

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 027/2022
Data: 25/02/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ATAQUE À UCRÂNIA ACENDE ALERTA NO PORTO DE SANTOS.....	4
DÍVIDA BRUTA DO GOVERNO GERAL CAI A 79,6% DO PIB EM JANEIRO, MOSTRA BC	5
BE NEWS – BRASIL EXPORT	6
PRODUTORES AGRÍCOLAS TEMEM IMPACTOS A MÉDIO PRAZO	6
NAVIO TURCO É BOMBARDEADO NO MAR NEGRO.....	7
CONFLITO PREOCUPA PORTOS DO PARANÁ.....	8
DIÁRIO DO LITORAL - SP	8
PONTE OU TÚNEL? SANTOS E GUARUJÁ QUEREM OS DOIS	8
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	11
CMA CGM TESTARÁ BIOCOMBUSTÍVEL EM 32 NAVIOS PORTA-CONTÊINERES NOS PRÓXIMOS SEIS MESES	11
ÁREA PARA CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS ENTRA EM CONSULTA PÚBLICA EM MARÇO	12
RESOLUÇÃO REFORÇA MEDIDAS DE PROTEÇÃO CONTRA COVID-19 NO ACESSO AO PORTO IMBITUBA.....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	14
NOVA CONCESSÃO QUE INJETARÁ R\$ 14,8 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NAS RODOVIAS PRESIDENTE DUTRA E	14
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	15
MINISTÉRIO DA ECONOMIA DIVULGA ANUÁRIO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO 2021.....	15
GOVERNO REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A DESESTATIZAÇÃO DA CBTU MINAS	16
GOVERNO CENTRAL TEM EM JANEIRO O MAIOR SUPERÁVIT PRIMÁRIO DA HISTÓRIA, COM R\$ 76,5 BILHÕES	17
ISTOÉ - DINHEIRO	19
ÍNDIA E CRISE UCRANIANA IMPULSIONAM EXPORTAÇÃO DE ÓLEO DE SOJA DO BRASIL A RECORDES.....	19
BOLSONARO RECLAMA DE PREÇO DA GASOLINA E COBRA SOLUÇÃO DA PETROBRAS.....	21
ADM, BUNGE E CHS SUSPENDEM TEMPORARIAMENTE OPERAÇÕES NA UCRÂNIA	22
CRISE DA UCRÂNIA DESAFIA CAUTELA DA INDÚSTRIA PETROLEIRA	22
MONEYTIMES	24
CONFLITO NA UCRÂNIA PREOCUPA PORTOS PARANAENSES QUANTO À ENTRADA DE FERTILIZANTES	24
A CHINA FINALMENTE SE PRONUNCIA SOBRE A INVASÃO DA RÚSSIA À UCRÂNIA. SAIBA QUAL FOI A POSIÇÃO DE PEQUIM NO CONFLITO.....	25
O QUE ESTÁ POR TRÁS DO POSICIONAMENTO CHINÊS	26
CANADIAN SOLAR FORNECERÁ ENERGIA PARA USIMINAS EM NOVO PARQUE SOLAR EM GOIÁS	27
NAVAL PORTO ESTALEIRO	28
COMPANHIA DE TRANSPORTES MARÍTIMOS MSC SUSPENDE OPERAÇÕES NO BRASIL.....	28
WILSON SONS CONTINUA COM INVESTIMENTOS NOS PORTOS DO ARCO NORTE	29
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	30
PETROBRAS AVALIA CRISE DA UCRÂNIA PARA DECIDIR REAJUSTES DOS COMBUSTÍVEIS.....	30
EÓLICAS OFFSHORE PRECISAM DE UM MARCO REGULATÓRIO; “SEM ISSO, OS INVESTIDORES NÃO VÃO VIR”	33
JORNAL O GLOBO – RJ	36
GOVERNO ANUNCIA HOJE CORTE DE 25% NO IPI, IMPOSTO COBRADO DA INDÚSTRIA NACIONAL.....	36
ELETRONUCLEAR ABRE CONCURSO COM VAGAS DE ATÉ R\$ 7.382 PARA OBRAS DA USINA NUCLEAR DE ANGRA 3	38
COM SUPERÁVIT RECORDE, DÍVIDA PÚBLICA VOLTA A CAIR PELO TERCEIRO MÊS SEGUIDO E ENCERRA JANEIRO EM 79,6% DO PIB	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	40
CONFIANÇA DO COMÉRCIO SOBE 2,1 PONTOS EM FEVEREIRO ANTE JANEIRO, APONTA FGV.....	40
BNDES REGISTRA LUCRO LÍQUIDO RECORDE DE R\$ 34,1 BILHÕES EM 2021.....	41
PAÍS PRECISA TER UM CRONOGRAMA DE ABERTURA COMERCIAL PARA UM MAIOR GRAU DE EXPOSIÇÃO À COMPETIÇÃO	41
SETOR PÚBLICO TEM SUPERÁVIT PRIMÁRIO DE R\$ 101,8 BILHÕES EM JANEIRO, RECORDE NA SÉRIE HISTÓRICA.....	42
VALOR ECONÔMICO (SP)	43
MINÉRIO DE FERRO RECUA 1,95% NO PORTO DE CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 134,54 POR TONELADA	43



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 027/2022
Página 3 de 54
Data: 25/02/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

RÚSSIA JÁ ENFRENTA DIFICULDADES PARA EXPORTAR SEU ÓLEO.....	44
CCR: EM 2022, VAMOS FOCAR NO DESAFIO DE ASSUMIR PROJETOS CONQUISTADOS, DIZ PRESIDENTE	45
ULTRA MUDA PLANO DE EXPANSÃO E OPTA POR NEGÓCIOS MENORES	46
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	48
UCRÂNIA FECHA PORTOS E EXPORTAÇÃO DE GRÃOS FICA AMEAÇADA APÓS INVASÃO DA RÚSSIA	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS	49
BRASIL IDENTIFICA OPORTUNIDADES DE PROSPECÇÃO DE TECNOLOGIAS RUSSAS PARA BASE INDUSTRIAL DE DEFESA	49
NAVIOS 366M AMPLIAM DEBATES SOBRE HUBS E DEMANDA PARA EXPANSÃO DE CAPACIDADE	50
CONFLITO INTERNACIONAL GERA APREENSÃO AOS PRINCIPAIS PORTOS DE ENTRADA DOS FERTILIZANTES NO BR	52
UCRÂNIA FECHA PORTOS — CONFLITO AMEAÇA FORNECIMENTO DE GRÃOS.....	53
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	54
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	54



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ATAQUE À UCRÂNIA ACENDE ALERTA NO PORTO DE SANTOS

Custo do frete marítimo deve aumentar e desembarque de fertilizantes pode ser afetado

Por: *Fernanda Balbino e Daniel Gois*



Alerta é para alerta para possível aumento nos custos de frete marítimo, assim como problemas nos desembarques de fertilizantes
Foto: Arquivo/AT

Os ataques da Rússia à Ucrânia, iniciados na madrugada de quarta-feira(24), acendem um sinal de alerta para um possível aumento nos custos de frete marítimo, assim como problemas nos desembarques de fertilizantes no Porto de Santos. Com isso, segundo especialistas no tema, dependendo da duração do conflito no Leste da

Europa, até a safra brasileira de commodities pode ser impactada, caso haja falta dos insumos importados.

As ofensivas da Rússia foram feitas por terra, ar e mar. Kiev e Kharkiv, as duas maiores cidades da Ucrânia, foram bombardeadas e atacadas com mísseis. Trata-se do maior ataque de um país europeu contra outro do mesmo continente desde a Segunda Guerra Mundial.

Em resposta, o presidente ucraniano, Volodymyr Zelensky, disse que distribuiu armas aos ucranianos. Já a Rússia justifica a ação militar para proteger separatistas e ameaçou quem tentar interferir. A Organização das Nações Unidas (ONU) pediu o recuo das tropas e diversos países condenaram os ataques.

De acordo com o economista Helio Hallite, o Brasil tem uma corrente de comércio, que é a soma das exportações e importações, da ordem de US\$ 438 milhões com a Ucrânia, com um superávit a favor do nosso País de US\$ 15 milhões. Segundo ele, a partir de Santos, há exportações, principalmente, de açúcar, milho, café, carne bovina, frango e amendoins.

O especialista em comércio exterior não acredita em paralisação de operações nos portos russos. “Não creio que as operações entre Brasil e Rússia sejam afetadas enquanto esse conflito estiver restrito entre esses dois protagonistas. Não penso na hipótese de uma terceira guerra mundial. Um evento dessa magnitude seria mais trágico que a pandemia”, destacou Hallite.

Já o economista Fabrizio Pierdomenico, aponta que o conflito entre Rússia e Ucrânia trará efeitos colaterais de curto, médio e longo prazos. Mas isso tem relação direta com tempo que a crise durar. Ontem, já houve grande variação do preço do barril do petróleo, que chegou a custar US\$ 105. Segundo o especialista, isso contamina os preços em todos os mercados, podendo causar reajustes de taxas de fretes marítimos, rodoviários e ferroviários, representando inflação ao consumidor final.

Insumos

O maior risco, segundo Pierdomenico, tem relação com insumos. “Tanto a Rússia quanto a Ucrânia são importantes fornecedores de fertilizantes. Porém, é um tipo de compra que se tem estoque. Não é uma compra diária, como trigo e petróleo. Se essa guerra se prolongar,

paralisando as indústrias russa e ucraniana, podemos ter desabastecimento de fertilizantes no mercado mundial”.

Se isso ocorrer, segundo ele, os impactos podem ser muito fortes para a economia brasileira, uma vez que o agronegócio necessita desses insumos para garantir a produção. Com isso, no Porto de Santos, além das importações de fertilizantes, as exportações de cargas como soja e milho também poderão ser impactadas.

Milho

“Podemos falar que a guerra deve causar desabastecimento global de milho e trigo. Quem tem vai segurar seus estoques e a Ucrânia, que tem market share relevante, não vai fornecer. Com o trigo, poderá haver desabastecimento no médio prazo e um aumento de preços, já que estamos falando de um item que está na cesta básica do consumo”, afirmou Pierdomenico.

Largo alcance

O coordenador do curso de Relações Internacionais da Universidade Católica de Santos (UniSantos), Fabiano Menezes, também aponta impactos relacionados a essas cargas.

“A Ucrânia é um grande produtor de milho e trigo no mercado mundial. Juntos, Rússia e Ucrânia produzem cerca de 30% do milho que o mundo compra. Evidente que o Brasil é um player maior nesse setor, mas dependendo de chuvas que possam afetar a produção local, pode ter uma dependência maior de outras áreas que cultivam trigo e milho. Pode encarecer o pão na padaria, o milho, o etanol. Pode haver uma necessidade, e para o Brasil seria interessante, porque vai haver uma oferta de produção”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/02/2022

DÍVIDA BRUTA DO GOVERNO GERAL CAI A 79,6% DO PIB EM JANEIRO, MOSTRA BC

O percentual é menor que a marca de 80,3% de dezembro



O percentual é menor que a marca de 80,3% de dezembro Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

A dívida pública brasileira voltou a desacelerar no mês passado. Dados divulgados nesta sexta-feira, 25, pelo Banco Central (BC) mostram que a Dívida Bruta do Governo Geral (DBGG) fechou janeiro aos R\$ 6,973 trilhões, o que representa 79,6% do Produto Interno Bruto (PIB).

O percentual é menor que a marca de 80,3% de dezembro.

No melhor momento da série, em dezembro de 2013, a dívida bruta chegou a 51,5% do PIB.

A Dívida Bruta do Governo Geral - que abrange o governo federal, os governos estaduais e municipais, excluindo o Banco Central e as empresas estatais - é uma das referências para avaliação, por parte das agências globais de classificação de risco, da capacidade de solvência do País.

Na prática, quanto maior a dívida, maior o risco de calote por parte do Brasil.

