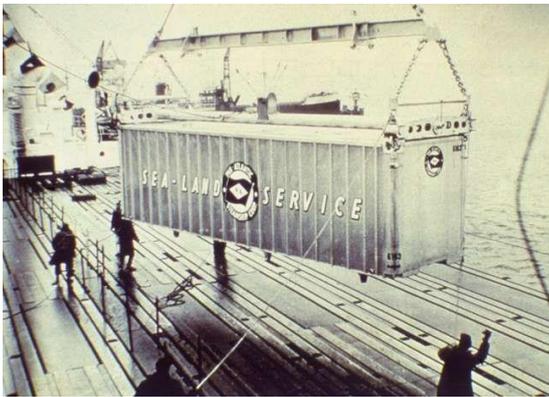
As mudanças de tripulação são um desafio particular e o Departamento de Frete coloca a segurança e o bem-estar dos marítimos em primeiro lugar. Incentiva os proprietários de embarcações a vacinar as tripulações, a encurtar os contratos para garantir mudanças regulares de tripulação e oferece bônus relacionados ao Covid-19 aos marinheiros.

“Tendo em vista o atual ambiente de pandemia, as equipes de fretamento e operação devem manter uma comunicação próxima, estar alerta e manter todas as partes informadas sobre os desenvolvimentos em tempo hábil. Isso inclui aviso prévio para as próximas escalas pretendidas, qualquer tipo de mudança nas regras, regulamentação ou restrição nos portos”, diz Terzi.

“Mais importante, devemos ser proativos e tomar rapidamente as ações necessárias para retificar e mitigar o impacto de tais mudanças”, acrescenta Terzi. “Como uma equipe de pessoal altamente qualificado e experiente, tanto na operação quanto no fretamento, nos concentramos em ser proativos e, o mais importante, atender antecipadamente aos assuntos para evitar qualquer resultado desagradável para nós e para nossos clientes.”

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

*Data: 19/01/2022*



### A INVENÇÃO MAIS BRILHANTE DO SÉCULO 20 FOI O CONTÊNER

*Informação: FORBES (19 de janeiro de 2022)*

**Um contêiner SeaLand – Foto: Maersk / BBC News Brasil**

Malcolm McLean pode ser a pessoa mais importante de quem você nunca ouviu falar. Sua reivindicação à fama? Inventando uma caixa.

Mas não qualquer caixa. McLean – um motorista de caminhão da Carolina do Norte formado no ensino médio – teve a ideia de criar uma série de contêineres de aço intermodais padronizados que poderiam ser empilhados ordenadamente em navios, trens e caminhões.

Isso foi em 1937. Passariam mais duas décadas até que ocorresse a primeira viagem de navio porta-contêineres, de Newark a Houston. Dez anos depois, em 1966, o transporte marítimo de contêineres se expandiu para rotas internacionais.

Tudo mudou, porém, com a Guerra do Vietnã, que criou a necessidade repentina de que grandes volumes de suprimentos fossem transportados com rapidez e eficiência. A hora do contêiner havia chegado. No final da década de 1960, McLean vendeu seu império por um lucro de US\$ 160 milhões.

De acordo com uma estimativa, a invenção de McLean reduziu o custo de envio em 25%. Eu diria que as economias são muitas vezes maiores do que isso, talvez incalculavelmente.

Basta considerar o trabalho sozinho. Antes da containerização, as mercadorias tinham que ser carregadas e recarregadas manualmente em cada parada ao longo da cadeia de suprimentos – do navio ao porto, do porto ao trem, do trem ao caminhão. Hoje, muito desse trabalho é contínuo e automatizado.

Abaixo está um trecho da história essencial do economista Marc Levinson sobre o contêiner e seu impacto em nossas vidas, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*:

**“Um enorme navio porta-contêineres pode ser carregado com uma fração diminuta do trabalho e do tempo necessários para manusear um pequeno navio convencional há meio século. Alguns membros da tripulação podem gerenciar um navio oceânico com mais de quatro campos de futebol. Um caminhoneiro pode depositar um trailer na doca de carregamento de um cliente, engatar outro trailer e seguir em frente imediatamente, em vez de ver seu equipamento caro ficar parado enquanto o conteúdo é removido. Todas essas mudanças são consequências da revolução dos contêineres.”**

### O Container ajudou a criar a economia moderna

De fato, poucas invenções dos últimos 100 anos tocaram tantas vidas quanto o contêiner. Qualquer pessoa que faça uma compra na Amazon ou entre em uma Costco ou outra grande varejista está se beneficiando diretamente da ideia de McLean. Qualquer pessoa que participe da cadeia de suprimentos global – sejam agricultores, fabricantes, montadores ou artesãos – tem uma enorme dívida de gratidão com o contêiner e sua capacidade de facilitar o comércio global com confiabilidade e custo relativamente baixo.

(No entanto, as taxas de envio, tanto para frete marítimo quanto aéreo, subiram para novos máximos de todos os tempos desde o início da pandemia. Mais sobre isso mais tarde.)



### **As taxas de frete aéreo nos EUA subiram para novos recordes durante a pandemia – SECRETARIA DE ESTATÍSTICAS TRABALHISTAS**

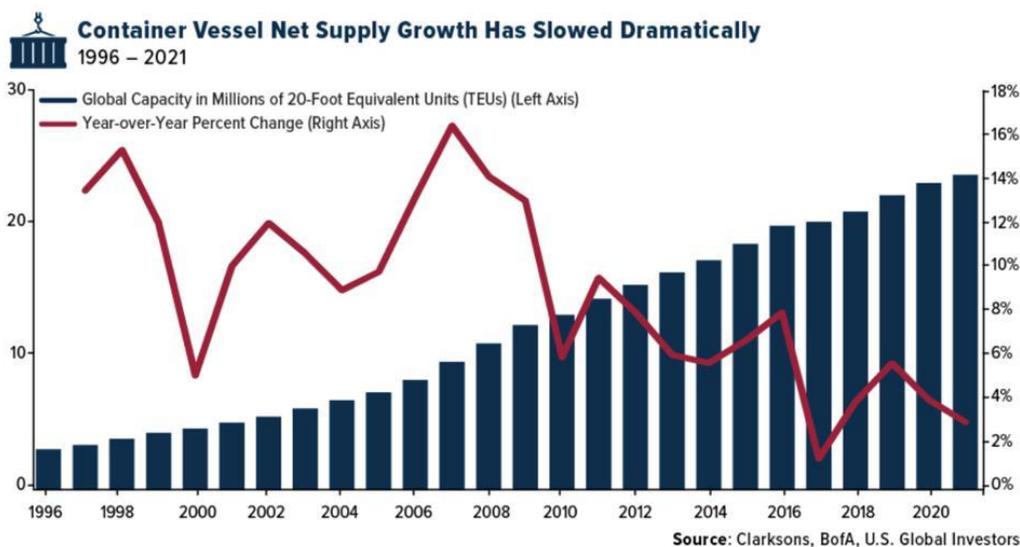
Entre 80% e 90% do comércio global é hoje realizado por via marítima, sendo cerca de 60% por frotas marítimas de contentores. Em 2019, impressionantes US\$ 14 trilhões de todos os bens em todo o mundo passaram parte do tempo dentro da caixa que foi concebida por um motorista de caminhão da Carolina do Norte na década de 1930.

Os maiores navios porta-contêineres agora podem transportar aproximadamente 24.000 contêineres de 20 pés – em comparação com apenas 58 na primeira viagem de Newark a Houston de McLean. (Para contextualizar, um único 20 pés pode transportar 18.000 iPads.) O Ever Given, o enorme navio que encalhou no ano passado no Canal de Suez, tem uma capacidade de carga de 20.124 unidades equivalentes de 20 pés (TEUs).

### **Exercitando a Disciplina de Crescimento da Capacidade**

Como você sabe, as taxas de envio subiram para níveis recordes desde o início da pandemia, à medida que as famílias transferiam grande parte de seus gastos de serviços para bens. Embora essas taxas altíssimas tenham recuado um pouco, as companhias de navegação estão bem posicionadas para manter altos níveis de receita por meio da disciplina de crescimento da capacidade.

Dê uma olhada abaixo. Desde pelo menos 1996, as companhias de navegação globais aumentaram o tamanho de suas frotas a cada ano consecutivo para atender à demanda, mas na última década, a taxa de expansão foi muito menor do que nos anos anteriores.



### **O crescimento da oferta líquida de navios porta-contêineres desacelerou drasticamente – CLARKSONS, BOFA**

Existem outras maneiras pelas quais as empresas reequilibram a oferta e a demanda a seu favor. Um deles está em marcha lenta, que o Bank of America descreve como “uma válvula de alívio para o setor para lidar com o excesso de capacidade temporário”. Depois, há a velocidade da embarcação. Nos últimos anos, os navios porta-contêineres desaceleraram, em grande parte devido aos meganavios projetados para navegação mais lenta e com maior eficiência de combustível.

E, finalmente, há sucatas e demolições. De acordo com o BofA, os navios antigos se tornam mais caros de manter e geralmente têm um consumo de combustível menos competitivo do que os navios mais novos. O desmantelamento normalmente diminui, no entanto, durante períodos de expansão, como antes da crise financeira e nos meses desde o início da pandemia.

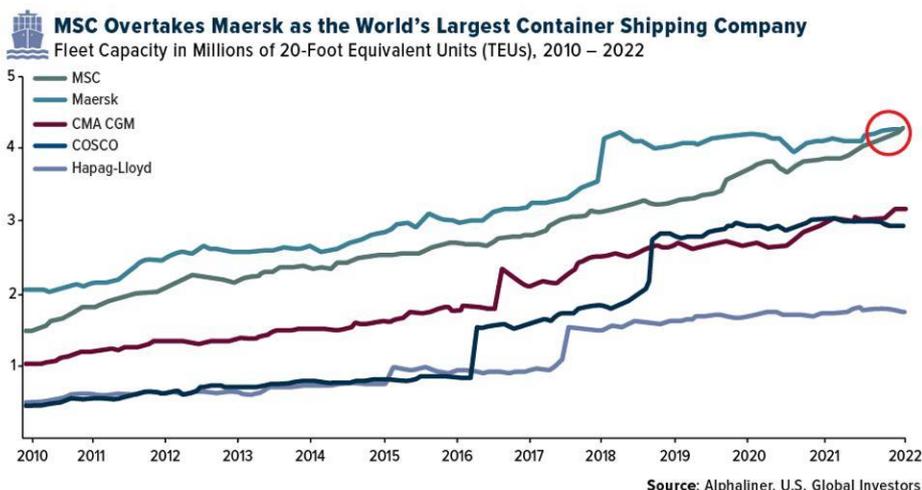
### **Maersk é destronado pela MSC como o maior porta-contêineres do mundo**

Lembra que eu disse que McLean vendeu sua empresa em 1969? O nome dessa empresa era SeaLand, que, por meio de uma série de vendas e aquisições subsequentes, acabou fazendo parte do supermassivo conglomerado dinamarquês AP Moller-Maersk, hoje uma das maiores empresas do planeta com um valor de mercado de cerca de US\$ 70 bilhões.

Em seus resultados financeiros do quarto trimestre, divulgados na sexta -feira, a Maersk disse que gerou incríveis US\$ 18,5 bilhões em receita e lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA) de US\$ 8 bilhões, bem acima da orientação da empresa.

Em outubro, os analistas da Bloomberg estimaram que os lucros da Maersk em 2021 totalizariam US\$ 16,2 bilhões, o que seria um recorde não apenas para a Maersk, mas para qualquer empresa dinamarquesa. Veremos a precisão dessa estimativa no mês que vem, quando a empresa divulgar seu relatório anual.

De qualquer forma, minha razão para trazer isso à tona é porque a Maersk tem sido há décadas a maior empresa de transporte por capacidade de carga – até recentemente. A empresa suíça MSC finalmente destronou a Maersk recentemente depois de receber vários navios de segunda mão, de acordo com a S&P Global. A MSC agora opera 4,284 milhões de TEUs, em comparação com os 4,282 TEUs da Maersk.



### **MSC ultrapassa Maersk como a maior empresa de transporte de contêineres do mundo – ALFALINER**

#### **Delta supera as expectativas**

Falando em ganhos, a Delta Air Lines relatou o quarto trimestre e 2021 na semana passada, e os resultados, embora certamente não nos níveis pré-pandêmicos, foram muito melhores do que o esperado. As ações da empresa com sede em Atlanta, que também está envolvida no negócio de carga aérea como Delta Cargo, fecharam a sessão de quinta-feira com alta de 2,12%.

A Delta registrou vendas de US\$ 9,47 bilhões durante o trimestre, superando as expectativas de US\$ 9,21 bilhões. Para o ano inteiro, registrou US\$ 280 milhões em lucro, em comparação com uma perda de US\$ 12,4 bilhões no ano anterior.