Dívida Líquida



O BC informou ainda que a Dívida Líquida do Setor Público (DLSP) passou de 57,2% para 56,6% do PIB em janeiro. A DLSP atingiu R\$ 4,964 trilhões

A dívida líquida apresenta valores menores que os da dívida bruta porque leva em consideração as reservas internacionais do Brasil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/02/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

PRODUTORES AGRÍCOLAS TEMEM IMPACTOS A MÉDIO PRAZO

Por **BÁRBARA FARIAS** Enviar e-mail para o Autor

Invasão da Ucrânia pela Rússia eleva preço do petróleo Brent acima de US\$ 100. Agronegócio prevê alta nos fertilizantes e risco de desabastecimento

A invasão e os ataques da Rússia à Ucrânia, iniciados ontem, já afetam o mercado financeiro. O preço do barril de petróleo Brent disparou e atingiu o pico de US\$ 105,79 no início da tarde desta quinta-feira. Foi a maior alta desde 2014.

Apesar dessa valorização, o setor de transportes ainda não fala em aumentos no valor dos combustíveis e nos fretes. Já os produtores agrícolas do Sul do Brasil esperam uma majoração dos preços dos fertilizantes e não descartam risco de desabastecimento, caso a Rússia, principal fornecedora desse insumo no Brasil, saia do mercado devido ao conflito.

A Rússia responde por aproximadamente 24% do total de fertilizantes importados no Brasil. A Associação das Empresas Cerealistas do Rio Grande do Sul (Acergs) não descarta risco de desabastecimento de fertilizantes a partir de maio, caso o conflito na Ucrânia se arraste pelos próximos meses. A associação diz que o setor tem estoque disponível, mas que está em alerta por causa da safra de verão, cujo plantio ocorre entre os meses de junho e julho, para colheita a partir de novembro e escoamento entre dezembro deste ano e fevereiro de 2023.

“Nós não descartamos o risco de desabastecimento, porque a Rússia é o principal fornecedor do agronegócio brasileiro. Hoje, o agronegócio importa mais de 30 milhões de toneladas de fertilizantes, sendo que aproximadamente 30% vêm da Rússia, algo em torno de 9,3 milhões de toneladas”, estima Roges Pagnussat, presidente da Acergs e do Sindiagro (Sindicato Intermunicipal do Comércio Atacadista de Gêneros Alimentícios e de Produtos Químicos para Lavoura do Estado do Rio Grande do Sul).

Pagnussat afirma que, embora os produtores brasileiros também importem fertilizantes de países como a Arábia Saudita, França e China, deverão enfrentar alta de preços e falta de insumos específicos, se a Rússia suspender o fornecimento. “Caso a Rússia deixe de fornecer os fertilizantes, os demais países vão vender mais e elevar os preços. É lei da oferta e da procura. Então, o setor vai comprar o produto mais caro e esse custo adicional será repassado ao cliente.

Outro problema é que importamos três tipos de fertilizantes, os potássicos, os nitrogenados e os fosfatados. Os potássicos em maior quantidade e eles vêm da Rússia”, salienta.

Segundo o diretor de Comércio Exterior da Câmara de Comércio, Indústria e Serviços do Brasil (Cisbra), Arno Gleisner, desde o início da tensão entre a Rússia e a Ucrânia, o agronegócio vem buscando fontes alternativas para importar fertilizantes. “As soluções já estão sendo antecipadas. Cerca de 80% dos produtos já vêm de outros países. É uma questão, apenas, de aumentar a participação deles. Claro que, quando você tira um fornecedor que responde por 20%, pode

acarretar um aumento de preços. Essa é uma consequência para os nossos custos. Mas, por outro lado, o nosso agronegócio é muito competitivo e, certamente, repassará esse aumento de custos aos seus clientes, o que também poderá representar um pequeno acréscimo na nossa inflação”, afirma Gleisner.

Para o representante da cadeia cerealista da Região Sul, Roges Pagnussat, ainda não foi definido quem poderá substituir a Rússia enquanto fornecedor. “Os outros países fornecedores são fracos em comparação à Rússia, nos tipos de fertilizantes e no volume de produção, Não atendem, no quadro atual, o mercado brasileiro. Não é uma alternativa interessante caso a Rússia suspenda o fornecimento”, afirma.

O Brasil também importa adubo de Belarus e da Ucrânia, este último país, alvo dos atuais ataques russos. Mas, segundo Pagnussat, e a importação desses países é ínfima.

Trigo para mercado interno?

Os produtores de trigo do Rio Grande do Sul projetam entregar 4 milhões de toneladas em 2022, volume superior

à safra de 2021, que atingiu 3,6 milhões de toneladas, de acordo com o presidente da ACERGS, Roges Pagnussat. “A produção de 2021 e a produção projetada para 2022 superam a média da série histórica em torno de 1,5 milhão de toneladas”, afirma.

Pagnussat diz que o trigo produzido no Rio Grande do Sul é para exportação. “Somos grandes produtores de trigo e exportamos para outros países porque o câmbio nos dá um preço melhor”. Mas, não descarta atender o mercado interno, em caso de escassez do grão importado. E cita o caso do Nordeste, por exemplo, que importa trigo da Argentina e da Ucrânia.

Sopesp

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) se manifestou em nota. “Para o Sopesp, reconstruir a paz e o diálogo entre as partes são pontos de extrema importância para o cenário atual. A entidade vem acompanhando as consequências e os impactos na chegada das commodities em alta (trigo e fertilizantes), além do preço do petróleo. O momento pede uma solução rápida para evitar maiores problemas nos fluxos de importação e, também, de suprimentos para o Brasil”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2022

NAVIO TURCO É BOMBARDEADO NO MAR NEGRO

Por BÁRBARA FARIAS Enviar e-mail para o Autor



O navio turco Yasa Jupiter foi atingido por uma bomba na costa da cidade portuária de Odessa, na Ucrânia, nesta quinta-feira (24). A informação foi confirmada pela direção-geral de Assuntos Marítimos da Turquia. De acordo com o órgão turco, não houve vítimas e a embarcação seguiu

em segurança para a Romênia. O navio carrega uma bandeira das Ilhas Marshall.

De acordo com imprensa turca, o navio foi atingido no porão de popa, a cerca de 80 km ao sul de Odessa. Estavam a bordo 8 turcos, 11 filipinos e 11 ucranianos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/02/2022



CONFLITO PREOCUPA PORTOS DO PARANÁ

Por **BÁRBARA FARIAS** Enviar e-mail para o Autor

A autoridade portuária dos portos do Paraná e o segmento de graneis de importação, especialmente de adubo, estão apreensivos com a invasão à Ucrânia. A região é a principal porta de entrada de fertilizantes no país.

“Das quase 11,5 milhões de toneladas importadas de fertilizante em 2021, cerca de 2,35 milhões, mais de 20%, vêm da Rússia”, afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

“A preocupação realmente é com a Rússia que tende a suspender as atividades portuárias e o comércio com os países, principalmente ocidentais”, pontua.

O gerente executivo do Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas no Estado do Paraná (Sindiadubos), Décio Luiz Gomes, explica que tanto a Rússia quanto Belarus, são grandes produtores de fertilizantes, principalmente o cloreto de potássio. “A apreensão é quanto aos problemas logísticos para escoar esses produtos. A invasão à Ucrânia complica ainda mais a situação que já estava delicada com a Belarus”, comenta.

Outro entrave era a proibição da Lituânia à circulação de produtos de Belarus. O país é opção, além da Rússia, para o escoamento de cloreto de potássio. “Uma alternativa para o mercado brasileiro, na importação do produto, seria o Canadá, outro produtor e exportador do cloreto”, completa.

A maioria das empresas produtoras de fertilizantes na Rússia e em Belarus são estatais. “Ou seja, as decisões dessas empresas vão a reboque do que decidem os respectivos governos em relação ao mercado internacional”, pontua Garcia.

“A redução da oferta mundial de fertilizantes, certamente, vai nos afetar”, comenta. A falta de produto e o aumento de preço, segundo ele, serão os principais efeitos do conflito que gera impacto, também, nas demais atividades, incluindo a agricultura e o consumo final no país.

Escalas

Difícilmente os portos do Paraná recebem navios com bandeiras da Rússia, Ucrânia ou Belarus. Mas, segundo o presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado do Paraná (Sindapar), Argyris Ikonomou, “o impacto negativo seria a dificuldade, o alto risco e o aumento do valor dos fretes para navios que, a partir de agora, vão escalar em portos da Rússia para carregamento de fertilizantes, por exemplo”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/02/2022



DIÁRIO DO LITORAL - SP

PONTE OU TÚNEL? SANTOS E GUARUJÁ QUEREM OS DOIS

Governo Federal tem preferência pelo túnel submerso entre Santos e Guarujá; já o Governo do Estado cobra a liberação de ponte



Autoridades tentam tirar do papel a obra de ligação seca entre Santos e Guarujá, as duas maiores cidades do litoral de São Paulo / DIVULGAÇÃO/SPA

Autoridades tentam tirar do papel a obra de ligação seca entre Guarujá e Santos, as duas maiores cidades do litoral paulista, ideia já discutida há cerca de cem anos. O governo de São Paulo afirma esperar há mais de um ano aval da União para erguer uma ponte e ameaça ir à Justiça para levar a iniciativa à frente. Já o governo federal tem planos de construir um túnel

submerso de 1,7 mil metros. As prefeituras dos dois municípios querem as duas obras.

A União anunciou a inclusão da obra do túnel no projeto de privatização do Porto de Santos, prevista para ocorrer no fim do ano. Conforme o Ministério da Infraestrutura, com a desestatização da Autoridade Portuária de Santos, será criada a empresa Túnel S.A., com aporte previsto de R\$ 3 bilhões como parte dos investimentos obrigatórios que serão usados para a construção da estrutura.

Em 20 de janeiro, o Conselho do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) do Ministério da Economia publicou resolução recomendando a qualificação dos estudos para construção e operação do túnel imerso junto aos ativos a serem ofertados à iniciativa privada com o leilão do porto.

Conforme a pasta da Infraestrutura, o túnel terá parte dos investimentos de R\$ 16 bilhões previstos com a desestatização. A obra deve custar entre R\$ 2,9 bilhões e R\$ 3,8 bilhões. Como o túnel prioriza o tráfego urbano, parte dos R\$ 11 bilhões que o governo receberá do arrendamento servirá para aumentar a capacidade da linha férrea, reduzindo a dependência dos caminhões para a movimentação de cargas. A proposta é de uma concessão só para o túnel, com os recursos garantidos pelo concessionário que assumir o porto.

Empresas e associações criaram o movimento "Vou de Túnel" para defender a passagem submersa como alternativa ao antigo gargalo da mobilidade entre as cidades. Segundo o engenheiro Casemiro Tércio Carvalho, porta-voz do movimento, o túnel terá três faixas de rodagem no sentido do Guarujá, três no sentido de Santos, ciclovia e faixa de pedestre, além de espaço para o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) entre as duas cidades, o que ele considera vantajoso em relação ao projeto da ponte, com apenas duas faixas de rolamento e sem ciclovia.

Com 17,7 m do piso ao teto, a estrutura não irá interferir na passagem dos navios que adentram o porto. Segundo Carvalho, de carro, os atuais usuários da balsa irão gastar cinco minutos para vencer a distância do ponto de embarque até a embocadura e outros três minutos para atravessarem o túnel. "O usuário vai sair dentro da cidade, o que não acontece se ele fizer o mesmo percurso pela ponte projetada. Sem contar que o tempo gasto no deslocamento triplica", disse.

O projeto do túnel prevê pedágio com tarifa que, segundo o especialista, vai ficar entre os valores atuais do pedágio da rodovia Domenico Rangoni (R\$ 14,20 por automóvel) e o da balsa (R\$ 12,30). Hoje, a balsa Santos - Guarujá opera de 15 em 15 minutos, com capacidade para 872 veículos por hora. Com o menor tempo de viagem, redução no tráfego de caminhões e menos balsas em operação, estima-se que as emissões de carbono na atmosfera serão reduzidas em 72 toneladas por ano.

Verba pública



Já o Executivo estadual prevê uma ponte com vão de 750 metros de extensão e 85 metros de altura para transpor o canal marítimo. Secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto diz que o projeto da ponte vem sendo trabalhado desde 2019 e foi protocolado no Ministério da Infraestrutura em novembro de 2020.