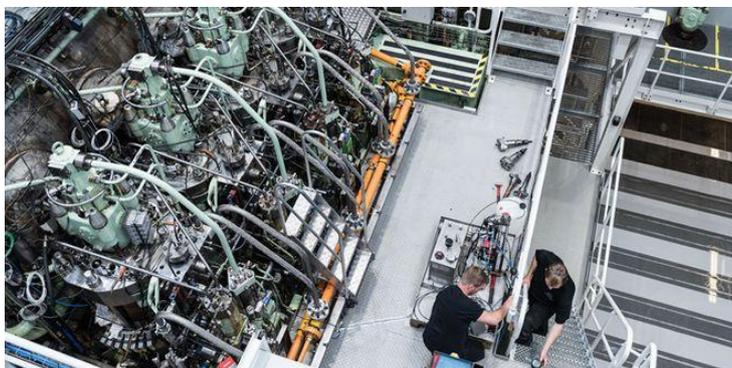
Além disso, a operadora acredita que tem um forte 2022 pela frente. O CEO Bastian diz que, embora a Ômicron continue a atrapalhar as viagens aéreas comerciais, ele está "confiante em uma forte temporada de viagens de primavera e verão, com uma demanda reprimida significativa por viagens de consumo e negócios". Rodas para cima!

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

Data: 19/01/2022

### **PEÇAS IMPRESSAS EM 3D PODEM TORNAR NAVIOS CARGUEIROS MENOS POLUENTES**

Informação: Portos e Mercados (19 de janeiro de 2022)



**Motor de navio equipado com bico injetor impresso em 3D (Imagem: Reprodução/DTU)**

Pesquisadores da Universidade Técnica da Dinamarca (DTU) desenvolveram um novo sistema que permite que peças de motores de navios cargueiros sejam impressas em 3D. A ideia é tornar essas embarcações mais sustentáveis e menos poluentes, reduzindo seu

consumo de combustível.

Ao imprimir partes individuais do motor, os cientistas esperam otimizar todo o processo de fabricação no futuro. Um desses componentes impressos é o bico injetor, responsável pela quantidade de combustível injetada no sistema durante o processo de funcionamento das máquinas.

“Nós criamos um modelo de análise para fornecer uma visão geral de como a impressão 3D pode agregar valor ao produto final. Isso também se aplica às peças individuais do motor, que devem ser continuamente otimizadas para atender aos requisitos futuros de um consumo menor e mais ecológico”, explica o engenheiro mecânico Thomas Dahmen, autor principal do estudo.

No futuro, os pesquisadores esperam poder construir componentes metálicos impressos em 3D que vão além dos bicos de injeção de combustível. O objetivo é fabricar motores inteiros mais leves e eficientes, que possam ser adaptados aos navios de carga convencionais já em operação.

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

*Data: 19/01/2022*

## **MAERSK REAFIRMA COMPROMISSO AMBIENTAL E PROMETE LANÇAR 8 NAVIOS-CONTÊINERES COM METANOL NEUTRO EM CARBONO ATÉ 2024**

*Informação: Portos e Mercados (19 de janeiro de 2022 )*



***De olho no mercado e nas metas de mudanças climáticas para preservar o planeta, Maersk desenvolve projeto no setor portuário que promete reduzir as emissões de carbono – Foto: Divulgação Portos e Mercados***

Seja na terra ou no mar, uma das maiores preocupações da atualidade é acerca das questões ambientais, principalmente, nas mudanças climáticas que assolam o planeta. Pensando nisso, até 2030, a meta é tentar neutralizar a

emissão de carbono no mundo, para tentar reverter a situação, antes que ela seja completamente irreversível. A partir de hoje, 23, dois dias após a realização da Assembleia Geral da ONU, empresas do setor portuário visam corroborar para que a meta seja atingida com sucesso, uma delas é o grupo Maersk, que planeja trabalhar com navios que operam com metanol neutro em carbono.

Quando o mundo se move em prol de uma causa ambiental, diversas empresas procuram apoiar e tentar fazer a sua parte, para que as mudanças climáticas não afetem tanto o planeta. Ao optarem por fazerem isso, as companhias estão pegando uma via de mão dupla, onde conseguirá ficar com uma boa imagem perante a sociedade, por promover práticas sustentáveis.

Dessa forma, a líder global em logística, pretende entregar em 2024, uma série de 8 navios que promete revolucionar o setor portuário. A inovação desses grandes navios porta-contêineres é dada pelo fato de serem operados metanol neutro em carbono. Esse é um dos primeiros passos para que o transporte marítimo auxilie no desafio de resolver as questões climáticas do mundo.

Os 8 navios do projeto serão construídos pela Hyundai Heavy Industries (HHI), onde terão uma capacidade de 16.000 contêineres. Conforme o CEO da A.P. Moller – Maersk, Soren Skou, “esse pedido prova que soluções neutras em carbono estão disponíveis hoje em todos os segmentos de navios porta-contêineres e que a Maersk está comprometida com o número crescente de nossos clientes que buscam descarbonizar suas cadeias de suprimentos. Além disso, este é um sinal firme para os produtores de combustível de que a demanda de mercado considerável pelos combustíveis verdes do futuro está surgindo rapidamente”.

### **Cientes priorizam o carbono zero em suas cadeias de abastecimento**

Os 200 maiores clientes da Maersk também estão no processo para tentar incluir o carbono zero em suas cadeias. Portanto, é imprescindível que a empresa de logística possa ser um exemplo e

seguir os mesmos passos daqueles que acreditam no seu trabalho. Afinal, perder um contrato com as companhias líderes em sustentabilidade corporativa como a Amazon, Disney, Microsoft, Puma, Schneider Electric e outras, pode afetar bastante no futuro e desempenho da empresa.

Por esse motivo, as embarcações serão operadas com o bio-metanol sustentável ou o e-metanol neutro em carbono. Assim, elas serão projetadas de modo que tenham um perfil operacional mais flexível, proporcionando um melhor desempenho e atendendo melhor as necessidades dos clientes exigentes da Maersk e outras empresas do setor portuário.

Ao ser questionado sobre o novo projeto, o CEO do Departamento de Fleet & Strategic Brands da AP Moller – Maersk, revelou que esses novos navios “oferecerão acesso exclusivo ao transporte neutro em carbono em alto mar aos nossos clientes, ao mesmo tempo em que equilibra suas necessidades de custos competitivos de slots e operações flexíveis. Para nós, este é o tipo de navio de grande porte ideal para permitir o comércio global sustentável em alto mar nas próximas décadas e, a partir de nosso diálogo com potenciais fornecedores, estamos confiantes que conseguiremos obter o metanol neutro em carbono necessário”.

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

**Data: 19/01/2022**

## CODEBA FIRMA PARCERIA COM VLI PARA AMPLIAR ATUAÇÃO CONJUNTA NA BAHIA

**Fonte: CODEBA (19 de janeiro de 2022 )**



**Foto: CODEBA**

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA) e a VLI – empresa logística que opera ferrovias – assinaram, no último dia 10, um Memorando de Entendimento (MOU) que valida a intenção de incrementar a movimentação de cargas no Estado com destino aos portos baianos.

O propósito desta, e de outras parcerias já em andamento, é buscar sinergia com o setor logístico para incremento de cargas nos Portos administrados pela CODEBA (Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus), conforme ressalta a diretora Empresarial e de Relação com o Mercado (DERM), Dra. Ana Paula Calhau. “A proposta central é garantir melhoria da infraestrutura e eficiência dos Portos Organizados baianos, seguindo orientações da política setorial do Governo Federal. Como autoridade portuária, mostramos para os nossos parceiros privados que estamos investindo nesse fomento positivo para o desenvolvimento econômico da região”.

A CODEBA registrou, no acumulado de 2021, a movimentação de 13.491.011 toneladas de cargas nos Portos Públicos, crescimento de 15,92% se comparado ao resultado de 2020, quando 11.637.780 toneladas foram movimentadas. O volume representa novo recorde histórico para a Companhia, acima da marca de 2017, quando 11,8 milhões de toneladas foram operadas pelos Portos Organizados.

Destaca-se que, em dezembro, foi registrada a atividade mensal de 1.288.790 toneladas, a segunda maior, em volume de cargas, da história da CODEBA e a maior já registrada para o mês. A contribuição dos três portos foi essencial para o aumento de 17,69%, em relação ao mesmo período de 2020, quando houve movimentação de 1.095.054 toneladas. O Porto de Ilhéus obteve um crescimento de 31,96%; Aratu-Candeias, de 20%; e Salvador, de 13,53%.

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

**Data: 19/01/2022**

### USO DE DRONES EM ÁREAS PORTUÁRIAS DEMANDA AUTORIZAÇÃO DA DOCAS DO RIO

Informação: CDRJ (19 de janeiro de 2022)



Foto: CDRJ

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), que administra os Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, alerta sobre o uso indevido de Veículos Aéreos Não Tripulados, popularmente conhecidos como drones, nas áreas dos quatro portos. Assim como os aeroportos, os portos e navios também são áreas de segurança sobre as quais os voos de aeronaves remotamente pilotadas são proibidos e, portanto, a autorização deve ser previamente obtida junto à Autoridade Portuária.

O superintendente da Guarda Portuária da Docas do Rio, José Tadeu Diniz, explica que as áreas dos portos organizados são protegidas pelo Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code, na sigla em inglês): “No intuito de cumprir as normas do ISPS Code, além de controlar os acessos aquaviário e terrestre aos portos, temos redobrado os cuidados também com o monitoramento de equipamentos aéreos, que não podem ser utilizados sem a anuência da Docas do Rio e sem a liberação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)”.

Para solicitar a autorização da Autoridade Portuária, o primeiro passo é enviar o pedido formal para a Assessoria de Comunicação pelo e-mail [asssomcdrj@portosrio.gov.br](mailto:asssomcdrj@portosrio.gov.br). A mensagem deve especificar o objeto e a finalidade das imagens, além da previsão de data, horário e período (tempo de permanência) para a atividade. Também é preciso encaminhar uma série de documentos do equipamento e do operador, exigidos pela legislação corrente. O solicitante deve, então, aguardar o retorno do e-mail com o resultado da análise.

Os documentos necessários são: Seguro contra danos aeronáuticos (RETA); certificado de homologação da aeronave na Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL); cadastro da aeronave no Sistema de Aeronaves não Tripuladas (SISANT) da ANAC; Autorização de voo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) para a determinada localização e janela (dia e horário); e Cadastro do piloto na Solicitação de Acesso de Aeronaves Remotamente Pilotadas (SARPAS). Além disso, o piloto deve portar consigo o manual da aeronave; a avaliação de risco operacional para a localidade; e o plano de voo.

O superintendente Diniz ressalta que, em caso de descumprimento das determinações, o equipamento poderá ser recolhido pela Guarda Portuária, e o responsável será identificado e denunciado à ANAC, Polícia Federal e demais autoridades competentes.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo  
Data: 19/01/2022

### PRODUTOS DO AGRONEGÓCIO GERARAM 90% DA RECEITA DE EXPORTAÇÃO DOS PORTOS DO PARANÁ EM 2021

Informação: Agência de Notícias do Paraná (19 de janeiro de 2022)

A receita gerada pelas exportações nos portos do Paraná é quase toda do agronegócio. Dos quase US\$ 19,83 bilhões acumulados com os embarques em 2021, 90% – ou cerca de US\$ 17,93 bilhões – foram em produtos agropecuários. Desse montante, o complexo soja e o frango responde por mais da metade.

Comparado com os US\$ 15,78 bilhões gerados com as exportações do agro em 2020, a receita acumulada em 2021 cresceu 13,6%.



**Foto: Claudio Neves**

“Somos um porto que atende majoritariamente o agro não apenas do Estado, mas de todo o Brasil”, comenta o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Segundo o gestor da empresa pública que administra os portos de Paranaguá e Antonina, pouco mais de 60% da receita gerada com as exportações são de produção paranaense. “Na sequência, os estados que mais mandam produtos para serem embarcados pelos terminais do Paraná são Mato Grosso do Sul, São Paulo e Mato Grosso”, completa Garcia.

**PRODUTOS** – Os dados do Ministério da Economia (Comex/Stat MDIC) e do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Agrostat) ainda registram que os produtos do complexo soja – grão, farelos e óleo – embarcados pelos terminais paranaenses geraram receita de quase US\$ 8,86 bilhões.

De carnes exportadas pelo Terminal de Contêineres do Porto de Paranaguá foram cerca de US\$ 4,27 bilhões, sendo que deste montante quase US\$ 3,1 bilhões foram de frango, cadeia que tem o Paraná na liderança nacional.

Outros itens de destaque que geraram receitas às exportações pelos portos de Paranaguá e Antonina foram o complexo sucroalcooleiro (US\$ 1,75 bilhão) e os produtos florestais (US\$ 1,63 bilhão).

**SUPERÁVIT** – As importações do agronegócio pelos portos do Paraná somaram US\$ 1,3 bilhão em 2021. Entre os produtos que mais influenciaram nesse montante foram os cereais e produtos oleaginosos (que excluem soja).

As importações do agro, no ano passado, apresentaram alta de 34% comparado com o valor registrado em 2020.

### **Confira os principais dados:**

<b>Produtos que geraram maiores valores - Exportação</b>	
<b>Soja (28%)</b>	US\$ 5.516.287.108
<b>Frango (14,5%)</b>	US\$ 3.100.674.621
<b>Farelo de soja (10,2%)</b>	US\$ 2.031.133.012
<b>Açúcar</b>	US\$ 1.677.321.619
<b>Óleo de soja</b>	US\$ 1.313.505.424
<b>Carnes bovina</b>	US\$ 819.828.105
<b>Madeira</b>	US\$ 727.515.332
<b>Celulose</b>	US\$ 601.516.907
<b>Papel</b>	US\$ 307.024.300
<b>Carne Suína</b>	US\$ 302.885.274

**90% da receita de exportações dos Portos do Paraná são produtos do Agro**

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

Data: 19/01/2022

## ISTOÉ Dinheiro

### ISTOÉ - DINHEIRO

#### IMPORTAÇÕES DE MILHO NA CHINA DISPARAM PARA NOVO RECORDE EM 2021

(Reportagem de Hallie Gu e Dominique Patton)



#### *Cultivo de milho em Nã-Me-Toque (RS)*

PEQUIM (Reuters) – As importações chinesas de milho em 2021 praticamente triplicaram em volume em relação ao ano anterior, atingindo um novo recorde, conforme mostram dados alfandegários nesta terça-feira, enquanto compradores se voltaram para alternativas internacionais mais baratas com os preços em alta e um aperto na oferta doméstica.

A China, principal mercado de grãos do planeta, importou 28,35 milhões de toneladas de milho em todo ano de 2021, uma alta de 152% a partir do número de 11,3 milhões, que já era um recorde, em 2020, mostraram dados da Administração Geral Alfandegária.

As importações de trigo nos primeiros 12 meses do ano também bateram o recorde com 9,77 milhões de toneladas, alta de 16,6% a partir dos 8,38 milhões em 2020, apontam os dados.

O preço do milho chegou a um patamar recorde em 2021, após Pequim reduzir seu gigantesco estoque temporário do grão e o clima desfavorável afetar a produção na principal região produtora no ano anterior.

Compradores intensificaram as importações de grãos como milho e trigo para suprir a diferença doméstica na oferta de milho.

O apetite chinês por grãos importados mostrou sinais de queda nos últimos meses do ano, com uma safra maior pressionando os preços nacionais para baixo, enquanto a demanda de ração para a pecuária enfraqueceu com a margem da produção de carne suína em queda.

As importações de milho em dezembro estavam em 1,33 milhão de toneladas, uma queda de 39,9% em relação ao ano anterior, de acordo com os dados.

**Fonte: IstoÉ - Dinheiro**

**Data: 19/01/2022**

#### PETROBRAS BATE RECORDE DE INVESTIMENTO EM PARADA PREVENTIVA DE MANUTENÇÃO EM 2021

A Petrobras bateu o recorde de investimentos em paradas preventivas de manutenção no seu parque de refino no ano de 2021, com gastos de R\$ 2,3 bilhões. O valor representa um aumento de mais de 50% em relação a 2020 e mais de 20% em comparação ao recorde anterior atingido em 2019, informou a companhia.

Mesmo com diversas paradas programadas de manutenção, a Petrobras alcançou a média de 83% de fator de utilização total (FUT) de suas refinarias em 2021, o maior índice dos últimos cinco anos, o que mostra os ganhos de eficiência na gestão das unidades.



A estatal está em pleno processo de venda de parte do seu parque de refino. Das oito unidades postas à venda em 2019 foram vendidas três: Rlam, na Bahia; Six, no Paraná; e Reman, no Amazonas.

A Petrobras informou que planeja um desafio ainda maior para o ano de 2022, no qual estão previstos gastos da ordem de R\$ 2,5 bilhões em paradas de manutenção de unidades em suas refinarias, que envolverão em torno de 4,5 mil equipamentos.

Em seu Plano Estratégico 2022-2026, estão previstos US\$ 6,1 bilhões em investimentos no refino nos próximos cinco anos. Um dos projetos previstos é ampliar a capacidade de produção, especialmente de derivados de alta qualidade, como o diesel S-10.

O Plano Estratégico inclui três grandes projetos de expansão: a conclusão da segunda unidade (trem) da Refinaria Abreu e Lima – Rnest, que vai elevar a capacidade de produção de diesel S-10 em 95 mil barris por dia; a integração entre a Refinaria Duque de Caxias (Reduc) e o GasLub Itaboraí, com capacidade adicional de 93 mil barris por dia de diesel S-10 e querosene de aviação (QAV) e 12 mil barris por dia de lubrificantes de maior qualidade; uma nova unidade de hidrotratamento na Replan.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 19/01/2022*

## **ANP PRORROGA PRODUÇÃO DE ÓLEO COMBUSTÍVEL PELA BRASKEM ATÉ FINAL DO ANO**

A diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou nesta quarta-feira, 19, a extensão, em caráter excepcional, do prazo para a Braskem continuar produzindo óleo combustível nas unidades em Camaçari (BA), Triunfo (RS) e Santo André (SP).

autorizações de que tratam a Resolução 852/2021 da agência, que regulamenta o exercício da atividade de produção de derivados de petróleo e gás natural, seu armazenamento, sua comercialização e a prestação de serviço.

O relator foi o próprio diretor-geral da ANP, Rodolfo Sabóia, que destacou ainda não haver prazo para a outorga.

“Deixar a autorização em aberto até a outorga das autorizações de que trata a Resolução 852 de 2021 se mostra muito vago no quadro atual de pandemia, por outro lado, estender até prazo muito curto não se mostra adequado considerando a complexidade do processo de regularização das centrais petroquímicas da Resolução e que inclui apresentação de documentos e vistoria”, disse Sabóia ao relatar o processo, aprovado pelos também pelos dois diretores que participaram da reunião, Marcelo Castilho e José Gutman.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*

*Data: 19/01/2022*

## **REFORMA TRIBUTÁRIA FICA SEM DATA PARA VOTAÇÃO NO SENADO**

Aposta do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), em 2022, a aprovação da reforma tributária está cercada de dúvidas no Senado. Líderes partidários e integrantes da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Casa dizem haver um esforço para o texto ser pautado em fevereiro.

Mas há resistências entre Estados e municípios e setores da economia. Além disso, senadores desconfiam se há interesse do governo em aprovar a proposta. Falas do presidente Jair Bolsonaro reforçam essa percepção. Em entrevistas na véspera de Natal e na semana passada, ele disse duvidar da aprovação neste ano. “Se a onda da Ômicron continuar, não haverá reuniões presenciais e aí não tem reforma. O próprio presidente (Bolsonaro) declarou que passou 30 anos



no Congresso e sabe que em ano eleitoral não aprova nada”, disse o senador Omar Aziz (PSD-AM), titular da CCJ.

Além do período eleitoral, há outras dificuldades para a votação do relatório da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) apresentado pelo senador Roberto Rocha (PSDB-MA), como a possibilidade de capitais e alguns Estados saírem perdendo na unificação de impostos e na mudança no modelo de cobrança de tributos. A aposta hoje é que a reforma pode até ser aprovada na CCJ, mas tem poucas chances no plenário e quase nenhuma na Câmara.

Em movimentação para uma candidatura ao Planalto, Pacheco encampou a proposta como bandeira de sua gestão à frente do Senado, mas tem evitado se comprometer com um prazo.

A reforma que tramita na CCJ do Senado é a PEC 110, do ex-deputado Luiz Carlos Hauly e protocolada por senadores em 2019. A PEC 45, de autoria do economista Bernard Appy e apresentada pelo deputado Baleia Rossi (MDB-SP) na Câmara, ficou na gaveta. O governo, por sua vez, apresentou outro projeto, criando uma nova contribuição federal e unificando PIS e Cofins.

*Fonte: IstoÉ - Dinheiro*  
*Data: 19/01/2022*

## MONEYTIMES

### MONEYTIMES

#### GRÃOS: ANEC REVISAR PARA CIMA PROJEÇÃO PARA EMBARQUES DE SOJA E MILHO EM JANEIRO

A Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) revisou para cima sua projeção de embarques de soja em grão, farelo e milho ao exterior neste mês de janeiro.

De grão, o Brasil deve exportar, segundo a entidade, 4,320 milhões de toneladas, em comparação com 4,274 milhões de toneladas previstos na semana passada.

Em farelo, o volume deve chegar a 1,960 milhão de toneladas, ante previsão de 1,798 milhão de toneladas. Os embarques de milho ao exterior neste mês devem ser de 2,685 milhão de toneladas, levemente acima dos 2,647 milhões de toneladas até então projetados.

Na semana de 9 a 15 de janeiro, o País embarcou para o mercado externo 631,7 mil toneladas de soja, 354,1 mil toneladas de farelo de soja e 613,9 mil toneladas de milho.

Para esta semana (16 a 22 de janeiro), a Anec estima que serão exportadas 889,0 mil toneladas de soja, 432,4 mil toneladas de farelo e 1,01 milhão de toneladas de milho. As projeções se baseiam na programação de navios nos portos brasileiros.

*Fonte: MoneyTimes*  
*Data: 19/01/2022*

#### GOVERNO MANTÉM PREVISÃO DE LEILOAR CONGONHAS E SANTOS DUMONT EM 2022

*Por Reuters*

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, reafirmou nesta quarta-feira o objetivo do governo federal de leiloar a concessão dos aeroportos de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ) em 2022.

“Vamos fazer a 7ª rodada de leilão de aeroportos neste ano, incluindo Congonhas e Santos Dumont”, disse Freitas durante uma conferência online sobre infraestrutura promovida pela agência de risco Fitch.



**“Vamos fazer a 7ª rodada de leilão de aeroportos neste ano, incluindo Congonhas e Santos Dumont”, disse Freitas (Imagem: Flickr/ Ricardo Botelho/MInfra)**

A declaração vem em meio à oposição de autoridades da cidade e do Estado do Rio de Janeiro ao modelo atual de concessão do terminal Santos Dumont.

Após pressão de autoridades e empresários do Rio, o ministério anunciou a formação de um grupo de trabalho para aprimorar o modelo de concessão do terminal.

Freitas disse também no evento da Fitch que o governo federal já recebeu 76 pedidos para operação de ramais ferroviários por regime de autorização, somando cerca de 19 mil quilômetros de ferrovias.

“Havia vários projetos que estavam maduros, só esperando autorização”, disse o ministro.

O mecanismo Programa de Autorizações Ferroviárias, criado por meio de Medida Provisória no ano passado, deve trazer cerca de 224 bilhões de reais em investimentos, segundo o governo.

**Fonte: MoneyTimes**  
**Data: 19/01/2022**

## **MP DE MINAS DEMANDA INTERVENÇÕES EM 18 BARRAGENS DA VALE (VALE3) APÓS INTENSAS CHUVAS**

*Por Reuters*



**Feam e MP de Minas vão notificar a Vale nesta quarta-feira, via ofício, para que medidas de mitigação sejam tomadas em cada uma das estruturas (Imagem: Reuters/Washington Alves)**

Dezoito barragens de rejeitos de mineração da Vale (VALE3) em Minas Gerais terão que passar por algum tipo de intervenção como medida preventiva, devido a impactos causados pelas intensas chuvas em dezembro e janeiro,

informou em comunicado o Ministério Público mineiro nesta quarta-feira.

As ações específicas e preventivas necessárias nas 18 barragens foram levantadas após análise de 31 estruturas pelo Ministério Público de Minas Gerais (MPMG) e governo estadual, por meio da Fundação Estadual de Meio Ambiente (Feam), explicou o órgão.

As análises ocorreram a partir de documentos enviados por mineradoras a pedido dos órgãos. Também foram avaliadas barragens da ArcelorMittal e da Minérios Nacional, cujas estruturas não apresentaram danos ou anomalias causados pelas chuvas e tiveram ainda comportamento esperado para o período chuvoso, segundo o órgão.



Feam e MP de Minas vão notificar a Vale nesta quarta-feira, via ofício, para que medidas de mitigação sejam tomadas em cada uma das estruturas.

A mineradora terá dez dias para responder sobre quais as medidas executadas ou o respectivo cronograma de ações necessárias.

“As graves chuvas afetaram diversas estruturas que necessitarão de contínuo e rigoroso acompanhamento por parte dos órgãos de comando e controle”, disse o promotor de Justiça Carlos Eduardo Ferreira Pinto, coordenador do Centro de Apoio Operacional do Meio Ambiente (Caoma).

“A partir das informações recebidas, serão exigidas das empresas todas as medidas técnicas possíveis e necessárias para garantir a segurança das estruturas.”

Procurada, a Vale afirmou que, assim que for notificada, tomará todas as medidas cabíveis.

Entre as estruturas que deverão passar por intervenções, três estão em nível III de emergência (barragens Sul Superior, B3/B4 e Forquilha III), segundo o MP.

Contudo, de acordo com a análise conjunta da Feam e do MP de Minas, apesar do nível emergencial dessas estruturas, “elas não apresentaram danos diretos, apenas foram enfrentadas dificuldades de acesso às estruturas pela empresa. Para essas barragens, as notificações solicitam medidas para o tratamento dos processos erosivos nos entornos e para a garantia da manutenção das estruturas”.

**Fonte: MoneyTimes**

**Data: 19/01/2022**



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### ASSOCIAÇÕES DE CONSUMIDORES E PRODUTORES CRITICAM LEIS DO GÁS DOS ESTADOS

Argumento é que desajustes entre regulações estaduais e Nova Lei do Gás prejudicará abertura de mercado e impactará consumidor

*Por epbr - 19 de janeiro de 2022 - Em Comece seu Dia, Política energética*

**Contato da redação**

**[epbr@epbr.com.br](mailto:epbr@epbr.com.br)**

Diversas associações de consumidores e produtores de gás natural lançaram um documento conjunto no qual criticam legislações e projetos de lei estaduais sobre os serviços de gás canalizado e o mercado livre de gás nos estados. Para as entidades, a falta de harmonização entre as regulações estaduais e a Nova Lei do Gás (14.134/21) prejudica a abertura de mercado pretendida pela lei federal e impacta negativamente o consumidor.