"O governo federal não deu resposta e criou uma falsa polêmica, inserindo o projeto do túnel. O Estado de São Paulo não é contra a ligação seca entre Santos e Guarujá. É razoável pensar em ter a ponte e o túnel, mas é preciso pensar no custeio. Para o projeto da ponte, temos a solução de fazer sem uso de dinheiro público, mas precisamos do aval do governo federal, pois o porto é área federal. Se a União não se manifesta, pode ser cobrada judicialmente", disse.

A ponte não exigiria verba pública, pois seria construída pela concessionária Ecovias, detentora da concessão do Sistema Anchieta-Imigrantes. A contrapartida será uma dilação no prazo do contrato de concessão, além da cobrança de pedágio no acesso à ponte.

Ele contou que o projeto da ponte foi alterado três vezes a pedido da Autoridade Portuária de Santos, que administra o porto "Embora as configurações anteriores já atendessem a navios maiores do que os que circulam atualmente no porto, que tem restrições naturais impostas pela geografia do canal, os estudos foram revistos e se chegou a uma solução que amplia a capacidade de navegação, sem interferência nos terminais portuários instalados", disse.

Os estudos para o projeto tiveram simulações realizadas no laboratório de engenharia naval da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), que apontaram não haver obstáculos à expansão do porto. O projeto foi analisado também pelo Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica, não implicando risco à operação do aeroporto do Guarujá.

Prefeituras querem as duas estruturas

As prefeituras de Santos e Guarujá defendem que as duas obras sejam realizadas. "O volume de tráfego na travessia de balsas tem média de 25 mil a 30 mil veículos por dia, o maior do mundo. Por isso, é absolutamente plausível a viabilização das duas opções de ligação seca, tanto a ponte quanto o túnel", disse, em nota, a prefeitura de Guarujá.

A ponte teria como foco principal o transporte de cargas entre as duas cidades e o porto. Já o túnel atenderia melhor a natureza metropolitana da ligação entre os municípios, prevendo a passagem de veículos, pedestres, ciclistas e o VLT, que já é uma realidade entre Santos e São Vicente, segundo o município.

Para o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), as duas ligações são obras com finalidades distintas, mas não excludentes e uma complementa a outra. "Se o Estado tem o mais difícil, que é a solução financeira, por que não fazer a ponte, que é essencial para a expansão do porto na área continental de Santos? Da mesma forma, o túnel é fundamental para atender as 26 mil pessoas que todo dia usam o serviço de balsas. Então, que se façam a ponte e o túnel. Serão duas ligações. Outras grandes cidades no mesmo contexto têm até quatro", disse.

O Ministério da Infraestrutura informou que o túnel entre Santos e Guarujá foi qualificado em dezembro pelo PPI com previsão de ir a leilão neste ano. "A desestatização da Santos Port Authority (Autoridade Portuária de Santos) prevê a criação da Túnel S.A., com aporte previsto de R\$ 3 bilhões como parte dos investimentos obrigatórios. Ou seja, a empresa vencedora da licitação vai empregar esse valor em um fundo, que será usado para a construção do túnel", disse, em nota.

Conforme a pasta federal, o projeto do túnel e os valores poderão ser alterados pelas contribuições feitas na fase de consulta pública da desestatização do Porto de Santos, aberta até 16 de março. "O Minfra tem conhecimento do projeto da ponte para ligar Santos a Guarujá, mas

entende que o túnel atende melhor a solução da mobilidade urbana e não cria impedimentos à operação e à expansão dos serviços portuários", acrescentou.

Debate antigo

A ligação seca entre Santos e Guarujá é discutida há quase um século. Em 1927, foram apresentados os primeiros estudos para a construção de um túnel escavado para a passagem do bonde elétrico. Em 1948, o governador do Estado propôs a construção de uma ponte levadiça que permitiria a passagem dos navios.

Em 1970, a proposta foi de ponte com acesso helicoidal, mantendo-se o gabarito para a passagem dos navios. Em 2011, o governo decidiu pelo túnel submerso, apresentando os projetos e o estudo ambiental para abrir a licitação, mas o processo foi cancelado em janeiro de 2015.

Fonte: *Diário do Litoral - SP*

Data: 25/02/2022



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CMA CGM TESTARÁ BIOCOMBUSTÍVEL EM 32 NAVIOS PORTA-CONTÊINERES NOS PRÓXIMOS SEIS MESES

Informação: *The Maritime Executive (25 de fevereiro de 2022)*



CMA CGM testará biocombustível em 32 de suas embarcações (foto de arquivo)

Vários armadores testaram o uso de biocombustíveis de forma limitada em suas frotas, mas no mais recente desenvolvimento, o gigante francês CMA CGM Group está iniciando um teste de seis meses de amplo alcance envolvendo várias rotas comerciais. O objetivo do programa é coletar dados mais abrangentes para serem compartilhados com

os administradores de bandeiras para apoiar a adoção mais ampla do biocombustível como um elemento no esforço para atingir as metas líquidas de carbono zero.

O teste global de seis meses envolverá até 32 navios porta-contêineres operando com diferentes misturas de biocombustível para medir as emissões de dióxido de carbono (CO₂) e óxido de nitrogênio (NO_x) para obter uma análise de tendências. Variando de tamanhos de navios entre 2.200 e 10.640 TEUs, esses navios em teste servirão várias rotas comerciais, incluindo Ásia-América do Sul, Ásia-África, Ásia-Oceania, Ásia-Mediterrâneo, Norte da Europa-Oceania e Norte da Europa-América do Norte.

“Este teste global de biocombustível e abastecimento em Cingapura avança na transição energética da CMA CGM, abrindo caminho para que o biocombustível seja uma das soluções para descarbonizar o transporte marítimo”, disse Stéphane Courquin, CEO da CMA CGM Ásia-Pacífico.

“Com o uso de biocombustíveis sendo avaliado em várias rotas comerciais importantes e a bordo de navios de vários tamanhos, reuniremos um conjunto abrangente de dados para verificar o desempenho do biocombustível como combustível marítimo e obter insights para facilitar uma adoção mais ampla do biocombustível como combustível limpo.”

Com o apoio da Autoridade Marítima e Portuária de Cingapura, a CMA CGM informa que o programa começou com sua embarcação de 10.640 TEU, APL Paris, que foi a primeira do grupo a ser abastecida com biocombustível em Cingapura em 23 de fevereiro. O abastecimento de biocombustíveis de contêineres foi realizado juntamente com operações simultâneas de carregamento e descarregamento de contêineres antes que o navio de 131.000 dwt partisse para Xangai. Esta embarcação opera em uma rota Ásia-América do Sul.

Feito a partir de óleo de cozinha usado coletado de fabricantes de alimentos, empresas de alimentos e bebidas e residências, a conversão de óleo de cozinha usado em biocombustível para transporte promove uma economia circular. Alguns desses navios que abastecem em Cingapura serão carregados com biocombustível B24, que é composto de 24% de éster metílico de óleo de cozinha usado no biocombustível avançado misturado com combustíveis convencionais.

A vantagem do B24 é que ele é totalmente compatível com os modernos motores de navios. Como uma opção de combustível "drop-in", ele pode ser executado em todos os tipos de embarcações sem exigir ajustes técnicos, de segurança ou de projeto. De acordo com a CMA CGM, o B24 pode reduzir as emissões de carbono em 21%.

Como parte do programa de testes, a CMA CGM planeja construir um banco de dados comparando os resultados e o impacto do biocombustível na operação dos navios. Eles compartilharão os resultados com a respectiva administração da bandeira, incluindo a MPA, e acreditam que isso pode apoiar a adoção do biocombustível e, ao mesmo tempo, proporcionar um novo uso ambientalmente benéfico para o óleo consumido.

A empresa de transporte observa que os biocombustíveis podem fornecer um meio imediato para reduzir a emissão de carbono, especialmente para embarcações mais antigas em serviço que não são equipadas com novos motores. A CMA CGM possui atualmente uma frota de 25 embarcações "prontas para e-metano" em serviço com base em seus investimentos atuais em embarcações bicombustíveis usando gás natural liquefeito como combustível primário. Até o final de 2024, a CMA CGM terá 44 dessas embarcações bicombustíveis, e o motor instalado nessas embarcações é capaz de usar o BioLNG à medida que o combustível da próxima geração estiver disponível.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/02/2022

ÁREA PARA CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS ENTRA EM CONSULTA PÚBLICA EM MARÇO

Informação: Santos Port Authority (25 de fevereiro de 2022)



Foto: SPA

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) definiu a abertura de consulta pública para a tomada de subsídios para o arrendamento do terminal STS 10 no Porto de Santos, destinado para a movimentação e armazenagem de contêineres e ficará aberta para contribuições entre os dias 8 de março a 21 de abril.

O terminal contará com mais de 600 mil metros quadrados de área na região do Saboó, margem direita do Porto de Santos, hoje dividida em seis terminais (cinco com contratos transitórios). O objetivo é arrendar para a instalação de um único terminal com layout em linha com os grandes terminais de contêineres do mundo, para aumentar a capacidade do Porto que hoje está próxima do limite (os atuais terminais do complexo,

que em 2021 movimentaram mais de 4,8 milhões de TEU, têm capacidade anual de movimentação de 5,3 milhões de TEU – medida padrão equivalente a referente contêiner 20 pés).

O diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, ressalta a importância da implantação do novo terminal STS 10. “Esse será o maior leilão de todos já realizados no Porto de Santos, que envolverá investimentos estimados em R\$ 3,29 bilhões e capacidade para, no mínimo, 1,9 milhão de TEU”, afirma.

Entre as obras previstas estão a construção de um cais de 1,2 mil metros, dragagem de aprofundamento na área dos berços de atracação, construção de pátio de aproximadamente de 350 mil metros quadrados e ramal ferroviário de ao menos 1,5 mil metros.

O valor global estimado do contrato é de R\$ 27,9 bilhões. A duração será de 25 anos, com celebração de contrato e início das operações previstas para 2023. Os valores de arrendamento devidos pela licitante vencedora à Santos Port Authority (SPA) serão de R\$ 6,2 milhões em parcelas fixas mensais e R\$ 54,55 por TEU.

Para o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Bruno Stupello, o STS 10 está alinhado às diretrizes do PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento), aprovado em 2020, após 14 anos sem um instrumento de planejamento atualizado. “Em conjunto com a desestatização, o STS 10 é mais um passo para atender as demandas para o crescimento do Porto e, conseqüentemente, do mercado externo e interno brasileiro”, disse Stupello.

Além da consulta pública, em que os interessados poderão enviar suas contribuições para a Antaq, haverá também uma audiência pública semipresencial para debater o novo terminal, em data ainda a ser definida.

Além da área STS 10, o Porto de Santos prepara ainda o arrendamento de dois terminais retroportuários (TRA – terminais sem acesso direto ao mar) para a armazenagem de contêineres: TRA Saboó e TRA Margem Esquerda. Estes três fazem parte do pacote de 11 arrendamentos portuários do período 2019-2023, com investimentos da ordem de R\$ 5,7 bilhões, que estão nas seguintes fases:

- Cinco realizados: STS 08A e STS 13A (granéis líquidos); STS 20 (granéis minerais sólidos); STS 14 e STS 14A (celulose);
- Dois em consulta pública: STS 53 (para granéis minerais sólidos, em consulta até dia 16 de março) e STS 10 (consulta a ser aberta em 8 de março);
- STS 11 (para granéis sólidos vegetais, com previsão de leilão ainda neste primeiro trimestre);
- Dois em fase de estudos: TRA Saboó e TRA margem esquerda e com previsão de leilão no terceiro trimestre de 2022;
- Um em revisão: STS 08 (granéis líquidos).

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

Data: 25/02/2022

RESOLUÇÃO REFORÇA MEDIDAS DE PROTEÇÃO CONTRA COVID-19 NO ACESSO AO PORTO IMBITUBA

Informação: Porto de Imbituba (25 de fevereiro de 2022)



Foto: Porto de Imbituba

A SCPAR Porto de Imbituba informa que foi publicada a Resolução nº 84/2022, que exige a apresentação do comprovante de imunização completa contra a covid-19 para acesso ao complexo portuário.