— O texto critica diretamente as leis dos estados da Paraíba, Maranhão, Pernambuco, Piauí e Ceará, e menciona o projeto de lei que está em discussão no Rio Grande do Norte. As associações dizem foi dada pouca publicidade ao processo, e nos estados onde a regulação já foi aprovada, as entidades afirmam que a tramitação foi rápida demais.



— O documento diz que as legislações estaduais se contrapõem à Lei do Gás ao:

- Introduzir uma definição de gasoduto de distribuição que se sobreponha ou seja conflitante com os critérios de definição dos gasodutos de transporte;
- Atribuir às agências de regulação estaduais a classificação de dutos novos e reclassificação dos existentes;
- Impor requisitos demasiadamente limitantes ou processos demorados para a migração do consumidor para o mercado livre;
- Criar novas taxas e encargos que oneram as transações do mercado livre;
- E se sobrepor à regulamentação da atividade de comercialização de gás, já tratada pela ANP.

— “Ressalta-se que a definição, no nível estadual, de regras de classificação dos gasodutos de distribuição em desalinho com a regulação federal coloca em risco um dos grandes benefícios pretendido pelo novo mercado de gás, que é o da construção de um amplo mercado nacional integrado por meio do sistema de transporte”, aponta o documento.

— Em relação à migração para o mercado livre de gás, o texto diz que “são exigidos do consumidor livre a comprovação e assinatura (simultânea) de diversos contratos. Como exemplos, em Pernambuco e na Paraíba determinou-se um limite mínimo de consumo de 50 mil m<sup>3</sup>/dia, na contramão do que vem sendo implementado nos outros estados da federação (10 mil m<sup>3</sup>/dia, ou zero no caso de São Paulo). Já no Ceará é previsto até um encargo adicional, denominado “gestão do mercado livre””.

— “E mesmo quando o limite é adequado, observa-se que algumas legislações estaduais determinam regras desnecessariamente burocráticas e onerosas para a comercialização de gás, impondo a necessidade de autorização estadual para comercializadores, o que, por certo, não está em harmonia com o dinamismo e a competitividade tão almejados no NMG”.

— O documento pede que sejam realizadas audiências públicas com amplo debate no Rio Grande do Norte, que ainda discute o projeto de lei. E nos estados que já aprovaram suas leis, “que seja feito um esforço para aprimorar os pontos frágeis dessas legislações, de forma transparente e, também, envolvendo todos os interessados”.

— Assinam o documento: Abrace; Abal, ATGás; Abividro; IBP; ABPIP; Abraceel; Anace; Anfacer; e Aspacer.

Petrobras vai contratar fornecedor para tecnologia de separação de CO<sub>2</sub> A Petrobras iniciou a contratação de fornecedores para execução do projeto, construção, instalação e realização de testes HISEP, tecnologia patenteada pela companhia para separar e reinjetar, ainda no fundo do mar, gás com elevado teor de CO<sub>2</sub> que é produzido junto com o petróleo. A expectativa é que o fabricante seja selecionado até agosto e que o equipamento seja instalado em 2025.

— O teste-piloto está previsto para ser realizado na área de Mero 3, que deverá entrar em produção em 2024. Após dois anos de testes, com a comprovação da tecnologia, o HISEP poderá ser utilizado em outras áreas de Libra, como Libra Central e Júpiter.

— Segundo a Petrobras, se a tecnologia for bem sucedida, será possível também desenvolver unidades de produção offshore com plantas de processamento de gás menores e menos complexas, que possuem menores custos e prazos de construção, bem como menores custos de operação.

— O Consórcio de Libra é operado pela Petrobras (40%), em parceria com a Shell (20%), Total (20%), CNPC (10%) e CNOOC Limited (10%), tendo como gestora a Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA).



Produção da PetroReconcavo sobe 39% em dezembro A PetroReconcavo registrou produção média de 17.138 barris de óleo equivalente por dia (boepd) em dezembro de 2021, conforme dados preliminares e não auditados divulgados pela companhia. O volume é 39,6% maior que os 12.279 boepd registrados em novembro do ano passado.

— Em 7 de dezembro, a PetroReconcavo assumiu a operação do Polo Miranga, na Bahia, adquirido da Petrobras. O polo agregou volume médio de 3.559 boepd à produção da empresa no mês passado.

Cade abre investigações contra a Petrobras Duas investigações sobre condutas da Petrobras tramitam no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Uma verifica se a empresa cometeu infração à ordem econômica com o recente reajuste nos preços de combustíveis. A outra apura se a companhia pode limitar a concorrência na importação de combustíveis. As investigações foram antecipadas pelo político epbr.

— No primeiro inquérito, está no radar do órgão o anúncio de reajuste do preço da gasolina e do diesel. Há uma semana a Petrobras anunciou a primeira mudança nos preços do ano, também a primeira em 77 dias. O reajuste médio anunciado foi de 4,85% no preço da gasolina e 8% no diesel vendido para as distribuidoras, nas refinarias.

— No outro caso, o Cade vai apurar possíveis dificuldades enfrentadas por empresas em obter acesso à infraestrutura da Transpetro. Consta uma auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a existência de potenciais riscos à garantia de abastecimento e competitividade nos mercados resultantes de desinvestimentos da Petrobras no refino de petróleo. Valor

— Em entrevista à CNN, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, defendeu a investigação do Cade: “Eu particularmente acho que isso é muito bom. Porque o órgão de defesa da atividade econômica vai ter a certeza se está se praticando o certo ou o errado”.

Auxílio gás começa a ser pago 5,5 milhões de famílias começaram a receber o auxílio gás nessa terça (18/1), como parte do programa Gás dos Brasileiros, sancionado pelo presidente Jair Bolsonaro (PL) em novembro do ano passado.

— O auxílio gás de R\$ 52 será liberado a cada dois meses para famílias inscritas no Cadastro Único do governo federal, que tenham renda familiar mensal de até meio salário mínimo (R\$ 606) por pessoa. Também têm direito famílias com algum integrante registrado no Benefício de Prestação Continuada.

— Em Mato Grosso, o botijão de 13 kg pode custar até R\$ 140. É o mais caro do país. Mas em pelo menos 20 estados ele está acima de R\$ 100, segundo a ANP. g1

Bolsonaro vai a Guiana e Suriname por petróleo O presidente Jair Bolsonaro (PL) visitará o Suriname e a Guiana na quinta e sexta (20 e 21/1) para conversas sobre cooperação econômica após as recentes descobertas de petróleo e gás pelos dois países vizinhos.

— Bolsonaro e os presidentes do Suriname, Chandrikapersad Santokhi, e da Guiana, Irfaan Ali, terão um almoço de trabalho em Paramaribo, capital do Suriname, na quinta, para discutir “projetos de interesse comum”, segundo comunicado do Itamaraty.

— Representantes da Petrobras devem acompanhar Bolsonaro nas negociações sobre cooperação em petróleo e gás e possíveis investimentos.

— Em agosto do ano passado, o ministro das Relações Exteriores, Carlos França, disse ao chanceler do Suriname, Albert Ramdin, que o Brasil está disposto a colaborar com o desenvolvimento da exploração de óleo e gás no país vizinho.



Petróleo atinge maior preço desde 2014 Os preços do petróleo atingiram nessa terça (18/1) o maior patamar desde 2014, por conta de tensões geopolíticas em um contexto de perspectiva de oferta já apertada. As preocupações aumentaram depois que o grupo houthi do Iêmen atacou os Emirados Árabes Unidos, aumentando as hostilidades entre o grupo alinhado ao Irã e uma coalizão liderada pela Arábia Saudita.

— O Brent com vencimento em março subiu US\$ 1,03, ou 1,2%, para fechar em US\$ 87,51 o barril, e o WTI para fevereiro avançou US\$ 1,61, ou 1,9%, para fechar em US\$ 85,43 o barril. InfoMoney

Trabalhadores da Eletrobras entram em greve Cerca de 80% dos funcionários da gestão central da holding, de Furnas e do Cepel entraram em greve na segunda (17/1), informa a Associação dos Empregados da Eletrobras. Ao todo, de 7 a 8 mil empregados estão parados.

— O trabalho de Furnas segue operando somente para emergências, disse Emanuel Mendes, presidente da associação.

— Até essa terça (18/1), funcionários da Chesf, Eletronuclear e Eletronorte não haviam aderido ao movimento, que reivindica que a empresa não aumente a participação dos funcionários no pagamento do plano de saúde. Brasil Econômico

Desde 2015, conta de luz dos brasileiros subiu mais do que o dobro da inflação. Dados da Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia (Abraceel) obtidos pelo Estadão apontam que a tarifa residencial de energia elétrica acumula alta de 114% – ante 48% de inflação no mesmo período, uma diferença de 137%.

— O aumento nos últimos anos resulta do crescimento de encargos e subsídios, da necessidade de usar termelétricas, que geram energia mais cara, e do modelo de contratação de energia.

90% dos brasileiros temem novos aumentos da energia O gasto com energia aumentou para 60% dos brasileiros, e 90% notaram o aumento na conta de luz. Quase nove entre dez consumidores temem novos aumentos no preço da energia em 2022. Os números são de uma pesquisa Ipec (Inteligência em Pesquisa e Consultoria), encomendada pelo Instituto Clima e Sociedade (ICS).

— Dentre os principais responsáveis pelos aumentos, foram apontados o governo federal (47%) e os governos estaduais (43%). A grande maioria dos entrevistados (70%) considera que houve descaso do governo federal no enfrentamento da crise hídrica e 36% não acreditam na sua capacidade de combater a crise.

Geração com RSU pode render investimentos de R\$ 4,6 bi Chegam a R\$ 600 milhões os investimentos para o início das obras da Usina de Recuperação Energética (URE) Barueri, com potência instalada de 20 MW, que venceu o Leilão A-5 em setembro de 2021. Contudo, segundo a Associação Brasileira de Recuperação Energética de Resíduos (Abren), o setor tem ainda a expectativa de mais R\$ 4 bilhões em aportes, nas URE Mauá (80 MW), URE Caju (31 MW) e URE Consimares (20 MW) nos próximos anos, caso esses empreendimentos vençam os próximos leilões A-5 ou A-6, informa o Valor.

— Se os investimentos se realizarem e essas usinas entrarem em operação, entre 2027 e 2028, as plantas terão capacidade de tratamento de mais de 5 mil toneladas por dia de lixo urbano.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 19/01/2022*

### **ENAUTA AMPLIA PRAZO DO CONTRATO DO FPSO DE ATLANTA ATÉ 2025**

Acordo fechado com Petrojarl I e Altera demandará US\$ 30 milhões para adequação da plataforma



*Por epbr - 19 de janeiro de 2022 - Em Mercado offshore, Mercados*

A Enauta anunciou nesta quarta-feira (19/1) que fechou acordo com a Petrojarl I e a Altera para extensão do contrato de afretamento e operação e manutenção, respectivamente, do FPSO Petrojarl I, que é responsável pelo Sistema de Produção Antecipada do campo de Atlanta, em águas profundas da Bacia de Santos.

A ampliação do contrato demandará US\$ 30 milhões para adequação da plataforma, que ficará no sistema de produção até maio de 2025, uma ampliação de dois anos da previsão inicial de término, que era programada para maio de 2023.

A extensão do contrato de afretamento e de operação e manutenção depende da obtenção de Certificado da DNV (Det Norske Veritas), a ser emitido antes do término do contrato atual.

“Esse novo prazo promove a continuidade operacional do campo de Atlanta e poderá permitir a operação temporária e simultânea do SPA e do Sistema Definitivo (SD), se sancionado, otimizando o tempo de transferência dos poços do FPSO Petrojarl I para o novo FPSO do Sistema Definitivo.”

E continua: “Outro ganho da extensão é a manutenção do fluxo de caixa operacional de Atlanta por mais de um ano, uma vez que poderá ser evitada a interrupção da produção entre o final do SPA e o início da operação do SD. Além disso, a ampliação da capacidade de tratamento de água reduzirá futuras restrições da planta de produção existente”, comentou Carlos Mastrangelo, diretor de Operações da Companhia.

A Enauta prevê uma parada de produção no projeto por 35 dias para a realização de manutenções em equipamentos. A meta é fazer a parada de produção junto com as paradas periódicas estabelecidas pelo Ministério do Trabalho, reduzindo a necessidade de paralisações adicionais.

### **Sistema definitivo**

A Enauta pretende tomar a decisão final de investimento no projeto definitivo de produção do campo no primeiro trimestre de 2022. No final de dezembro, a empresa assinou uma carta de intenções com a Yinson Holdings Berhad para a engenharia de detalhamento e os compromissos de long lead items para o FPSO OSX- 2.

A Enauta tem uma opção de compra exclusiva da unidade, que deverá integrar o sistema definitivo do campo de Atlanta, no pós-sal da Bacia de Santos. A Enauta tem 100% de participação na área.

O acordo prevê a adaptação do FPSO por meio de um contrato turnkey de Engineering, Procurement, Construction and Installation (EPCI), com garantia, operação e manutenção por 24 meses. O custo será da ordem de US\$ 500 milhões.

O investimento para a perfuração de poços e equipamentos subsea permanece estimado entre US\$ 500 milhões e US\$ 700 milhões.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 19/01/2022*



### O GANHA-GANHA DE CIRO NOGUEIRA

Por Carlos Andreazza

Li o artigo de *Ciro Nogueira* neste GLOBO. O ministro avisa — ameaça: “Na economia, haverá um dia seguinte!”. E pergunta: “Como será?”.

Será com ele no volante.

O texto é a exposição alegre e segura — com delírios metodicamente ministrados — de quem foi consagrado regente do Orçamento no ano eleitoral.

Como será?

O Orçamento de 2022, que já pilota, é a melhor resposta. Uma peça que, mesmo ante os mais de R\$ 115 bilhões de espaço fiscal arrombado pela PEC dos Precatórios, mesmo com quase R\$ 17 bilhões para emendas do relator, mesmo com possivelmente R\$ 5,7 bilhões em fundo eleitoral, ainda assim — dada a sanha da galera — precisará cavar R\$ 10 bilhões para recompor gastos obrigatórios propositalmente subestimados pelo Parlamento no seu arranjo. Será assim.

Assim: “Um governo que mais do que duplicou o valor do antigo Bolsa Família (...) Tudo isso sem pedaladas fiscais (...)”. Tudo isso como se a PEC dos Precatórios não tivesse constitucionalizado as pedaladas fiscais.

E a turma quer mais. Quer e terá. Como será?

Está aí, valendo, a consagração de *Nogueira*, a nova expressão do contrato entre liras e governo, também o novo encolhimento do já minúsculo *Paulo Guedes*: o Decreto 10.937, por meio do qual *Bolsonaro* lista delegações (para manejo dos recursos orçamentários) ao ministro da Economia, em seguida ao que condiciona, em movimento sem precedentes, “a prática dos atos à manifestação prévia favorável do ministro da Casa Civil”; que passou a ter controle, o pulo do gato, sobre mudanças solicitadas pelo Congresso no fluxo das emendas do relator — fachada ao exercício do orçamento secreto.

*Nogueira* é o senhor do Orçamento e vai distribuir. Como será? Está sendo. *Bolsonaro* já declarou que “hoje em dia estão todos ganhando”. E não se referia a nós, roídos pela inflação — os que ainda têm emprego e alguma grana para ser comida. Falava de deputados e senadores, os que o apoiam, “todos ganhando” dinheiros públicos para suas paróquias: “O Parlamento está muito bem atendido conosco”.

A *Guedes* sobrando o papel de apregoar bizarra condição para si: sim, perdeu poder com o decreto, admite; mas isso seria bom, porque diminuirá a pressão sobre sua pasta. O vaidoso *Posto Ipiranga*, um dia ministro de quase tudo, celebrando a própria irrelevância, fica no cargo — e, destelhado o teto de gastos, seu antigo último limite, já informa que continuará fiando a reeleição de *Bolsonaro*, mas desde que o presidente, na campanha, solte uma palavra de compromisso com a agenda reformista liberal, o novo limite.

*Ciro Nogueira*, desde há muito medindo o sangue na água, debocha de *Guedes* e *Roberto Campos Neto* no artigo. Só pode ser. Grato pelo acúmulo de incompetências que lhe deu o poder. Ou o que será o elogio a “um governo que diminuiu a taxa de juros e praticou a menor de todos os tempos da História recente do país”? O elogio a um Banco Central — elogia também a independência do Banco Central, como se isso não estivesse desmoralizado por um presidente do BC que se comporta como ministro de *Bolsonaro* — que demorou a reagir ao descontrole de preços, que esteve sempre atrasado, que avaliou que a inflação fosse algo passageiro e que continuou a baixar juros em 2021, talvez encantado pelas palestras de *Guedes* segundo as quais o vírus cedia, e a economia, no fim de 2020, recuperava-se em V.



Como será? “O dia seguinte do governo Bolsonaro será o teto de gastos, o equilíbrio fiscal (...). Tudo isso é o que o PT já disse querer destruir” — mas ao que o governo atual se antecipou. Serviço feito. Escombros sobre os quais Nogueira fez a cama (e o texto).

Debocha, sim.

Há mesmo “um clima de deslumbramento no ar”. O ministro tem razão. A jactância de quem ganhou, desde a semana passada tutor — agora formal — de Guedes. “Euforia, sensação de vitória inevitável, uma certa soberba.” Por que não? Ou alguém tem dúvida de que Nogueira sairá vencedor de 2022? De que, independentemente do resultado das urnas, estará formado com o próximo presidente, ainda que “com o PT”, numa “guinada para Venezuela, Argentina ou Bolívia”?

E ele nos lembra de que “há um longo caminho até as eleições presidenciais”. Como não estar feliz? Um longo caminho até as eleições — e pilotando o trator do Orçamento. Um longo caminho até as eleições — e a certeza de que estará a serviço do próximo presidente. Ou não terá, aquele que ficaria “com Lula até o fim”, servido aos governos petistas com a paixão ora devotada a Bolsonaro, outrora “fascista”?

Um longo caminho até as eleições — e a liberdade para, tendo quantos apadrinhados, hoje, na administração federal?, exaltar “a compreensão correta de que não podemos ter um Estado inchado, com estatais que funcionam para seus comissários e não para a população”. Quantos apadrinhados Nogueira teria quando sócio dos comissários?

“Nada melhor do que encerrar este artigo inspirado no título do filme que será o que o eleitor brasileiro fará cada vez mais quando chegar a hora: olhe para cima” — escreveu *Ciro Nogueira*.

Olhe para o bolso — digo eu.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 19/01/2022*

## **BOLSONARO TERÁ R\$ 1,8 BI PARA GASTAR A MAIS EM 2022 APÓS CONGRESSO ESTIMAR INFLAÇÃO MAIS ALTA**

A Instituição Fiscal Independente (IFI) alerta para o risco das mudanças nas regras do teto de gastos, que permitirão orçamentos operando acima do limite constitucional com ajustes no ano seguinte

*Por Fernanda Trisotto e Gabriel Shinohara*

BRASÍLIA — A previsão da inflação adotada pelo Congresso Nacional na elaboração do Orçamento deu ao presidente Jair Bolsonaro a possibilidade de gastar R\$ 1,8 bilhão a mais neste ano.

A correção do índice que ajustou as despesas só será feita em 2023, o que significa que o presidente Jair Bolsonaro poderá “gastar mais” no ano em que tentará a reeleição.

A Instituição Fiscal Independente (IFI), órgão ligado ao Senado Federal, alerta para essa situação no primeiro Relatório de Acompanhamento Fiscal (RAF) deste ano, publicado nesta quarta-feira.

Isso ocorreu porque estimativa de inflação considerada no relatório final do Orçamento foi de 10,18%. Foi esse valor que corrigiu o teto de gastos (as despesas totais da União).

Já o índice oficial, divulgado pelo IBGE na semana passada, foi de 10,06%. Essa diferença de 0,12 ponto percentual acabou gerando o extra de R\$ 1,8 bilhão.

“As recentes mudanças no teto de gastos também permitem que esse excesso seja compensado apenas na apuração dos limites de 2023. Na prática, abre-se a possibilidade de os orçamentos



operarem sempre acima do limite constitucional, postergando-se eventuais ajustes para o período seguinte”, alerta a IFI em relatório.

A instituição explica que esse extra de R\$ 1,8 bilhão está concentrado nos gastos do poder Executivo.

“Nos demais Poderes e órgãos autônomos, por outro lado, o orçamento contém uma folga de R\$ 3,1 bilhões em relação aos novos limites, levando a uma sobra líquida de R\$ 1,3 bilhão”, diz o documento.

### **Correção em 2023**

O Ministério da Economia, procurado, disse que “não se vislumbra” uma alteração no espaço fiscal para 2022 para reduzir o montante.

“O efeito do IPCA realizado (10,06%) a menor que a projeção do IPCA utilizada na elaboração do substitutivo do PLOA 2022 (10,18%) será refletido somente na elaboração do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) 2023”, disse a pasta em nota.

Juliana Inhasz, professora do Insper, ressaltou que erros de projeções acontecem, mas a diferença neste caso traz a possibilidade de gasto adicional.

— A diferença neste caso não é tão pequena e traz de fato uma possibilidade de um gasto excepcional, acima do que a correção do teto pela inflação oficial faria, o que dá sim um espaço para que o governo gaste mais — explicou.

Para os próximos anos, Inhasz disse que apesar da margem dessa diferença entre o IPCA registrado e a projeção ser “relativamente pequena”, seria estranho o governo projetar inflação de 15% e o resultado ser de 10%, ela exemplifica, a recorrência desses desencontros pode ser economicamente negativa para o país.

— Se pequenos desvios forem sempre muito tolerados, todo ano ele consegue fazer um gasto um pouquinho maior, o que economicamente é ruim. Em alguns cenários pode levar a uma inflação mais alta por conta de dívida mais alta, necessidade de ajustes monetários maiores — disse.

Essa diferença entre o IPCA e a projeção aconteceu neste ano por conta da mudança no cálculo do reajuste do teto promovida pelo governo e aprovada pelo Congresso Nacional.

De acordo com essa alteração, o teto de gastos passa a ser corrigido pela inflação completa do ano corrente, neste caso, 2021. Antes, a correção era com o IPCA dos doze meses anteriores à julho do ano do envio do Orçamento.

Com isso, como o Orçamento é enviado no meio do ano e, como foi em 2021, aprovado no fim do período, não há como usar a inflação oficial do IBGE. O órgão divulga esse número apenas no início do ano posterior.

Cristiane Quartaroli, economista do Banco Ourinvest, resalta que essa questão nubla um pouco o Orçamento, mas considera que a questão fiscal relevante é sobre o que pode vir de gasto adicional neste ano.

— Com relação às projeções, elas mudam mesmo, então não tem muito o que fazer. Acho que a grande preocupação mesmo é com o que poderia vir de gasto adicional este ano e poderia ultrapassar o teto dos gastos — disse.

### **Efeito da PEC dos Precatórios**

Em seu relatório, a IFI pondera que toda a discussão do Orçamento de 2022 foi muito afetada pelas mudanças trazidas pela PEC dos Precatórios. O espaço fiscal gerado pela aprovação da medida também foi afetado pela adoção de uma estimativa de inflação superior à oficial.

Na apreciação do Orçamento, o espaço fiscal foi estimado em R\$ 113,1 bilhões, considerando a inflação de 10,18%. usando o valor oficial do IPCA, de 10,06%, esse espaço fica em R\$ 112,6 bilhões.

A IFI aponta que dos R\$ 113,1 bilhões, R\$ 69,6 bilhões foram abertos pelo recálculo do teto de gastos e R\$ 43,5 bilhões vieram da redução de gastos com sentenças judiciais e precatórios sujeitos ao teto de gastos. Foi esse espaço que viabilizou a criação do Auxílio Brasil, novo programa de transferência de renda, com pagamento mínimo de R\$ 400, e que é vitrine eleitoral para Bolsonaro.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 19/01/2022*

## NEOENERGIA E WEG FECHAM PARCERIA PARA RECARGA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

Segundo acordo, fabricante de motores vai oferecer soluções exclusivas para grupo de energia  
*Por Vítor da Costa*



*Imagem de estação de recarga. Foto: Reprodução*

RIO — A Neoenergia e a fabricante de motores WEG anunciaram uma parceria no segmento de infraestrutura para veículos elétricos. Pelo acordo, a fabricante brasileira será fornecedora exclusiva de estações de recarga para a Neoenergia.

O grupo de energia elétrica, controlado pela espanhola Iberdrola, possui frota própria de carros elétricos e também vende postos de recarga para empresas e clientes residenciais.

Segundo o acordo, as estações de recarga para veículos elétricos oferecidos na parceria são da linha WEMOB (WEG Electric Mobility), desenvolvidos e fabricados no país. Todos os modelos possuem medição de energia e são inteligentes, com protocolo de comunicação aberto, conexão à internet e a plataformas de gestão de recarga.

A WEG fornecerá equipamentos produzidos nacionalmente com potência de 7,4 quilowatts (KW), ideal para residências ou prédios residenciais, e 22 quilowatts (KW), mais adequado para empresas.

### Previsão de crescimento

Como destaca ao diretor de Negócios Liberalizados da Neoenergia, Hugo Nunes, a parceria abre a possibilidade para que a empresa se consolide como um dos vetores na promoção da mobilidade elétrica no Brasil.

Nunes ressalta que a Neoenergia espera um crescimento no mercado de elétricos, que passarão a ser mais acessíveis com o passar dos anos.

— O posicionamento das montadoras corrobora esta ideia. A maioria das montadoras já definiu prazo para interromper a produção de veículos à combustão e também para inaugurar as fábricas que produzirão os veículos elétricos em todo o mundo, assim o fator de escala atenuará o preço

de compra de um veículo elétrico. Além disso, o custo de rodagem do veículo a combustão é maior que do veículo elétrico, o que corrobora com a ideia do crescimento da mobilidade elétrica

No Brasil: Venda de carros elétricos sobe 77% em 2021, com maior diversidade de modelos. Veja lista com os mais vendidos

A empresa já vem atuando no segmento de mobilidade elétrica. No ano passado, a Neoenergia implantou o Corredor Verde, eletrovia com mais de 1.100 quilômetros de extensão entre a Bahia e o Rio Grande do Norte, com 18 pontos de recarga para veículos elétricos, sendo 12 ao longo das rodovias e seis em shoppings localizados em Salvador, Recife e Natal.