A medida atende exigência da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), estabelecida por meio da Resolução de Diretoria Colegiada (RDC) nº 584, de 8 de dezembro de 2021. A RDC dispõe sobre medidas sanitárias para a operação e o embarque e desembarque de plataformas e embarcações de carga situadas em águas brasileiras.

Clique aqui e acesse a Resolução nº 84/2022.

<https://portodeimbituba.com.br/download/resolucao-no-084-2022/?wpdmdl=4757&refresh=6217f2816b5791645736577>

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

Data: 25/02/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

NOVA CONCESSÃO QUE INJETARÁ R\$ 14,8 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NAS RODOVIAS PRESIDENTE DUTRA E Rio-Santos entra em operação na próxima semana

Leiloadas em 2021, BRs-101/116/RJ/SP serão administradas conjuntamente pelo grupo CCR e modernizadas com uma série de intervenções ao longo dos próximos 30 anos



No total, serão 590 quilômetros de faixas adicionais para ampliação de capacidade das rodovias

O setor de infraestrutura deu início à contagem regressiva para a entrada em vigor do maior contrato de concessão rodoviária já firmado na história do país. Na próxima semana, o Governo Federal repassa oficialmente à iniciativa privada a gestão conjunta de duas das principais estradas brasileiras. Pelos próximos 30 anos, as rodovias Presidente Dutra e Rio-Santos (BR-

101/116/RJ/SP) serão administradas pelo Grupo CCR, que venceu leilão promovido pelo Ministério da Infraestrutura em outubro de 2021.

A concessionária deve investir, ao longo da concessão, R\$ 14,8 bilhões na modernização das duas vias e aplicar outros R\$ 10,8 bilhões em serviços operacionais que beneficiarão os 46 municípios do Rio de Janeiro e de São Paulo, localizados em suas áreas de influência. Para marcar o início das operações, um evento será realizado no dia 4 de março, com a participação do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e representantes do Grupo CCR.

Para Tarcísio de Freitas, a nova concessão vai impulsionar o desenvolvimento econômico da região. “A Dutra transporta 50% do PIB [Produto Interno Bruto] do país. As regiões metropolitanas do Rio e de São Paulo, juntas, concentram R\$ 1 trilhão do PIB nacional. Fazer os investimentos que essas estradas federais, duas das principais do país, merecem e trazê-las para o século 21 representa mais segurança ao usuário e melhores condições de escoamento da produção brasileira rumo aos portos do Sudeste. É mais riqueza e emprego para a população”, destaca o ministro.

O que vem por aí

“A projeção é que as intervenções previstas nessa concessão resultem na abertura de mais de 218 mil vagas de trabalho, ao longo do contrato”, acrescentou. Entre os pontos altos do novo projeto, estão quase R\$ 1,5 bilhão a serem aplicados somente na região de Guarulhos (SP) para solucionar gargalos e facilitar o acesso ao aeroporto internacional de São Paulo, e outros R\$ 1,2 bilhão para a nova Serra das Araras, cuja subida ganhará nova pista duplicada.



No total, serão 590 quilômetros de faixas adicionais para ampliação de capacidade das rodovias; 80 quilômetros de duplicação da BR-101, da cidade do Rio de Janeiro a Angra dos Reis; 144 dispositivos e interseções nas vias marginais para facilitar o acesso aos municípios ao longo das estradas; construção de centenas de estruturas operacionais e quatro pontos de descanso para caminhoneiros (três na Dutra e um na Rio-Santos).

Iluminação em LED, wi-fi para emergência, monitoramento dos trajetos com câmeras automáticas para identificação de incidentes, além da implantação o sistema de cobrança de pedágio sem parada, por livre passagem (free flow) – em Guarulhos (SP) –, programa de neutralização de emissões de poluentes, e da tecnologia iRap (padrão internacional) para redução de acidentes, estão entre as inovações que serão adotadas nas novas Dutra e Rio-Santos.

Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 25/02/2022



Ministério da Economia

GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

MINISTÉRIO DA ECONOMIA DIVULGA ANUÁRIO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO 2021

Avanços em desburocratização e facilitação de comércio, defesa comercial, negociações de acordos e modernização do Mercosul estão entre os destaques da área no ano

Anuario 2021.JPGGO Ministério da Economia publicou nesta quinta-feira (24/2) o Anuário do Comércio Exterior Brasileiro referente ao ano de 2021. Elaborado pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), com a colaboração da Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior (SE/Camex) – ambas da Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (Secint) – o documento apresenta um panorama do setor no ano passado, abordando as iniciativas de maior destaque.

A economia mundial vem dando sinais de recuperação dos efeitos causados pela pandemia de Covid-19. No entanto, medidas de enfrentamento à pandemia ainda tiveram de ser adotadas em 2021. Para amenizar os efeitos negativos sobre a vida e a saúde da população, o governo brasileiro aprovou uma redução de 10% nas alíquotas do Imposto de Importação para cerca de 87% do universo tarifário. A medida, que tem caráter temporário e excepcional, buscou refletir as negociações em curso no âmbito do Mercosul sobre a revisão da Tarifa Externa Comum (TEC). Também foram mantidas reduções tarifárias de produtos essenciais para o combate à pandemia.

Desburocratização

Em 2021, foram adotados novos procedimentos para o licenciamento de importações de material usado e de bens ingressados no país com benefícios fiscais condicionados ao exame de similaridade. Outro importante avanço foi a inclusão da Secex no módulo complementar do OEA-Integrado, que reduziu a burocracia para a solicitação de atos concessórios de drawback suspensão e isenção (de insumos importados para utilização em produto exportado). Em um curto período de implementação, já foi possível constatar significativos ganhos para as empresas certificadas, principalmente quanto ao prazo para as aprovações de atos concessórios.

Em relação ao Programa Portal Único de Comércio Exterior – principal iniciativa de desburocratização e facilitação do comércio exterior brasileiro –, houve importantes avanços em 2021, com a implementação de uma nova etapa do programa. Atualmente, cerca de 30% das importações brasileiras podem ser feitas por meio do Novo Processo de Importação.

Modernização do Mercosul



Desde que o Mercosul foi criado, a estrutura da TEC é basicamente a mesma. Por isso, sua atualização é fundamental para adequar a tarifa à nova realidade produtiva e econômica. Nesse contexto, os bens de capital e de informática e telecomunicações tiveram suas tarifas reduzidas em 10%, em março de 2021, para cortar custos e aumentar a competitividade do setor produtivo, o que em última instância beneficia os consumidores brasileiros.

Avanços em negociações

A pandemia da Covid-19 dificultou o andamento das negociações por acordos comerciais, mas os grupos técnicos continuaram se reunindo virtualmente. Assim, houve avanços nas negociações com Coreia do Sul, Canadá e Singapura. Além disso, em dezembro de 2021, foram lançadas as negociações para um Acordo de Parceria Econômica Abrangente entre o Mercosul e a Indonésia. Em fevereiro de 2021, o Brasil apresentou sua oferta de acesso a mercado no âmbito da acessão ao Acordo sobre Compras Governamentais da OMC (GPA, na sigla em inglês). Em novembro, foi apresentada oferta revisada, que contou com melhorias para atender a pedidos das partes.

Transparência e defesa comercial

Há também uma seção dedicada a medidas de transparência e governança da política comercial adotadas pela Secex e pela SE/Camex. Em 2021, a Secex passou a divulgar estudos e publicações de temas tratados pela Secretaria e que têm reflexos para a sociedade. Também estão sendo divulgados painéis com visualizações de dados sobre as licenças de importação emitidas pelo órgão, bem como relatórios sobre a utilização das principais cotas tarifárias de importação administradas pela Secretaria. Em relação à governança do comércio exterior, houve avanços no ano, principalmente no âmbito da Camex.

O anuário traz, ainda, informações sobre o processo de reforma do sistema brasileiro de apoio creditício à exportação, dados consolidados de defesa comercial e interesse público, avanços obtidos nas áreas de investimentos e internacionalização de empresas, entre outros temas do setor.

Confira o Anuário do Comércio Exterior Brasileiro 2021

https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/fevereiro/arquivo/anuario-2021_vf.pdf

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 25/02/2022

GOVERNO REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A DESESTATIZAÇÃO DA CBTU MINAS

Investimentos previstos totalizam R\$ 3,7 bilhões para modernização e ampliação da Linha 1 e implantação da nova Linha 2 do Metrô de Belo Horizonte

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), realiza nesta sexta-feira (25/2), às 10 horas, audiência pública sobre o processo de desestatização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) com operação em Minas Gerais, que permitirá a construção da linha 2 do metrô de Belo Horizonte. O objetivo é apresentar o projeto e prestar informações ao público, além de receber sugestões e contribuições. Para participar, os interessados deverão acessar o canal do BNDES no Youtube.

A desestatização se dará pela alienação das ações da VDMG Investimentos, associada ao processo de outorga, pelo estado de Minas Gerais, do contrato de concessão do serviço público de gestão, operação, manutenção e ampliação da Rede Metroferroviária da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Estes são passos importantes para a concessão dos serviços de metrô de Belo Horizonte, operados pela CBTU, visando ampliar e modernizar a infraestrutura, de modo a reduzir o tempo em deslocamentos, dar maior segurança e regularidade aos serviços, com a manutenção da estrutura tarifária atual.



A concessão atenderá cerca de 210 mil pessoas que utilizam o sistema de transporte, bem como agregará outras 50 mil, que passarão a integrar o sistema devido à construção da linha 2, que ligará o Bairro Calafate à região do Barreiro, ambos em Belo Horizonte. A nova linha terá aproximadamente 10 quilômetros de extensão e sete estações, conectando o Barreiro à Linha 1 na estação Nova Suíça.

Para viabilizar a concessão dos serviços, o governo federal investe R\$ 2,8 bilhões no projeto, em parceria com o governo do estado, que aporta outros R\$ 428 milhões. Os investimentos totais são estimados em R\$ 3,7 bilhões e serão complementados pela iniciativa privada, que terá o direito de exploração da concessão dos serviços de transporte público sobre trilhos ao longo do contrato de 30 anos.

Audiência Pública sobre o processo de desestatização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU Minas)

Data: 25/2

Horário: 10 horas

Local: Canal do BNDES no Youtube

<https://www.youtube.com/watch?v=Q9DqsDXguko>

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 25/02/2022

GOVERNO CENTRAL TEM EM JANEIRO O MAIOR SUPERÁVIT PRIMÁRIO DA HISTÓRIA, COM R\$ 76,5 BILHÕES

Tesouro Nacional e Banco Central obtiveram saldo positivo de R\$ 92,6 bilhões, entre receitas e despesas, enquanto a Previdência Social apresentou déficit de R\$ 16 bilhões

O Governo Central registrou um superávit primário de R\$ 76,5 bilhões, em janeiro de 2022. O resultado foi superior aos R\$ 43,5 bilhões do mesmo mês de 2021, com aumento real (descontada a inflação) de 59,4%. “É o melhor resultado da série histórica, iniciada em 1997”, destacou o secretário do Tesouro Nacional, Paulo Valle, na apresentação do Resultado do Tesouro Nacional (RTN), na tarde desta quinta-feira (24/2).

A receita total teve um aumento real de 17,8%, em relação a janeiro do ano passado, e chegou a R\$ 236,339 bilhões. Já a receita líquida, tirando as transferências por repartição de receita, ficou em R\$ 203,105 bilhões, em alta de 18,2%. A despesa total também teve um leve crescimento de 2,2%, atingindo R\$ 126,566 bilhões no mês. De acordo com os dados do RTN, o Tesouro Nacional e o Banco Central foram superavitários em R\$ 92,6 bilhões, enquanto a Previdência Social (RGPS) apresentou déficit de R\$ 16 bilhões.

Considerando o resultado primário do Governo Central acumulado em 12 meses, até janeiro deste ano, houve déficit de R\$ 9,7 bilhões, equivalente a 0,02% do PIB. Foi o menor déficit em 12 meses desde a metade de 2014. “A gente fechou o ano de 2021 com déficit de R\$ 35 bilhões. Então, hoje, a gente tem um déficit menor, chegando próximo até de um possível superávit”, comentou o secretário.