### Diminuir o gargalo da recarga

Para o Diretor Superintendente de Automação da Weg, Manfred Peter Johann, a parceria é um dos caminhos para acelerar a implementação de estações de recarga no Brasil. A ausência de carregadores públicos para os automóveis elétricos plug-in (quando a bateria é recarregada numa tomada) ou híbridos (quem também tem motor a combustão) na maior parte das estradas também inviabiliza a expansão do segmento de elétricos para fora do eixo Rio-São Paulo.

— A mobilidade elétrica será crescente a cada ano, todas montadoras tem apresentado cada vez mais novos modelos. Nosso objetivo é participar da viabilização da mobilidade elétrica no Brasil, com infraestrutura de recarga eficiente e segura — disse Johann, destacando que a Weg já havia firmado parceria com outras empresas da área de utilities e montadoras de veículos elétricos.

Nunes, da Neoenergia, complementa:

— O objetivo desta parceria, e de outras que em breve serão anunciadas pela Neoenergia, é de fomentar o crescimento da mobilidade elétrica no Brasil. Neste contexto, o Grupo se aproveitará da sinergia entre todas as suas operações que estão espalhadas pelo país. Com esta parceria a Neoenergia está certa de que oferece aos seus clientes um produto seguro, com preço competitivo e de alta tecnologia.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 19/01/2022*

## SENADORES QUEREM ESTABILIZAR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS COM IMPOSTO SOBRE EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO. ENTENDA A PROPOSTA

Aprovada em comissão em dezembro, projeto lista medidas para amortecer os impactos da alta do barril no mercado internacional

*Por Julia Lindner*



**Senadores querem estabilizar preço dos combustíveis com imposto sobre exportação de petróleo. Entenda a proposta**  
*Foto: Arquivo*

BRASÍLIA - O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), busca acordo entre os líderes da casa para, já no início de fevereiro, pôr para votação o projeto de Lei 1.472/2021 que cria um "programa de estabilização" do preço do petróleo e derivados no Brasil.

Apresentada em abril do ano passado pelo senador Rogério Carvalho (PT-SE), a proposta foi aprovada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado em dezembro de 2021, sob relatoria do senador Jean Paul Prates (PT-RN).

Se for aprovado em plenário, o projeto ainda precisará de validação na Câmara.

O objetivo do projeto é apresentar medidas para amortecer os impactos dos aumentos do preço do barril de petróleo e conter a alta nos preços dos combustíveis.

Um dos pontos mais sensíveis do texto aprovado pela CAE prevê um imposto de exportação sobre o petróleo bruto. Pela proposta, a receita advinda dessa cobrança será usada para subsidiar um fundo de estabilização dos preços quando os valores do produto subirem.

A proposta estabelece uma política de preços “que combine custos internos de produção, cotação internacional e custos de importação, bem como preveja, nos termos de regulamento, bandas de preço que suavizem as oscilações externas, viabilizadas por fundo de estabilização que contaria com receitas advindas da própria dinâmica de preços, tendo em vista o sistema de bandas, e do imposto de exportação do petróleo”, diz o texto original do projeto.

Segundo o autor do projeto, não há qualquer medida de controle de preços. “Cabe observar que o projeto não adota qualquer medida relacionada a tabelamento ou controle de preços”, acrescenta o autor.

Em dezembro, a Câmara aprovou outro projeto que trata do preço dos combustíveis. No projeto, o valor do ICMS é fixo e não oscila conforme o preço do combustível varia na bomba. Mas o projeto enfrenta resistência entre governadores, que temem perder receita, por consequência, no Senado.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 19/01/2022*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### LEILÃO DE PORTOS DO ES É MARCADO PARA DIA 25 DE MARÇO COM PREVISÃO DE R\$ 1,3 BI DE INVESTIMENTOS

A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que inaugura a lista de privatizações portuárias, é responsável pela administração dos portos de Vitória e Barra do Riacho; quem arrematar a companhia irá assumir a concessão dos dois portos, num contrato de 35 anos

*Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) já tem data marcada: 25 de março. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) vai publicar nesta sexta-feira, 21, o edital de desestatização, em parceria com o Ministério da Infraestrutura. A Codesa, que inaugura a lista de privatizações portuárias, é responsável pela administração dos portos de Vitória e Barra do Riacho. Pela modelagem de desestatização, quem arrematar a companhia irá assumir a concessão dos dois portos, num contrato de 35 anos, em que estão previstos investimentos diretos de R\$ 1,3 bilhão.



O Porto de Vitória, que fica na capital do Espírito Santo, tem um portfólio de cargas consolidado e uma posição favorável de acessos rodoviário e ferroviário. Segundo o BNDES, os estudos indicam potencial para dobrar a movimentação de cargas, de 7 milhões de toneladas para 14 milhões de toneladas por ano ao longo da concessão. São 500 mil metros quadrados e 14 berços de atracação disponíveis.

**Complexo portuário do Espírito Santo; privatização da Codesa inaugura as vendas de companhias**

### **docas planejadas pelo governo federal Foto: Vitor Jubini/Estadão - 26/11/2021**

Já o Porto Barra do Riacho é especializado no embarque de celulose, e conta com uma movimentação atual de 8 milhões de toneladas por ano. De acordo com o banco, dos 860 mil metros quadrados de área total disponível, 522 mil metros quadrados são greenfield - ainda a serem utilizados.

O presidente do BNDES, Gustavo Montezano, classificou a desestatização da Codesa como "um marco na história" da infraestrutura brasileira, por abrir janela de oportunidades "inédita" para a logística. "Por ser a primeira nesse modelo, o BNDES observou experiências internacionais e adaptou à nossa realidade após extensiva escuta de segmentos da cadeia produtiva. É investimento. É emprego. É maior competitividade e menos Custo Brasil", disse.

Para assumir a operação, a empresa vencedora no leilão deverá adquirir as ações da Codesa por R\$ 327 milhões, além de assumir os compromissos e o endividamento existente na companhia. Somado a esse valor, o certame será definido pelo oferecimento de maior ágio à outorga mínima, estabelecida em R\$ 1. A nova administradora também deverá pagar à União contribuições fixas anuais, no valor de R\$ 24,75 milhões, e contribuições variáveis anuais equivalentes a 7,5% da sua receita. Os custos também envolvem uma taxa anual de fiscalização à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de R\$ 3,188 milhões.

A privatização da Codesa inaugura as vendas de companhias docas planejadas pelo governo federal. O próximo ativo da lista é o Porto de Santos, maior complexo portuário da América Latina, cuja desestatização deve prever R\$ 16 bilhões em investimentos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 19/01/2022*

### **NEOENERGIA E WEG FECHAM ACORDO DE FORNECIMENTO DE ESTAÇÕES DE RECARGA PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS**

A fabricante brasileira será a fornecedora exclusiva das estações da linha chamada Wemob; elétrica quer levar de estações de recarga para todo o País e já tem unidades em oito Estados

*Por Luciana Collet, O Estado de S.Paulo*

A Neoenergia e a Weg fecharam um acordo de fornecimento de estações de recarga para veículos elétricos. Com isso, a Weg passa a ser a fornecedora exclusiva dessas soluções de mobilidade elétrica.

As estações são voltadas a clientes residenciais, comerciais e empresas que desejam eletrificar suas frotas. Atualmente, as estações de recarga são oferecidas em oito Estados: São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e no Distrito Federal. A intenção da Neoenergia é ampliar a atuação para âmbito nacional.



**Weg será fornecedora de estações elétricas da Neoenergia Foto: Diones dos Santos Almeida/WEG**

As estações de recarga para veículos elétricos oferecidos na parceria entre as empresas são da linha WEMOB (Weg Electric Mobility), desenvolvidos e fabricados no País. Todos os modelos possuem medição de energia e são inteligentes, com protocolo de comunicação aberto, conexão à internet e a plataformas de gestão de

recarga.

Em 2021, a Neoenergia implantou infraestrutura de recarga por meio do "Corredor Verde", eletrovia com mais de 1.100 quilômetros de extensão entre a Bahia e o Rio Grande do Norte, com 18 pontos de recarga para veículos elétricos. Doze deles são ao longo das rodovias e seis em shoppings localizados em Salvador, Recife e Natal.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 19/01/2022*

### **QUASE METADE DAS PEQUENAS INDÚSTRIAS DE SP ENFRENTA ALGUM TIPO DE PARALISAÇÃO, APONTA PESQUISA**

Aproximadamente um terço das micro e pequenas indústrias paulistas tinha clientes inadimplentes em dezembro

*Por Daniela Amorim, O Estado de S.Paulo*

RIO – Duas em cada dez pequenas indústrias do estado de São Paulo chegaram ao fim do ano de 2021 com a maior parte de suas atividades paralisadas ou totalmente paradas. Além do aumento de custos e da dificuldade de obtenção de insumos, o empresário industrial ainda enfrenta dificuldades para receber pagamentos. Quase um terço (32%) das micro e pequenas indústrias paulistas tinham clientes inadimplentes em dezembro, segundo uma pesquisa do Sindicato da Micro e Pequena Indústria no Estado de São Paulo (Simpi), encomendada ao Datafolha e obtida com exclusividade pelo Broadcast.

No mês de dezembro, apenas 54% das micro e pequenas indústrias do Estado de São Paulo estavam funcionando normalmente. Os demais 46% enfrentavam algum tipo de paralisação na produção: 26% do total de indústrias operavam com uma pequena parte das atividades paradas, 17% funcionavam com a maior parte do parque fabril paralisado; e 3% estavam completamente parados.

“Nunca na pesquisa que começou em 2013 teve um período tão longo e tão continuado com um problema de elevação de custos da matéria-prima e dos insumos. Nunca teve um período tão longo, estamos falando em 12 meses desse cenário, de desabastecimento de matéria-prima e atraso na entrega”, ressaltou o presidente do Simpi, Joseph Couri.

O Índice de Custos das Micro e Pequenas Indústrias ficou em 73 pontos em dezembro de 2021, numa escala de 0 a 200 pontos. Quanto mais baixo o resultado, mais empresas atingidas por alta significativa de custos. Devido ao cenário de alta persistente de preços, o índice de custos terminou o ano de 2021 com uma média em 67 pontos, pior resultado já registrado desde 2013. Os sucessivos aumentos na tarifa de energia elétrica também prejudicaram o desempenho dos negócios: 71% das empresas relataram encarecimento significativo na conta de energia ao longo do ano passado.

“Esses aumentos de custos das empresas necessariamente impactarão preço de venda”, alertou Couri.

O executivo pondera que o momento é de queda na renda das famílias e perda de poder aquisitivo da população, o que afeta a demanda doméstica e limita a capacidade de as empresas industriais repassarem para os preços dos produtos essa alta nos custos de produção. Segundo Couri, essa dificuldade de reajustar preços para amenizar o impacto do encarecimento do processo produtivo coloca a retomada dos negócios industriais em risco.

“As empresas não têm capital de giro para passar o mês”, ressaltou o executivo.

A pesquisa mostrou que 44% das pequenas empresas industriais tinham capital de giro insuficiente em dezembro, enquanto 48% tinham recursos exatamente na medida necessária. Apenas 8% dos industriais relataram ter dinheiro sobrando no caixa da empresa.

Como resultado, muitos empresários precisaram recorrer ao crédito caro: 16% apelaram ao cheque especial como fonte de recursos para o capital de giro entre novembro e dezembro, 7% pegaram empréstimo corporativo e 3% tiveram que recorrer a um empréstimo pessoal.

Segundo Couri, a pesquisa mostra os empresários industriais mais otimistas em relação a 2022, mas pondera que o ano ainda deve ser “desafiador” sob diferentes aspectos, tanto políticos quanto econômicos.

A coleta de dados da pesquisa ocorreu de 10 a 20 dezembro de 2021. O Simpi calcula que 42% das micro e pequenas indústrias brasileiras estão localizadas no estado de São Paulo.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 19/01/2022*

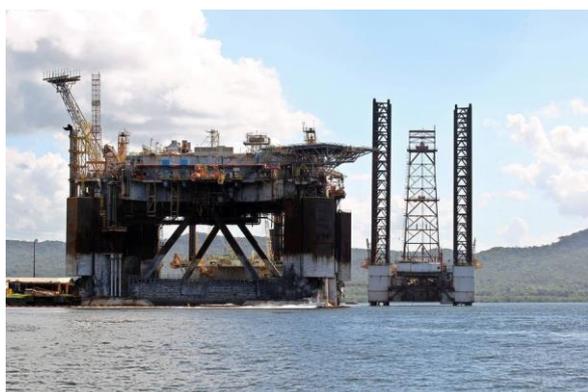
### **DEMANDA GLOBAL POR PETRÓLEO DEVE SUPERAR NÍVEIS PRÉ-PANDEMIA NESTE ANO**

Projeção da Agência Internacional de Energia (AIE) leva em conta o avanço da vacinação e o fato de as novas ondas de covid-19 serem menos severas

*Por Redação, O Estado de S.Paulo*

PARIS - A demanda global por petróleo vai exceder níveis anteriores ao da pandemia de covid-19 este ano, graças ao avanço dos esforços de vacinação contra a doença e ao fato de que ondas recentes do vírus não têm sido suficientemente graves para exigir a retomada de medidas mais energéticas, segundo avaliação da Agência Internacional de Energia (AIE).

Em relatório mensal publicado nesta quarta-feira, 19, a AIE elevou sua previsão de alta para o consumo mundial de petróleo em 2022 em 200 mil barris por dia (bpd), a 3,3 milhões e bpd. Para 2021, a entidade com sede em Paris também elevou sua estimativa de avanço na demanda em 200 mil bpd, a 5,5 milhões de bpd.



***Exploração de petróleo; agência de petróleo está otimista em relação à demanda de petróleo em 2022 Foto: Sérgio Castro/Estadão***

"O número de casos de covid está explodindo mundialmente, mas as medidas que os governos vêm tomando para conter o vírus são menos severas do que em ondas anteriores, e seu impacto na atividade econômica e demanda por petróleo segue relativamente contido", diz a agência.

A AIE prevê que a demanda total por petróleo deverá chegar este ano a 99,7 milhões de bpd, cerca de 200 mil bpd acima dos patamares de 2019, ano anterior ao início da pandemia. Há um mês, a agência se mostrava menos otimista e calculava que a demanda em 2022 seria semelhante a níveis pré-pandemia.

Também no documento, a AIE estima que a oferta global de petróleo teve modesta alta de 130 mil bpd em dezembro, a 98,6 milhões de bpd. Já a produção da Opep+ - grupo formado pela Opep e dez parceiros, incluindo a Rússia - teve expansão de 250 mil bpd no último mês.

Neste ano, a AIE projeta que a oferta fora da Opep+ crescerá 1,8 milhão de bpd.

A AIE informou ainda que os estoques de petróleo da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) sofreram redução de 6,1 milhões de barris em novembro, a 2,76 bilhões de barris, o menor nível em sete anos. Dados preliminares sugerem que houve nova

queda em dezembro, de 45 milhões de barris. / COM INFORMAÇÕES DA DOW JONES NEWSWIRES

Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 19/01/2022



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### ENAUTA ESTENDE CONTRATOS DE AFRETAMENTO E OPERAÇÃO DE PLATAFORMA NO CAMPO DE ATLANTA

O novo acordo agora será válido até maio de 2025 e terá um custo de adequação de US\$ 30 milhões

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



**Foto : Campo de Atlanta, da petroleira Enauta — Foto: Reprodução**

A Enauta anunciou nesta quarta-feira que estendeu por dois anos os contratos de afretamento e de operação e manutenção da plataforma móvel (FPSO) Petrojarll, que está no sistema de produção antecipada do Campo de Atlanta, na Bacia de Santos.

O novo acordo agora será válido até maio de 2025 e terá um custo de adequação de US\$ 30 milhões.

De acordo com a petrolífera, está prevista uma interrupção da produção por 35 dias para a realização de manutenções em equipamentos que precisam estar desligados. A Enauta afirma que trabalha para reduzir o número de paralisações adicionais.

Além disso, a companhia diz que continua o processo de licitação do FPSO e demais equipamentos para sistema definitivo de Atlanta. A Enauta continua avaliando propostas e uma sanção definitiva deve acontecer ainda no primeiro trimestre.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 19/01/2022

#### PETROBRAS PREVÊ NOVO RECORDE DE INVESTIMENTOS EM MANUTENÇÃO DE REFINARIAS EM 2022

Ao todo, a empresa pretende destinar R\$ 2,5 bilhões às paradas programadas no parque de refino  
Por André Ramalho, Valor — Rio

Em 2021, a companhia já havia atingido a marca histórica, em valores nominais. A companhia gastou R\$ 2,3 bilhões com as atividades de refino no segmento. O montante representa um aumento de mais de 50% em relação a 2020 e de mais de 20% em comparação ao recorde anterior, atingido em 2019.

Mesmo com diversas paradas programadas de manutenção, a Petrobras atingiu, no ano passado, um fator de utilização total (FUT) de refinarias de 83% em 2021, o maior índice dos últimos cinco anos. Segundo a estatal, os números refletem ganhos de eficiência na gestão das unidades.

As paradas programadas são grandes intervenções nas refinarias, nas quais são realizadas a manutenção de diversas unidades industriais, com inspeções e reparos ou substituições de equipamentos, entre outras atividades. Ao todo, mais de 4 mil equipamentos passaram por inspeção e manutenção nas paradas de todas as refinarias da companhia em 2021. Para este ano, são esperadas intervenções em mais de 4,5 mil equipamentos.

O plano de negócios 2022-2026 da Petrobras prevê investimentos totais de US\$ 6,1 bilhões no refino nos próximos cinco anos. O planejamento estratégico visa a posicionar a companhia entre os melhores refinadores do mundo, em termos de eficiência e desempenho operacional, com produtos de maior valor agregado e menor emissão de carbono.

A empresa espera ampliar a capacidade de produção, especialmente de derivados de alta qualidade, como o diesel S-10. O Plano Estratégico inclui três grandes frentes de expansão, sendo a principal delas a conclusão da segunda unidade (trem) da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, que elevará a capacidade de produção de diesel S-10 em 95 mil barris por dia. A ideia da petroleira é concluir as obras da refinaria pernambucana para, em seguida, vender o ativo – que, numa primeira tentativa de negociações, não foi bem-sucedida.

O plano também prevê a integração entre a Refinaria Duque de Caxias (Reduc) e o GasLub Itaboraí, no Rio de Janeiro, com capacidade adicional de 93 mil barris por dia de diesel S-10 e querosene de aviação (QAV) e 12 mil barris por dia de lubrificantes de maior qualidade; uma nova unidade de hidrotreatamento na Replan, em São Paulo.

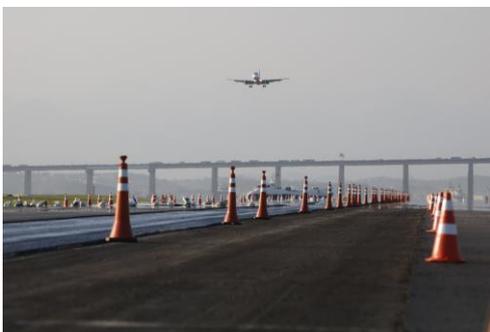
*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 19/01/2022*

## INFRAESTRUTURA FORMALIZA GRUPO TÉCNICO PARA TRATAR DE IMPASSE SOBRE CONCESSÃO DO AEROPORTO SANTOS DUMONT

*Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília*

O Ministério da Infraestrutura instituiu nesta quarta-feira (19) o grupo de trabalho formado por integrantes do órgão e do governo do Estado do Rio de Janeiro para avaliar os impactos da concessão do Aeroporto do Santos Dumont (RJ) – previsto na sétima rodada do programa de concessões aeroportuárias – sobre o Aeroporto Internacional do Galeão (RJ).

A constituição do grupo foi anunciada na semana passada em nota conjunta assinada pelas duas representações de governo, federal e estadual. A Portaria 62/22, publicada na edição dessa quarta-feira do "Diário Oficial da União", define que o grupo de trabalho deverá iniciar seus trabalhos já e finalizá-los até 18 de fevereiro de 2022.



**Grupo vai avaliar impactos da concessão do Aeroporto do Santos Dumont sobre o Aeroporto Internacional do Galeão, ambos no Rio — Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil**

A equipe será composta por cinco representantes do Ministério da Infraestrutura e cinco representantes pelo governo do Estado do Rio de Janeiro. Eles contarão com apoio técnico do grupo de consultores responsável pela elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da sétima rodada de concessões aeroportuárias e ainda poderão solicitar insumos à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

A portaria foi assinada pelo secretário executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio Cunha Filho.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 19/01/2022*

## JAIR BOLSONARO VISITA GUIANA E SURINAME COM FOCO EM PETRÓLEO

Visita já estava prevista 2019, mas acabou adiada com o avanço da pandemia nos últimos dois anos

*Por Fabio Murakawa, Valor — Brasília*

O presidente Jair Bolsonaro inicia nesta quinta-feira (20) uma visita ao Suriname, e à Guiana, nesta sexta-feira (21), com foco em cooperação econômica com os dois países, que recentemente descobriram grandes reservas de petróleo.

A visita já estava prevista 2019, mas acabou adiada com o avanço da pandemia nos últimos dois anos. O presidente retoma, assim, sua agenda internacional. A última viagem de Bolsonaro para fora do país havia sido em outubro do ano passado, quando participou do encontro do G20, em Roma.

"O Brasil tem interesse em explorar a possibilidade de novas interconexões com esses países, em infraestrutura e em termos de integração energética. Mas isso tudo vai depender de estudos e avaliação preliminar", disse ao Valor o embaixador Pedro Miguel da Costa e Silva, secretário de Negociações Bilaterais e Regionais nas Américas do Itamaraty. "Os dois países descobriram novas reservas de petróleo e gás. O Brasil tem interesse em prestar cooperação e compartilhar conhecimento. As empresas brasileiras também podem estar presentes."

A visita de Bolsonaro ocorre a convite dos presidentes do Suriname, Chandrikapersad Santokhi, e da Guiana, Irfaan Ali. Os líderes manterão um encontro trilateral na sexta-feira na capital do Suriname, Paramaribo.

Também estão na agenda com os vizinhos projetos em Defesa, segurança e combate a ilícitos transnacionais.

Será a primeira visita de um presidente brasileiro à região desde 2005, quando o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva esteve por lá.

Outro projeto que pode impactar o Brasil é a construção de um porto de águas profundas na Guiana. Somado a melhorias na estrutura viária do país vizinho, isso abrirá mais um canal para o escoamento de produtos do Norte brasileiro pelo Atlântico.

Há uma estrada em construção para ligar o Estado de Roraima ao porto, com trabalhos já em andamento. O Brasil tem interesse em conversar com possíveis financiadores da obra.



— Foto: Andrew Medichini/AP

Outros temas a serem tratados na viagem são ligados a acordos de facilitação de investimento, já firmados e que tramitam nos Congressos dos três países.

Dentre os avanços trazidos por esses tratados, está um acordo de facilitação de transporte terrestre, a fim de evitar transbordo de cargas. Além disso, os países pretendem aumentar os reconhecimentos de parte a parte de medidas sanitárias e fitossanitárias, abrindo o leque de

produtos que podem ser comercializados entre os países.

Ainda neste mês, Bolsonaro estará em Cartagena das Índias, na Colômbia, para a reunião de Cúpula da Prosul, reunião anual do Fórum para o Progresso e Desenvolvimento da América do Sul (Prosul). Na ocasião, a Colômbia passará a presidência pró-tempore para o Paraguai. Deve haver encontros bilaterais com outros mandatários da região.

Porfim, Bolsonaro deve se encontrar com o presidente do Peru, Pedro Castillo, no próximo dia 3 de fevereiro, na fronteira entre os dois países em Rondônia. Ex-sindicalista e um dos representantes da esquerda na região, Castillo tomou posse em julho deste ano.

Dentre os temas tratados com os peruanos está a abertura de mercado do país vizinho à carne suína brasileira. Já há Certificado Sanitário Internacional (CSI) aprovado, mas ainda não houve interesse dos peruanos em habilitar plantas brasileiras.

Estão previstas ainda viagens para a Rússia e Hungria, em meados do mês que vem.

Um dos temas tratados com os russos será a garantia de fornecimento de fertilizantes e a retirada de suspensão para 12 frigoríficos brasileiros exportarem carnes para o país euroasiático. A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, fará parte da comitiva.

Já a Hungria é governada pelo primeiro-ministro Viktor Orbán, de extrema direita e um dos poucos líderes mundiais atualmente alinhados a Bolsonaro.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 19/01/2022*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES MOVIMENTOU 1,64 MILHÃO DE TEUS EM 2021

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19 Janeiro 2022*



O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes encerrou 2021 com recorde de movimentação, com um aumento de 16% em TEUs e 21% na tonelagem. De janeiro a dezembro foram movimentados 1.643.152 TEUs e 18.945.270 toneladas, contra 1.419.082 TEUs e 15.655.812 toneladas em 2020. O complexo recebeu 1.066 navios, um crescimento de 2%.

O superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga, destacou a importância do resultado para os portos da região: “Esses números são muito expressivos, ultrapassamos a marca histórica de 1,6 milhão de TEUs. O complexo portuário de Itajaí e Navegantes permanece como o segundo maior do país em movimentação de contêineres. As operações na área da nova bacia de evolução proporcionaram ainda uma melhoria significativa e fundamental para que o complexo alcançasse essa marca. Já ocorreram mais de 700 manobras na área da nova bacia”, disse.

Os produtos mecânicos e eletrônicos (62,6%), produtos químicos (65,8%) e têxteis diversos (42,0%) foram os principais itens importados ao longo de 2021, responsável por 44% do sentido das cargas. A importação representou ainda, uma movimentação anual de 590.648 TEUs, contra 437.955 em 2020, totalizando um crescimento de 35%.

A exportação foi responsável por 56% do sentido das cargas. O frango (19,9%), madeiras e derivados (65,2%) e carnes (28,4%) foram os principais produtos exportados durante todo o período de 2021. A movimentação anual somou 195.608 TEUs contra 173.092 TEUs no ano anterior, um crescimento de 13%.

Em dezembro de 2021, o complexo registrou crescimento de 4% na movimentação em TEUs e 11% na tonelage em comparação a dezembro de 2020. Em 2020 foram movimentados, no mês, 139.061 TEUs e 1.538.318 toneladas. Em dezembro de 2021, 144.076 TEUs e 1.711.407 toneladas.

No Porto de Itajaí (Berços públicos e APM Terminals/área arrendada), o ano de 2021 encerrou com 517.541 TEUs e 5.973.789 toneladas movimentados. A Portonave movimentou 1.125.611 TEUs e 12.614.318 toneladas em 2021.

O Teporti registrou 37 escalas com movimentação de 195.688 toneladas. A Poly totalizou 11 escalas e 59.200 toneladas.