No acumulado, também houve redução no déficit da Previdência Social, somando o Regime Geral (RGPS) e o Regime Próprio dos Servidores, que ficou em R\$ 359,7 bilhões, o equivalente a 3,9% do PIB. O déficit do RGPS foi de R\$ 41,9 bilhões, refletindo o efeito conjunto da diminuição em R\$ 11,2 bilhões dos benefícios previdenciários e o aumento de R\$ 30,7 bilhões da arrecadação líquida do RGPS.

Receita administrada



O RTN mostrou recorde na Receita Administrada pela Receita Federal. A média móvel em 12 meses teve um aumento real de 24,9% em relação a janeiro de 2021 e o valor chegou a R\$ 107,2 bilhões. Já a Arrecadação Líquida para o RGPS subiu 6,7%, atingindo R\$ 40,8 bilhões.

Paulo Valle explicou que o crescimento de R\$ 35,7 bilhões da receita total em janeiro foi um efeito conjunto da elevação de R\$ 24,2 bilhões na receita administrada pela RFB; do crescimento de R\$ 7,9 bilhões nas receitas não administradas; e do aumento de R\$ 3,6 bilhões na arrecadação líquida para o RGPS. Já a receita líquida subiu R\$ 31,3 bilhões em termos reais sobre janeiro de 2021.

Despesas obrigatórias

Ele destacou que as despesas referentes às políticas de combate à Covid-19 serão classificadas majoritariamente como obrigatórias. Isso porque as despesas executadas via crédito extraordinário, mesmo quando são discricionárias, acabam ganhando status de obrigatórias devido ao seu caráter emergencial.

Assim, excluídos os R\$ 127,2 bilhões de despesas em resposta à pandemia de Covid-19, as despesas obrigatórias acumuladas em 12 meses tiveram trajetória estável. “Boa parte disso é devido à regra do teto, que ajuda a manter sob controle as despesas obrigatórias”, pontuou o secretário.

Despesa total

Em janeiro, a despesa total subiu R\$ 2,8 bilhões (+2,2%) em termos reais. As principais variações foram as Obrigatórias com controle de fluxo (+R\$ 5,6 bilhões); para o Fundeb, em complementação da União (+R\$ 1,3 bilhão); e de Crédito Extraordinários (+ R\$ 1,3 bilhão). Por outro lado, os gastos com Abono e Seguro Desemprego diminuíram R\$ 1,7 bilhão e o gasto com Pessoal e Encargos Sociais baixou R\$ 2 bilhões.

Valle destacou que aumentou a despesa com o Auxílio Brasil, porque em janeiro do ano passado era pago o Bolsa Família, enquanto em janeiro de 2022 o governo começou a pagar o Auxílio Brasil, com um valor superior, que representa boa parte do impacto nas despesas.

Em relação aos gastos para o combate à pandemia, o subsecretário de Planejamento Estratégico da Política Fiscal, David Athayde, explicou que neste ano já foram pagos R\$ 7 bilhões de um total previsto de R\$ 27,1 bilhões. Desse total, cerca de R\$ 15 bilhões são restos a pagar, provenientes de despesas empenhadas em 2021 e que serão pagas em 2022. A dotação de 2022 é de cerca de R\$ 12 bilhões, referente à compra de vacinas e outras ações na área de saúde.

Teto e Regra de Ouro

Segundo Athayde, as despesas sujeitas ao teto totalizaram 7% do limite atualizado, o que está “bem dentro da normalidade que se espera para o início do ano”. Ele salientou que todos os órgãos analisados pelo Tesouro estão com evolução de despesas inferior à margem possível de enquadramento – o quanto a despesa de cada poder ou órgão pode crescer de 2021 para 2022 sem ultrapassar o teto.

O subsecretário da Dívida Pública, Otávio Ladeira, apresentou as projeções do Tesouro para a margem da Regra de Ouro em 2022, indicando uma suficiência de R\$ 15,1 bilhões – montante das despesas de capital superior às operações de crédito. Ele explicou que as projeções são otimistas porque o governo pode utilizar fontes com superávit financeiro de 2021 – como o resultado do Banco Central – e fontes com previsão de ingresso em 2022 – como o retorno de empréstimos do BNDES. “É bem provável que este ano nós não precisemos ir ao Congresso Nacional solicitar créditos adicionais para a cobertura da Regra de Ouro. Ela já está coberta neste ano”, afirmou.

Mais transparência



Durante a coletiva desta quinta, a Secretaria do Tesouro Nacional divulgou duas novidades visando a dar mais qualidade e transparência às estatísticas fiscais. O Boletim do Resultado do Tesouro Nacional passa a contar com um novo formato para as séries de custeio administrativo do Governo Central, com dados detalhados de diferentes funções e tipos de custeio. Esse novo detalhamento mostra que as despesas de custeio da máquina pública federal como proporção do PIB alcançaram seu máximo em 2016, chegando a 0,79%. Desde então, elas tiveram uma queda expressiva e fecharam 2021 em 0,53% do PIB.

Segundo Otávio Ladeira, merecem destaque os chamados “serviços de apoio” – ações de contratação temporária, terceirizados, serviço de limpeza e segurança, seguidos dos gastos com tecnologia da informação. As áreas de Saúde, Defesa Nacional e Educação respondem por 49% das despesas de custeio administrativo.

A outra mudança é criação da Linha do Tempo do RTN, que traz os destaques e comunicações extraordinárias de cada publicação dos resultados desde a sua origem. É possível realizar buscas por secretário, período e tipo de comunicação – destaque do boletim, da apresentação ou evoluções estatísticas

*Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF
Data: 25/02/2022*

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

ÍNDIA E CRISE UCRANIANA IMPULSIONAM EXPORTAÇÃO DE ÓLEO DE SOJA DO BRASIL A RECORDES

Por Roberto Samora e Nayara Figueiredo

SÃO PAULO (Reuters) – A exportação de óleo de soja do Brasil deverá dar um salto em 2022, com uma demanda recorde da Índia, que é o maior importador global mas enfrenta problemas de fornecimento relacionados ao óleo de girassol vindo de Ucrânia e Rússia, além da escassez do produto de palma na Indonésia, de acordo com especialistas e dados do governo.

E com essa demanda externa adicional sustentando o processamento de soja, as exportações do grão in natura brasileiro –que tem a China como principal comprador — deverão ser pressionadas, segundo o presidente da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) e analistas do setor.

André Nassar, da Abiove, acredita em processamento maior que o esperado, por margens relativamente boas para óleo e farelo, o que reduzirá mais a oferta do grão para exportação, já severamente atingida pela quebra de safra devido à seca, que afetou também Argentina e Paraguai.

“Eu acho, é minha opinião, acho que vamos exportar menos soja,” afirmou o executivo da Abiove, citando a consequência de um esmagamento forte.

“Este ano vai nos surpreender positivamente a exportação de óleo e farelo de soja”, destacou ele à Reuters, observando que os embarques totais de óleo do Brasil podem superar um recorde, ficando acima das estimadas 1,7 milhão de toneladas.

Entre os fatores citados do lado da demanda está a maior procura da Índia por óleo de soja no início de 2022, movimento acentuado pela crise da Ucrânia, grande exportador de óleo de girassol, conjuntura que leva os indianos a buscar fornecedores alternativos.



“A Índia está muito ativa, pode ser até mais (do que 1,7 milhão de toneladas de óleo), seria um grande recorde, e o mercado de farelo está bom também”, afirmou Nassar.

As exportações brasileiras de óleo de soja em janeiro somaram 170,3 mil toneladas, ante apenas 8,5 mil no mesmo período do ano passado, com a Índia comprando quase 140 mil toneladas, maior volume em pelo menos 20 anos, segundo dados do governo. Só no primeiro mês do ano, esses embarques ao país asiático somaram mais de 20% dos volumes de todo o ano passado para o destino.

“A Índia este ano está no mercado, foi para Argentina, nos Estados Unidos, veio para o Brasil, estão falando com todo mundo. Porque primeiro tem a coisa da Ucrânia, expressivo fornecedor de óleo de girassol, e tem a questão da Indonésia, estão consumindo muito óleo internamente”, disse Nassar.

Segundo ele, a Índia quer aumentar a participação do óleo de soja na matriz de consumo, porque está se sentindo “insegura” com a oferta de óleo de palma da Indonésia e agora com o óleo de girassol, da Ucrânia e Rússia.

MENOR EXPORTAÇÃO DE SOJA

Do lado da oferta, um dos fatores que também beneficiam o Brasil é a quebra da safra de soja na Argentina, maior exportador global de óleo e farelo de soja. No Paraguai, as “indústrias estão paradas” pela escassez da matéria-prima, comentou Nassar.

Apesar de acreditar em um forte processamento de soja no Brasil, Nassar comentou que alguns players ainda têm dúvidas sobre quem ganhará a quebra de braço: o esmagamento ou a exportação do grão.

Pelos números do balanço de oferta e demanda da Abiove, atualizados pela última vez ao final de janeiro, a exportação de soja em grão do Brasil ainda seria recorde, de 86,9 milhões de toneladas, mas isso considerando uma safra de 135,8 milhões de toneladas, o que deve ser revisto.

Durante a entrevista à Reuters, Nassar chegou a citar a possibilidade de uma safra de 125 milhões de toneladas, número próximo do estimado por consultorias privadas após as últimas contabilizações das perdas na colheita em andamento.

A seca ocorrida no Sul do Brasil levou a consultoria Céleres a reduzir sua projeção para a safra nacional 2021/22 de soja, de 145 milhões de toneladas estimados no início da temporada para os atuais 126 milhões.

O corte impactou diretamente a previsão de exportações do grão, que caiu de 96 milhões de toneladas para 78 milhões, disse à Reuters o analista da Céleres Enilson Nogueira.

“Nossa previsão de oferta caiu 19 milhões de toneladas. Do lado da demanda, a projeção para embarques diminuiu 18 milhões, enquanto a expectativa de processamento caiu apenas 1 milhão de toneladas”, disse ele, citando que o esmagamento deve atingir 47 milhões de toneladas neste ano.

Em temporada de quebra de safra, como a que está sendo colhida agora no Brasil, a tendência é que o grão fique no país, disse o especialista. Ele explicou que as tradings, na ausência de oferta para fechar lotes nos navios, podem buscar o produto em outras origens, deixando mais grãos no mercado local.

PROCESSADORES E MARGENS

A Abiove, que deverá ter novos números em março com base nas avaliações dos associados, apontou em sua última projeção processamento de 48 milhões de toneladas, o que ainda seria um



recorde, e exportações de farelo e óleo avançando para 18,3 milhões e 1,7 milhão de toneladas, respectivamente.

“Acho que vai ser mais alto este número, temos levantado informações... mas temos chance de aumentar”, disse Nassar.

No ano passado, o esmagamento foi de 47 milhões de toneladas, enquanto as exportações de farelo e óleo foram de respectivos 17,2 milhões e 1,65 milhão, conforme dados da entidade.

Nassar admitiu que as margens já não estão tão boas como estavam, após a disparada do preço do grão. Mas ele avalia que, se houver liquidez para óleo e farelo, elas se equilibrariam.

Na mesma linha, o analista da Céleres disse que a participação do óleo na margem do esmagador se tornou relevante, antes pela destinação como matéria-prima do biodiesel e agora devido à exportação do óleo em si.

“O funcionamento da demanda fez com que os preços do óleo de soja subissem no mercado internacional. Agora, o tema do biodiesel está menor do que em anos anteriores no mercado interno, mas a demanda externa está elevada”, afirmou Nogueira.

Na quinta-feira, os futuros do óleo de soja cotados na bolsa de Chicago atingiram uma máxima de 74,72 centavos de dólar por libra-peso, com preocupações sobre o fornecimento global de óleo vegetal em meio ao conflito na principal região produtora de óleo de girassol.