O terminal Braskarne teve 27 escalas, com 93.969 toneladas.

O terminal Barra do Rio teve três escalas, com 8.306 toneladas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 19/01/2022*

## ANP FARÁ CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS SOBRE CERTIFICAÇÃO DE CONTEÚDO LOCAL

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 19 Janeiro 2022*



A ANP aprovou nesta quarta-feira (19) a realização de audiência pública, precedida de consulta pública pelo período de 45 dias, sobre proposta de alteração pontual da Resolução ANP nº 19/2013, que estabelece os critérios e procedimentos para execução das atividades de certificação de conteúdo local.

Os compromissos de conteúdo local são os assumidos pelas empresas de exploração e produção de petróleo e gás natural de contratação de um percentual mínimo de bens e serviços nacionais. A atividade de certificação, regulada pela Resolução ANP nº 19/2013, é exercida por instituições acreditadas pela ANP e consiste em aferir o percentual de conteúdo local em determinado fornecimento de bem ou serviço e atestá-lo publicamente.

A alteração proposta é resultante do relatório de análise de impacto regulatório realizado pela ANP em 2021. O estudo identificou oportunidades de melhoria em relação aos seguintes procedimentos de certificação de conteúdo local: conversão de moedas; operações de revenda de produtos nacionais; serviços e conjuntos de origem estrangeira; e parâmetros de certificação de Sistemas nacionais.

Um sistema, no contexto do conteúdo local, é uma reunião coordenada e lógica de um grupo de equipamentos, máquinas, materiais e serviços associados que, juntos, funcionam como estrutura organizada destinada a realizar funções específicas — por exemplo, uma plataforma ou um navio de apoio completos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 19/01/2022*

### ARTIGO - A ECONOMIA NAS EMPRESAS POR MEIO DO DRAWBACK

Gislaine Miranda *OPINIÃO 19 Janeiro 2022*



O Drawback certamente é um dos principais regimes especiais aduaneiros do Brasil e pode resultar na lucratividade para as empresas, bem como na redução da burocracia

Um dos principais regimes especiais aduaneiros do país, o Drawback foi instituído pelo Decreto Lei nº 37, promulgado em novembro de 1966 e oferece a suspensão ou eliminação de uma série de tributos aplicados na aquisição de insumos importados para utilização em produtos destinados à exportação.

Desde sua instituição, o Drawback vem sendo aperfeiçoado por diversas normas posteriores, incluindo, por exemplo, as recentes Portarias Nº 44, de julho de 2020 (que discrimina o uso do Drawback Isenção e Suspensão por meio da solicitação eletrônica, no sistema da Receita Federal, sendo que, até então, a solicitação do pleito do Drawback era feita via Banco do Brasil), e a SECEX Nº 91, de abril deste ano (que autorizou a abertura de dados da Secretaria do Comércio Exterior, por parte do Serviço Federal de Processamento de Dados vinculado ao Ministério da Economia, para empresas e entes terceiros, mediante a apresentação de argumentos de consulta).

É importante lembrar que o Drawback é dividido em três modalidades: Drawback Isenção Integrado, Drawback Suspensão Integrado e Drawback Restituição. Em relação aos tributos suspensos ou isentos (a depender da modalidade), encontra-se:

Imposto de Importação (II);

Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI);

Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS);

Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

A Receita Federal destaca, ainda, que eventuais taxas, que não se relacionem com a efetiva contraprestação de serviços, são dispensadas dos beneficiários do Drawback, de acordo com a legislação vigente. Com todos estes abatimentos tributários, a economia nas empresas pode ser considerável, possibilitando a entrada de novos negócios no mercado brasileiro de comércio exterior.

O vetor da retomada da economia

Classificar o Drawback como um dos principais regimes especiais aduaneiros do Brasil não é um exagero quando consideramos, por exemplo, que ele foi responsável por 29% de todos os benefícios fiscais oferecidos pelo Governo Federal nos últimos quatro anos, segundo dados da Receita Federal.

Ademais, o Drawback exerce uma influência decisiva nos rumos da balança comercial brasileira. Ao longo de 2020, por exemplo, as exportações com Drawback na modalidade Suspensão atingiram US\$ 42,1 bilhões – valor que representa 20,1% de todo o volume de exportações do país ainda em 2020. As importações com o Drawback Suspensão alcançaram US\$ 5,4 bilhões em 2020, que correspondem a 3,4% do total importado pelo Brasil no período.

Tais informações foram obtidas pelo último relatório da CONAE (Coordenação de Normas e Análise Econômica), de dezembro de 2020, vinculado ao Ministério da Economia, e apontam que as compras de insumos via Drawback Suspensão somaram US\$ 448,9 milhões (7,7% do total de 2020), incluindo mercadorias adquiridas via importações e compras no mercado interno.



O relatório da CONAE também traz dados interessantes acerca das reposições de estoques de insumos importados e adquiridos no mercado interno amparadas pelo regime de Drawback, na modalidade Isenção, os quais, em dezembro de 2020, atingiram o volume de US\$ 115 milhões – crescimento de 56,3% em relação ao mesmo período de 2019. No acumulado de 2020, tal reposição somou mais de US\$ 1,19 bilhões.

Para este ano, a expectativa é a de que o Drawback atue como um importante vetor para a retomada econômica do Comércio Exterior no Brasil. Dentro deste contexto, tramita na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei 1231/21 que permite a prorrogação por um ano, em caráter excepcional, das concessões de Drawback que vencem em 2021.

Os benefícios do regime especial

Conforme expresso pela própria Receita Federal, o principal objetivo do Drawback consiste em atuar como um mecanismo de incentivo às exportações, reduzindo de modo significativo seus custos no plano da produção de produtos passíveis de exportação e, conseqüentemente, aumentando a competitividade das empresas brasileiras no ambiente de negócios internacional.

Neste sentido, o Drawback oferece também uma série de benefícios tanto no plano mercadológico (e seus efeitos, como citado anteriormente, são evidentes na balança comercial brasileira), quanto de ordem qualitativa para as operações internas das empresas de Comércio Exterior, incluindo, por exemplo:

- Abertura de novos mercados e fortalecimento da economia brasileira no âmbito internacional;
- Barateamento no custo de aquisição de insumos e mercadorias;
- Diminuição do preço-final do produto acabado, gerando mais competitividade para as empresas e ganhos para o ambiente de consumo global;
- Conseqüente melhoria da estrutura financeira, fluxo de caixa e aumento de lucratividade para as empresas;
- Otimização de processos fiscais e, sobretudo nas modalidades de Isenção e Suspensão Integrados, redução da burocracia nas operações de importação de insumos e exportação de produtos;
- Efeitos positivos diretos na balança comercial brasileira;
- Maior competitividade dos produtos brasileiros no exterior.

Em termos mais gerais, em relação às modalidades, o Drawback oferece benefícios intrínsecos às especificidades do regime. O Drawback Isenção Integrado, por exemplo, tem o intuito de favorecer a cadeia de reposição do Comércio Exterior brasileiro, permitindo que as empresas mantenham suas linhas de produção ativas e um fluxo de caixa mais eficiente e equilibrado.

Para finalizar, o Drawback Suspensão Integrado possibilita, de modo imediato, que empresas tenham maior potencial para se inserir na dinâmica do comércio internacional e, inclusive, oferecer preços competitivos capazes de atrair consumidores no mercado B2B e B2C. Logo, é preciso difundir cada vez mais o conhecimento sobre este regime especial, que se mostra fundamental para o Comex nacional.

Gislaine Miranda  
Gislaine Miranda é Analista de Suporte na eCOMEX NSI e Especialista em Drawback

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2022

**FROTA DE APOIO TEM QUASE 360 EMBARCAÇÕES DE BANDEIRA BRASILEIRA**

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 19 Janeiro 2022



### Arquivo/Divulgação

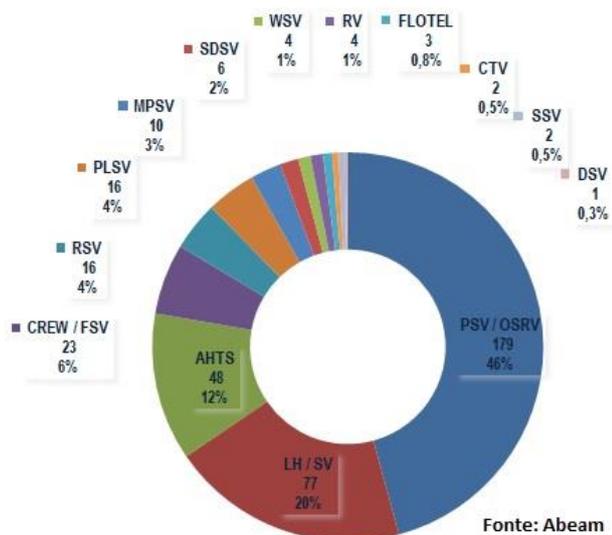
Levantamento mais recente divulgado pela Abeam aponta 357 unidades de bandeira nacional e 34 de bandeira estrangeira. Do total apurado em novembro, 46% correspondiam a PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo).

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras totalizou 391 embarcações no final de novembro. De acordo com o mais recente relatório da Associação

Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), 357 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 34 de bandeira estrangeira. Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 172 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 96 de bandeira brasileira. Cerca de 54 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

A frota de apoio offshore com bandeira nacional se manteve em 91%, enquanto 9% correspondem a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras, índices alcançados no mês anterior. Em outubro, o levantamento da Abeam havia identificado 392 embarcações, das quais 355 de bandeira brasileira e 37 de bandeiras estrangeiras. Em setembro, eram 388 embarcações, das quais 351 de bandeira brasileira e 37 de bandeiras estrangeiras.

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.



### frota-abeam-novembro-2021.jpg

De acordo com a publicação, a frota em novembro era composta por 46% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 179 barcos. Outros 20% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini suprimentos), que agora correspondem a 77 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 48 unidades no período (12%), enquanto 23 barcos de apoio eram FSVs (suprimentos de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 16 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 16 PLSVs (lançamento de linhas).

A Bram Offshore/Alfanave continua a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 57 unidades (apenas três estrangeiras), seguida pela Starnav, com 41 barcos de pavilhão nacional e pela CBO, que totalizou 38 barcos de apoio (37 com bandeira brasileira).



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 006/2022  
Página 43 de 44  
Data: 19/01/2022  
www.mercoshipping.com.br  
merco@mercoshipping.com.br

Segundo o relatório, 28 embarcações faziam parte da frota da Oceanpact, das quais 26 eram de bandeira brasileira e duas estrangeiras. A DOF/Norskan, com 23 barcos de apoio (17 de bandeira brasileira e seis estrangeiras), e a Wilson Sons Ultratug, com 23 embarcações de bandeira brasileira, aparecem na sequência. Já a Tranship tinha nesse período 21 unidades em sua frota, todas de bandeira brasileira.

Distribuição da frota por empresa

Empresa	Status	Bandeira		Total
		Brasileira	Estrangeira	
BRAM / ALFANAVE	ABEAM	54	3	57
STARNAV	ABEAM	41		41
CBO	ABEAM	37	1	38
OCEANPACT	ABEAM	26	2	28
DOF / NORSKAN	ABEAM	17	6	23
WSUT	ABEAM	23		23
TRANSHIP	ABEAM	21		21
CAMORIM	Não Associado	16		16
BARU	Não Associado	12		12
BRAVANTE	ABEAM	12		12
ASTROMARÍTIMA	Não Associado	11		11
LOCAR	Não Associado	10		10

Fonte: Abeam

**frota-abeam-novembro-2021-por-empresa.jpg**

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 40 PSVs/OSRVs, nove AHTS, dois PLSVs, dois RSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em novembro, tinha mais AHTS: 12 embarcações desse tipo. A Tranship foi a empresa no período com mais embarcações LH/SV: 20 unidades. Confira abaixo a quantidade e os tipos de embarcações da frota de cada empresa, entre as associadas Abeam.

Frota de apoio (bandeira nacional e estrangeira)

Grupo	PSV / OSRV	AHTS	LH / SV	PLSV	RSV	MPSV	RV	SDSV	CREW / FSV	WSV	CTV	FLOTEL	DSV	Total
ASGAARD	1	2								1				4
ASSO MARÍTIMA	2	1												3
BELOV ENGENHARIA								3						3
BOURBON		1												1
BRAM / ALFANAVE	40	9		2	2	1				3				57
BRAVANTE	12													12
CBO	22	12			4									38
DEEP SEA	2													2
DOF / NORSKAN		9		5	5	3							1	23
FARSTAD		3			1									4
FINARGE		2												2
FUGRO BRASIL					1									1
GALAXIA	3													3
HORNBECK						1								1
INTL MARÍTIMA	5													5
MAERSK	2	2												4
MARLIN	4	1												5
OCEANPACT	11	3	2		3	3	4		2					28
OSM						1					2	1		4
SAPURA				4										4
SIEM	4								1					5
SISTAC								1						1
STARNAV	21	3	17											41
SUBSEA7			1	4										5
TECHNIP				1		1								2
TRANSHIP	1		20											21
UP OFFSHORE	7													7
WSUT	23													23
<b>Total</b>	<b>160</b>	<b>48</b>	<b>40</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>309</b>

Fonte: Abeam

**frota-apoio-maritimo-tipos-embarcacoes.jpg**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2022



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 006/2022  
Página 44 de 44  
Data: 19/01/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



### MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006