“No caso de ruptura na cadeia logística do óleo de girassol, outros óleos devem ver sua demanda reforçada (com destaque para os de soja, palma e canola), num momento em que o balanço mundial de óleos vegetais não está folgado, com a demanda forte e problemas pelo lado da oferta”, disse a StoneX em relatório.

Além da Índia, o Brasil também exporta grandes volumes de óleo de soja para a China, que comprou 427,3 mil toneladas do produto brasileiro em 2021.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 25/02/2022

BOLSONARO RECLAMA DE PREÇO DA GASOLINA E COBRA SOLUÇÃO DA PETROBRAS

Durante a cerimônia do novo marco regulatório do Inmetro nesta sexta-feira, 25, o presidente da República, Jair Bolsonaro, falou sobre o preço da gasolina e ressaltou que não pode interferir na Petrobras. Ressaltou, porém, que tem cobrado soluções da estatal.

“O presidente da Petrobras ganha mais de R\$ 200 mil por mês, tem que trabalhar, apresentar solução”, disse Bolsonaro. “Eu não tenho como interferir na Petrobras, mas cai no meu colo”, ressaltou.

Bolsonaro também comentou que teve “problemas” para viajar quando era deputado federal, mas que “quebrou um galho com um policial federal”.

Sem dar detalhes, o presidente também disse que “haverá excelente boa notícia hoje à tarde pela industrialização do nosso País” e que a imprensa “vai ficar curiosa”. “Vamos voltar a industrializar o Brasil, primeiro passo é não atrapalhar o empresário”, afirmou.

No evento, o ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que as novas regras do Inmetro vão descomplicar a vida das empresas que querem inovar.



A secretária de Produtividade do Ministério da Economia, Daniella Marques, acrescentou que o novo modelo do Inmetro vai contribuir para melhorar a agenda regulatória do País.

“O Brasil é a maior fronteira aberta hoje no mundo em turbulência”, repetiu Guedes.

Em tom eleitoral, Bolsonaro criticou as gestões do PT no governo federal e lembrou financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) a obras na Venezuela.

Outros anúncios feitos por Bolsonaro no evento foram uma nova forma de medir quantos litros entram no carro ao abastecer e a oficialização de um acordo entre a União e a cidade de São Paulo sobre o Campo de Marte. “Acertamos com Paulo Guedes uma pendenga que tem mais de 50 anos no Campo de Marte, será publicado nos próximos dias”, declarou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 25/02/2022

ADM, BUNGE E CHS SUSPENDEM TEMPORARIAMENTE OPERAÇÕES NA UCRÂNIA

A trading de commodities agrícolas Archer Daniels Midland (ADM), dos Estados Unidos, disse que parou de operar suas instalações na Ucrânia em resposta a protocolos de segurança e diretrizes governamentais. A empresa, com sede em Chicago, afirmou que está monitorando o potencial impacto financeiro do conflito Rússia-Ucrânia.

Segundo um porta-voz da empresa, a ADM emprega mais de 630 pessoas nessas instalações, que incluem uma planta industrial de esmagamento de soja, um terminal de grãos, seis silos de grãos e um escritório comercial em Kiev.

“A ADM usará toda a amplitude de nossa cadeia de suprimentos global e integrada para atender às necessidades de nossos clientes em todo o mundo enquanto gerenciamos essa situação difícil”, disse a empresa.

A companhia tem uma participação de 50% na Aston Foods and Food Ingredients, uma companhia de adoçantes e amidos com sede na Rússia, de acordo com um documento regulatório.

Outras empresas agrícolas dos EUA que operam na Ucrânia também estão fechando escritórios e instalações em resposta ao ataque da Rússia. A Bunge, líder mundial no processamento de sementes oleaginosas e na produção e fornecimento de óleos e gorduras vegetais especiais, fechou os escritórios e suspendeu temporariamente as operações em instalações de processamento em duas cidades da Ucrânia, como informou a empresa na quinta-feira.

A Bunge emprega mais de mil trabalhadores no país que operam duas unidades de processamento, além de elevadores de grãos e um terminal de exportação de grãos.

A CHS, cooperativa agrícola e grande exportadora de grãos e varejista de sementes e produtos químicos, disse que vem reduzindo sua atividade de exportação na Ucrânia nas últimas semanas. Ela emprega 46 pessoas na região, mas não possui operações portuárias no país.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 25/02/2022

CRISE DA UCRÂNIA DESAFIA CAUTELA DA INDÚSTRIA PETROLEIRA

Por AFP



O aumento dos preços da energia alimentaram pedidos para que os Estados Unidos produzissem muito mais petróleo e gás - GETTY IMAGES NORTH AMERICA/AFP/Arquivos

A alta dos preços da energia alimentou os pedidos para que os Estados Unidos aumentem a produção de petróleo e gás, mas as empresas estão relutantes.

Depois de despencar no início da pandemia da covid-19, o preço do petróleo bruto se recuperou de forma gradual nos últimos meses e, recentemente alimentado pela crise da Ucrânia, chegou a US\$ 100 o barril na quinta-feira (24), pela primeira vez desde 2014.

As empresas petrolíferas, tanto gigantes como ExxonMobil e Chevron quanto menores, têm tido o cuidado de não aproveitar os lucros para crescer a todo custo.

Os investidores parecem mais favoráveis a que os lucros sejam usados para pagar dívidas, ou recompensar acionistas. Alguns também pressionam as grandes empresas a gastarem mais dinheiro em energias que liberem menos carbono do que os hidrocarbonetos.

Além disso, os gigantes do setor aprenderam uma lição com a forte queda dos preços do petróleo no início de 2020 e a persistente incerteza sobre a trajetória da pandemia e seus efeitos na demanda energética.

Dada a recente escalada dos preços, o poderoso grêmio de produtores de energia dos Estados Unidos, o American Petroleum Institute, considerou, no entanto, que Joe Biden precisava mudar de rumo.

A entidade pediu ao presidente que autorize mais projetos de exploração em terras federais e em alto-mar, agilize o licenciamento e diminua a burocracia.

“À medida que a crise na Ucrânia se aprofunda, a liderança energética dos Estados Unidos é mais importante do que nunca”, escreveu o grupo no Twitter.

Os congressistas republicanos também brandiram a situação na Ucrânia para reiterar sua oposição à política energética e ambiental de Biden, que, entre outras medidas, cancelou o oleoduto Keystone e impôs restrições a projetos de energia em terras federais.

Neste contexto, o senador Bill Cassidy, da Louisiana, quer que os Estados Unidos “inundem” o mundo com energia barata para “destruir” a “máquina de guerra” financiada pelo petróleo da Rússia.

– Guerra econômica –

Para Peter McNally, analista da empresa de investimentos Third Bridge, as empresas do setor não vão mudar sua estratégia repentinamente.

“Todo mundo tem dito às empresas que não extraiam muito, tanto acionistas quanto investidores socialmente conscientes e o presidente Joe Biden”, comentou à AFP.

O setor já viu o barril ultrapassar os US\$ 100 e, todas as vezes, o preço caiu acentuadamente.

O status da Rússia como gigante da energia, terceiro maior produtor de petróleo do mundo e fornecedor de até 40% das importações de gás da Europa, influenciou a resposta ocidental à invasão da Ucrânia.

Na quinta-feira, Washington anunciou uma nova rodada de sanções, mas se absteve de excluir Moscou do sistema bancário internacional Swift, que permite que dinheiro seja facilmente transferido para pagar barris de petróleo.

“Um conflito militar em larga escala entre a Rússia e o Ocidente é improvável, mas uma guerra econômica profunda é quase inevitável”, acredita Jarand Rystad, presidente da empresa Rystad Energy, observando que a Rússia poderia usar suas exportações de energia como uma arma.

De qualquer forma, pelo menos até recentemente, os produtores de petróleo dos EUA relutavam em aumentar seus investimentos em novos projetos.

Na semana passada, a Devon Energy disse que não planejava aumentar os gastos com investimentos em 2022, embora seus lucros tenham aumentado.

Durante a divulgação dos resultados anuais no final de janeiro, o CEO da Chevron, Mike Wirth, também prometeu “permanecer disciplinado” em questões de investimento.

Tradicionalmente, o aumento dos preços da energia incentiva o desenvolvimento de alternativas aos combustíveis fósseis, lembra Jim Krane, especialista em energia da Rice University, em Houston.

E, embora a crise na Ucrânia exacerbe as preocupações com a segurança energética de curto prazo, ela não muda a necessidade de fontes mais limpas, argumenta.

O conflito “pode retardar esse processo em alguns lugares e acelerá-lo em outros”, prevê.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 25/02/2022

MONEYTIMES

MONEYTIMES

CONFLITO NA UCRÂNIA PREOCUPA PORTOS PARANAENSES QUANTO À ENTRADA DE FERTILIZANTES



Para o presidente Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado do Paraná Argyris Ikonomou, é preciso aguardar a evolução do conflito para avaliar os impactos (Imagem: Pixabay/WFranz)

O conflito entre Rússia e Ucrânia está gerando apreensão nos portos paranaenses, principal porta de entrada de fertilizantes no Brasil, informou a Portos do Paraná –

empresa que administra os terminais portuários no Estado. Em nota, a companhia afirma que “acompanha o momento de tensão no Leste Europeu com atenção”.

Na avaliação do diretor-presidente da empresa, Luiz Fernando Garcia, ainda é “cedo” para saber quais serão os impactos diretos e indiretos da crise no Leste Europeu, mas a situação “preocupa” principalmente o segmento dos granéis de importação, especialmente dos adubos. “Para se ter uma ideia, das quase 11,5 milhões de toneladas importadas (pelos portos paranaenses) de fertilizante no ano passado, cerca de 2,35 milhões, mais de 20%, vêm da Rússia”, disse o executivo na nota. “A preocupação realmente é com a Rússia que, em guerra, tende a suspender as atividades portuárias e o comércio com os países, principalmente ocidentais”, apontou Garcia.

Presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado do Paraná (Sindapar), Argyris Ikonoumou afirmou que dificilmente os portos do Paraná recebem navios com bandeiras desses países (Rússia, Ucrânia ou Belarus), a preocupação é com o alto risco e custo dos fretes para os navios. “A possibilidade de impacto negativo que eu consigo enxergar, no momento, seria a dificuldade, alto risco e o aumento do valor dos fretes para navios que, a partir de agora, vão escalar em portos da Rússia para carregamento de fertilizantes, por exemplo”, comentou.

Ele observou ainda que é preciso aguardar a evolução do conflito para avaliar os impactos.

Para o gerente executivo do Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas no Estado do Paraná (Sindiadubos), Décio Luiz Gomes, a preocupação abrange também Belarus – país vizinho da Rússia e grande fornecedor de cloreto de potássio ao Brasil. “A apreensão é quanto os problemas logísticos para escoar esses produtos. A invasão da Rússia à Ucrânia complica ainda mais a situação que já estava delicada com a Belarus, outro importante mercado”, disse, mencionando que o escoamento da produção de Kcl de Belarus está interrompido por sanções impostas pela Lituânia. Ele acrescentou que a indústria brasileira de fertilizantes já estava sentindo os efeitos da suspensão das exportações de alguns adubos russos e limitação de cotas por outros.

Conforme Gomes, a maioria das empresas produtoras de fertilizantes nos dois países – Rússia e Belarus – são estatais. “Ou seja, as decisões dessas empresas vão a reboque do que decidem os respectivos governos em relação ao mercado internacional”, pontuou.

Fonte: MoneyTimes
Data: 25/02/2022

A CHINA FINALMENTE SE PRONUNCIA SOBRE A INVASÃO DA RÚSSIA À UCRÂNIA. SAIBA QUAL FOI A POSIÇÃO DE PEQUIM NO CONFLITO

Neste jogo de xadrez internacional, os chineses vão além do respeito ao território ucraniano e estão atentos às sua própria soberania

Por Carolina Gama



Imagem: shutterstock

Sem alarde e sem palavras de ordem. Foi assim que a China finalmente deu as caras no conflito entre Rússia e Ucrânia. A posição do gigante asiático era aguardada para que ficasse evidente o que está em jogo: o reequilíbrio de forças globais.

Não era difícil de adivinhar que Pequim ficaria do lado de Moscou — e, portanto, contra os Estados Unidos. No

entanto, o tom da abordagem é que chama atenção.



Em um telefonema nesta sexta-feira (25) ao colega russo, Vladimir Putin, o presidente chinês, Xi Jinping, defendeu o diálogo e reforçou a respeito à soberania.

Na ligação, Xi afirmou que a "dramática mudança" na situação do leste ucraniano atraiu alto nível de atenção da comunidade internacional.

Para ele, é importante abandonar a "mentalidade de Guerra Fria" e respeitar as demandas razoáveis de segurança de todos os Estados, de forma "equilibrada, sustentável e efetiva".

O QUE ESTÁ POR TRÁS DO POSICIONAMENTO CHINÊS

Com a invasão russa à Ucrânia ficou claro que Putin não quer que Kiev faça parte da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan). Mas, para entender melhor o caso, precisaremos olhar para a história.

A Otan foi formada logo após a Segunda Guerra pelos Estados Unidos para garantir que a Guerra Fria não esquentasse e se tornasse uma guerra nuclear. Do lado da União Soviética foi estabelecido o Pacto de Varsóvia.

Em meio ao processo de dissolução da URSS, o Pacto de Varsóvia foi extinto em março de 1991. Já a Otan, que tinha entre suas funções "deter o avanço do comunismo", seguiu não apenas existindo, mas também se expandindo.

E é aí que voltamos aos dias atuais e as posições russa e chinesa se alinham. Ao falar em respeito à soberania e às demandas de todos os Estados, as palavras de Xi para Putin não convergem apenas ao caso ucraniano, mas também às constantes ameaças à soberania nacional chinesa.

Taiwan na rota da China

O cuidado da China em não apoiar explicitamente uma invasão a territórios separatistas encontra como resposta Taiwan.

E dois pontos devem ser observados. O primeiro é que Pequim recorrentemente acusa países como Estados Unidos e Reino Unido de violarem os interesses chineses em matéria de segurança nacional ao defenderem que a província se arme e declare independência formal.

A China considera Taiwan como parte do território do país, mas a ilha tem um governo autônomo, com apoio dos Estados Unidos, desde a revolução comunista de 1949. Nos últimos anos, Pequim elevou o tom contra os separatistas, o que despertou o temor de uma invasão.

Não à toa ontem, quando as forças de Vladimir Putin entraram nos territórios do leste ucraniano, a Força Aérea de Taiwan alertou que nove aeronaves chinesas entraram em sua zona de defesa.

Taiwan tem observado com cautela a crise na Ucrânia, com medo de que a China faça algum movimento. Embora a província não tenha relatado nenhuma ação incomum das forças chinesas, o governo aumentou seu nível de alerta.

E o que disse Putin à China?

Enquanto ouvia de Xi Jinping sobre soberania e diálogo, Putin reclamou da Otan e dos Estados Unidos.

O presidente russo disse ao colega chinês que os Estados Unidos e a aliança ignoraram as preocupações de segurança legítima de Moscou e repetidamente rejeitaram suas promessas à Rússia.

O líder do Kremlin expressou ainda disposição em manter negociações de alto nível com Kiev.

Mais cedo, o presidente da Ucrânia pediu negociações com Moscou em dois pronunciamentos. Em um deles, Volodymyr Zelensky afirmou que seu país pode adotar um “status neutro” — o que, na prática, significaria o abandono da ambição de entrar na Otan.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/02/2022

CANADIAN SOLAR FORNECERÁ ENERGIA PARA USIMINAS EM NOVO PARQUE SOLAR EM GOIÁS

Por Reuters



Para atender a parceria, a Canadian Solar desenvolverá e construirá um projeto de 381 megawatts-pico (MWp) em Luziânia (GO) (Imagem: Unsplash/@publicpowerorg)

A Canadian Solar anunciou nesta sexta-feira um contrato para fornecer energia elétrica à Usiminas (USIM5) a partir de um novo complexo de geração solar em Goiás.

Segundo o comunicado da Usiminas, o contrato assinado entre as empresas prevê a entrega de 30 megawatts (MW) médios de energia renovável por 15 anos a partir de 2025, o que representa cerca de 12% do volume de energia consumida pela companhia siderúrgica.

Para atender a parceria, a Canadian Solar desenvolverá e construirá um projeto de 381 megawatts-pico (MWp) em Luziânia (GO), envolvendo investimentos de 1,35 bilhão de reais.

A construção está prevista para começar no primeiro trimestre de 2024, e o projeto deve entrar em operação comercial em janeiro de 2025.

Uma vez em operação, o complexo solar deverá gerar cerca de 790 gigawatts-hora (GWh) de energia limpa por ano, equivalente ao consumo anual de aproximadamente 432.700 residências.

A Canadian destacou que este é o primeiro contrato de compra e venda de energia (PPA, na sigla em inglês) corporativo assinado diretamente com um cliente industrial no modelo de autoprodução.

“Esta transação também contribui para aumentar nossa presença e posição de liderança no mercado brasileiro e demonstra nossa capacidade de continuar entregando soluções sustentáveis, competitivas e inovadoras para nossos clientes em um país onde desenvolvemos mais de 4,1 GWp de projetos”, disse o CEO da Canadian Solar, Shawn Qu, em nota.

Fonte: MoneyTimes

Data: 25/02/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

COMPANHIA DE TRANSPORTES MARÍTIMOS MSC SUSPENDE OPERAÇÕES NO BRASIL

Por Ruth Rodrigues



A gigante no transporte de cargas dentro do setor de portos MSC anunciou a suspensão das suas operações no mercado brasileiro e trouxe grandes alertas para a logística da exportação no país

Em uma nota enviada aos clientes, a companhia de transporte de cargas MSC anunciou a suspensão das suas operações nos portos brasileiros. Assim, nessa sexta-feira, (25/02), o setor portuário e os representantes do segmento encontram-se bastante surpresos e apreensivos com o futuro da logística dentro da exportação no país, com os grandes impactos que essa suspensão nas atividades trará para o cenário nacional.

MSC anuncia a suspensão das suas atividades no segmento de transporte de cargas dentro dos portos brasileiros por tempo indeterminado

A companhia MSC é a líder mundial no transporte de cargas entre os portos de todo o planeta, garantindo uma grande presença na exportação de granéis para diversos países no mundo e exercendo uma grande influência sobre todo o mercado de portos. Agora, a empresa fez um anúncio direto com os seus clientes e colaboradores no mercado brasileiro e anunciou a suspensão, por tempo indeterminado, das suas atividades no país, sem abrir portas para conversas e discussões acerca da decisão.



Vídeo mostra com exclusividade, o motivo pelo qual a gigante dos mares decidiu paralisar suas operações em solo brasileiro
<https://youtu.be/gFfSOPBPIIU>

Devido aos casos recorrentes de tráfico, MSC toma decisão importante acerca de suas operações no Brasil. Fonte: Band

Essa decisão, segundo a companhia, foi tomada com base em um cenário de custos de frete em patamares recordes e dificuldades para obter escalas de embarque e contêineres para exportação que já vinha prejudicando o embarque e desembarque de bens e mercadorias nos portos brasileiros. Além disso, as ameaças dentro da própria logística de transporte de cargas na empresa vinham fazendo com que a MSC considerasse a suspensão das atividades nos portos brasileiros. A companhia afirmou aos seus clientes que a interceptação do transporte de contêineres para promover o comércio ilícito de drogas foi uma das principais razões que a levaram a tomar essa decisão.

Um dos seus maiores clientes, a Café Labareda tinha cerca de 15 contêineres programados para serem embarcados quando a empresa anunciou a suspensão das suas atividades no Brasil e tentou buscar contato com a MSC, mas não conseguiu sucesso. A empresa se mantém bastante rígida em relação à sua decisão e não considera retomar as suas operações na exportação dentro dos portos brasileiros por agora, apesar de não afirmar nada sobre o futuro da companhia.

Setor de portos será bastante afetado com as alterações na logística causadas pela suspensão das atividades da MSC

A decisão repentina da companhia de transporte de cargas MSC chocou bastante o setor de portos brasileiro e alertou muitos representantes do segmento sobre o futuro da exportação no país. Assim, a Associação de Comércio Exterior do Brasil considera que a falta de diálogo e aviso prévio sobre a suspensão das atividades irá trazer sérios prejuízos e impactar negativamente a logística dos transportadores nacionais, bem como as operações dentro dos próprios portos que já estavam aguardando os embarques junto à empresa.

Dessa forma, o diretor de Comércio Exterior da Câmara de Comércio, Indústria e Serviços do Brasil (Cisbra), Arno Gleisner, prevê sérios impactos na cadeia logística internacional e destaca que “Nós entendemos a posição da empresa como uma preocupação e pressão para que deixe de acontecer a utilização dos contêineres para o embarque de drogas, mas gostaríamos e preferiríamos que isso tivesse sido feito de uma forma diferente, porque ela realmente complica a exportação e vai fazer com que empresas brasileiras tenham menos opções de embarques de suas mercadorias”.

Por fim, a Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Transportadoras de Contêineres (ABTTC) acredita que essa decisão repentina deve servir como alerta para as empresas de transporte brasileiras ficarem atentas aos contratos com grandes companhias como a MSC e em relação às operações previstas.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 25/02/2022

WILSON SONS CONTINUA COM INVESTIMENTOS NOS PORTOS DO ARCO NORTE

Por Ruth Rodrigues



A região do Arco Norte é o mais novo foco da Wilson Sons para os investimentos na logística e na infraestrutura dos portos locais, visando melhorias nas condições de movimentação de carga

A gigante no setor de portos brasileiros, Wilson Sons, está cada vez mais focada nos investimentos dentro dos portos do Arco Norte e nas melhorias da logística local e, durante essa última segunda-feira,

(21/02), comentou sobre a iniciativa. A empresa vê um grande potencial na movimentação de carga dentro dos complexos da região e pretende continuar com os esforços para garantir as melhorias necessárias nessas operações.

Região do Arco Norte é o novo foco da Wilson Sons em relação aos investimentos voltados para a logística e infraestrutura portuária

A companhia Wilson Sons é uma das maiores no mercado de portos brasileiros em relação à movimentação de carga, soluções de logística e melhorias em infraestrutura portuária, contando com grandes projetos voltados para o mercado nacional. Agora, a empresa está visando a região do Arco Norte para aplicar diversos investimentos em melhorias na infraestrutura e logística, com foco na expansão das operações de movimentação de carga para garantir mais lucro nos complexos.



O ano de 2021 foi bastante positivo para a Wilson Sons e a companhia contou com um crescimento expressivo no volume de manobras nos portos da região e, agora, tem expectativas positivas para os próximos anos, com a ajuda dos seus investimentos dentro do setor de portos. Mas o foco não é sem fundamentação, uma vez que, segundo a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), os portos do Arco Norte, em conjunto, cresceram mais de 25% de 2016 a 2021, expandindo ainda mais as operações de movimentação de carga dentro do mercado nacional e internacional.

Com isso, Mateus Melo, gerente regional da divisão de Rebocadores, destaca a necessidade de investimentos dentro da infraestrutura portuária e as melhorias que são precisas na logística dos portos, afirmando também que “O investimento em infraestrutura como ferrovias, por exemplo, será fundamental para suportar os projetos dos grandes players do mercado. O modal ferroviário é importante para o desenvolvimento do Arco Norte, além de ser uma excelente forma de conectar seus portos às demais regiões do país”.

Wilson Sons visa expandir ainda mais a sua presença nos portos brasileiros e atrair novos investimentos para a movimentação de carga no país

A presença da Wilson Sons no mercado nacional cresce a cada ano e o mais recente ano de 2021 marcou os primeiros 12 meses completos da atuação da companhia em Santarém, porto em que a unidade de Rebocadores passou a operar em novembro de 2020. A companhia foi a primeira a atuar com um rebocador azimutal com mais de 45 toneladas de tração estática (TBP) nas operações da região e, por isso, estudou as necessidades do porto, fez a capacitação dos trabalhadores e colaboradores e investiu pesado na infraestrutura e logística local.

Assim, a movimentação de carga no Arco Norte contou com grandes destaques como o minério de ferro, petróleo e derivados, grãos e fertilizantes. Outro fator positivo para as operações é a divisão de Rebocadores, que tem forte atuação no terminal de Ponta da Madeira e contribui para que o minério de ferro seja a carga de maior representatividade para a companhia no Arco Norte.

Por fim, em relação aos produtos do agronegócio como a soja e outros grãos, a Wilson Sons cresceu quase 20% no volume de manobras de navios, marcando ainda mais a sua presença dentro do segmento. Agora, com os novos investimentos no Arco Norte, a empresa pretende alcançar um novo patamar dentro do setor de portos brasileiro durante os próximos anos.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 25/02/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS AVALIA CRISE DA UCRÂNIA PARA DECIDIR REAJUSTES DOS COMBUSTÍVEIS

Para Silva e Luna cenário é de muita incerteza e volatilidade para definição de reajustes dos combustíveis nas refinarias da Petrobras

Por epbr - 25 de fevereiro de 2022 - Em Combustíveis, Comece seu Dia, Internacional, Petróleo e gás

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

A partir de sexta (25/2), vamos suspender o envio da newsletter Comece seu Dia, que retorna na segunda (7/3).



O presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, discursou em cerimônia na sede IBP, no Rio de Janeiro, para marcar a parceria da companhia com empresas do setor de óleo e gás e instituições sem fins lucrativos em programa social de acesso ao gás de cozinha. Foto: Bruno de Castro/Agência Petrobras

O presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, disse nessa quinta (24/2) que o cenário internacional após a invasão da Ucrânia pela Rússia ainda é de muita incerteza e volatilidade

para uma definição de eventuais reajustes dos combustíveis nas refinarias da companhia.

— “Estamos vivendo um momento de pico de volatilidade e de extrema incerteza. Nesse cenário, vamos continuar observando minuto a minuto”, declarou. Reuters

— Mais cedo, em teleconferência com analistas, o diretor de Comercialização e Logística da Petrobras, Cláudio Mastella, reafirmou a manutenção do Preço de Paridade de Importação (PPI), mesmo com a crise. O argumento é de que, se ela não acompanhar as cotações do petróleo e dos derivados, o mercado brasileiro de combustíveis e o abastecimento interno poderão ser comprometidos. Estadão

— Entretanto, também comentou que a empresa avaliaria os impactos da alta volatilidade dos preços do petróleo no mercado internacional, após o ataque da Rússia à Ucrânia, antes de tomar qualquer decisão sobre os preços.

— E explicou que a desvalorização do dólar frente ao real tem permitido a empresa manter, desde 12 de janeiro, os valores médios da gasolina e do diesel inalterados em suas refinarias, apesar de um avanço das cotações do petróleo no exterior. Reuters

— Mas o petróleo, que já registrava valorização de 20% antes da crise, continua em rota ascendente. Após superarem a marca dos US\$ 100 com a invasão da Ucrânia pela Rússia, os contratos futuros de petróleo fecharam a sessão de quinta (24/2) em alta, mas abaixo dos três dígitos.

— O Brent, que chegou a US\$ 105,79, fechou a sessão com ganho de US\$ 2,24 (2,3%), a US\$ 99,08 o barril, e o WTI subiu US\$ 0,71 (0,8%), para fechar em US\$ 92,81 o barril, após atingir US\$ 100,54. Reuters

Estoques de petróleo dos EUA ajudam a segurar barril... Segundo o Departamento de Energia (DoE, na sigla em inglês), subiram 4,514 milhões de barris, atingindo 416,022 milhões de barris, na semana encerrada em 18 de fevereiro. Analistas do Wall Street Journal previam acréscimo de 300 mil barris.

— Os estoques de gasolina caíram, mas menos que o esperado: 582 mil barris, a 246,479 milhões de barris, ante expectativa de queda de 1,5 milhão de barris. Já os de destilados caíram 584 mil barris, a 119,678 milhões de barris, quando a previsão era de queda de 2 milhões. Estadão

... Mas a pressão é crescente sobre os preços do GNL A invasão da Ucrânia pela Rússia também pressiona o gás natural. A Petrobras não vê risco no suprimento de carga importada de GNL diante da crise, mas observa “impacto bastante significativo em custo”, disse o diretor-executivo de Refino e Gás Natural da petroleira, Rodrigo Costa.



— “A gente já vê movimentações de precificações de GNL voltando a 30 dólares por milhão de BTU, equivalente a cerca de 300 dólares por barril, patamares extremamente elevados que trazem onerosidade maior ao custo de regaseificação”, afirmou. Reuters

— Na segunda (2 1/2) — antes, portanto, da invasão da Ucrânia —, a Shell avaliou que o mercado global de GNL deverá permanecer apertado este ano após a volatilidade de 2021, quando a demanda aumentou 6% e os preços atingiram recordes históricos.

ANP impede restituição de valores em arbitragem da 12ª Rodada Em sentença arbitral, a ANP foi parcialmente vencedora em arbitragem em que a Petra Energia e a Bayar pediam, entre outros pontos, a restituição dos bônus de assinatura pagos por blocos da 12ª Rodada, de 2013, o que foi negado.

— Após a rodada, houve o ajuizamento de seis ações civis públicas pelo Ministério Público Federal, para proibir o uso do faturamento hidráulico e a anulação do leilão. Petra e Bayar foram afetadas por decisões da Justiça Federal de Presidente Prudente (SP).

— As concessionárias requereram administrativamente a rescisão contratual. A ANP propôs uma rescisão consensual, desde que as empresas renunciassem ao recebimento de quaisquer valores. Como não houve acordo, foi instaurada arbitragem.

B3 questiona 3R Petroleum sobre ações A 3R Petroleum informou que foi questionada pela B3 sobre oscilações na cotação de suas ações ordinárias, número de negócios e quantidade negociada entre 10 e 23 de fevereiro.

— Em resposta, a 3R Petroleum disse não ter conhecimento de ato ou fato relevante. Mas destacou que a divulgação dos resultados do 4T21 e do ano de 2021, em 22 de fevereiro, e relatórios de analistas sobre os resultados podem ter influenciado a movimentação atípica.

Vale supera Petrobras no ranking de lucros O lucro líquido recorde de R\$ 121,2 bilhões em 2021 divulgado pela Vale nessa quinta (24) agora é o maior já registrado por empresas de capital aberto no Brasil, segundo levantamento da plataforma Economatica a pedido do g1. O topo do ranking tinha sido ocupado pela Petrobras, que, na quarta (23/2), divulgou lucro líquido de R\$ 106,668 bilhões em 2021.

Armazenamento das hidrelétricas do SIN alcançou de 60,9% Em reunião do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) nessa quinta (24/2), o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) mostrou que o armazenamento equivalente das hidrelétricas do Sistema Interligado Nacional (SIN) alcançou 60,9%. Com isso, foram suspensos os despachos termelétricos e a importação de energia para os subsistemas Sudeste/Centro-Oeste, Nordeste e Norte.

— Os reservatórios da região Sul permanecem com cerca de 30% de armazenamento, volume mínimo operativo. Por isso, haverá intercâmbio de energia dos demais subsistemas para lá. Além disso, pode haver acionamento de termelétricas e importação de energia dos países vizinhos, ao custo máximo de R\$ 375,66/MWh.

Sete em cada 10 brasileiros querem energia solar em casa Ter energia solar em casa é desejo de 73,5% da população brasileira. Os dados são do Censo de Moradia Quinto Andar, pesquisa realizada pela startup imobiliária em parceria com o Datafolha.

— Outra pesquisa, da Associação Brasileira de Incorporadoras Imobiliárias (Abrainc), revelou que 66% dos entrevistados estão dispostos a pagar mais para terem energia solar no imóvel. Money Times

Emissões de metano do setor de energia são 70% maiores As emissões globais de metano do setor de energia são aproximadamente 70% maiores do que a quantidade relatada oficialmente pelos governos nacionais, mostra análise da Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês) divulgada na quarta (23/2).

— Um dos problemas na medição das emissões de metano é que cada país é livre para usar metodologias diferentes para fazer suas estimativas. Outro é a coleta de dados baseada em estimativas e equações, não em medições reais.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 25/02/2022

EÓLICAS OFFSHORE PRECISAM DE UM MARCO REGULATÓRIO; “SEM ISSO, OS INVESTIDORES NÃO VÃO VIR”

Embaixador da Dinamarca no Brasil, Nicolai Prytz, fala de oportunidades de investimentos no Brasil e que políticas ambientais serão critério para entrada do Brasil na OCDE

Por Gabriel Chiappini - 25 de fevereiro de 2022 - Em Congresso, Entrevista, Eólica, Mercado offshore, Transição energética



Embaixador da Dinamarca no Brasil, Nicolai Prytz (foto: Geraldo Bubniak/AEN)

O embaixador da Dinamarca no Brasil, Nicolai Prytz, defendeu, em entrevista à epbr, a construção de um marco regulatório das eólicas offshore que dialogue com os interessados e traga maior certeza aos investidores.

Dinamarca e Brasil assinaram no fim do ano passado um memorando de entendimento para cooperação no desenvolvimento da eólica offshore e transição energética. O país

nórdico é pioneiro na geração de energia proveniente do vento em alto mar.

“Seria prudente em algum momento consultar as empresas e investidores. O marco regulatório no final das contas tem que ser interessante para os investidores”, diz.

“Tem que conversar com os investidores lá fora para ver quais são as condições básicas. Tem que ser transparente, ter segurança jurídica, e tem que ter retorno”.

Marco para eólica offshore no Senado

O Ministério de Minas e Energia (MME) publicou um decreto no fim de janeiro. O Congresso Nacional também discute o tema – o principal PL foi proposto por Jean Paul Prates (PT/RN) e é relatado pelo líder do PL, Carlos Portinho (RJ), no Senado.

O decreto prevê um rito para contratação das áreas offshore para geração de energia, mas agentes do mercado entendem que ainda há lacunas na regulação. Sem falar, na possibilidade de o marco ser alterado pelos parlamentares.

“Estamos aqui para compartilhar nossas experiências”, Prytz. “Tem condições super interessantes no Brasil. Teve o decreto, mas tem que detalhar ainda mais (...) O que falta é marco regulatório, porque sem isso os investidores não vão vir. É o que está trabalhando o governo...sei que o MME está dando prioridade”.

Diversificação de fontes no planejamento energético



O acordo entre os países também prevê a troca de informações sobre planejamento energético.

Para ele, a aposta nas eólicas offshore seria essencial para diversificar a matriz elétrica brasileira que, apesar de limpa, ainda é muito concentrada na geração hidrelétrica, sensível à crise hídrica, como a observada no ano passado.

“O Brasil, o governo e as autoridades estão prontos para apostar em energia eólica offshore (...) Do lado brasileiro, a demanda não é necessariamente uma matriz energética mais limpa, eu acredito que vocês já tem isso. Acredito que o Brasil é um exemplo para todo o mundo, tendo o apenas o desafio da diversificação”, explica.

Recentemente, o governo começou a limitar o despacho termoelétrico, mais caro, mas tem poupado os reservatórios para atravessar o período seco de 2022.

“O Brasil vem diversificando pouco a pouco a matriz elétrica, mas o ano passado mostrou que ainda tem caminho para percorrer. Estava a ponto de uma nova crise energética”.

Investimentos dinamarqueses no Brasil

O embaixador ressalta que os investidores dinamarqueses estão de olho nas oportunidades que o Brasil oferece.

“Acredito que as empresas que podem desenvolver isso no Brasil existem, o capital existe. Mas tem que ter transparência e perspectiva de retorno. Sem isso ninguém vai vir”, diz Nicolai.

Ele destaca o potencial dos fundos de pensão da Dinamarca como fontes de recursos para financiamento dos projetos de eólicas offshore.

“Ninguém que mexe com fundo de pensões quer surpresa (...) Só posso falar pela Dinamarca. Mas tem fundos de pensão que adoram investir nesse tipo de projeto, mas não necessariamente no Brasil. Pode ser Taiwan, Vietnã, Coreia do Sul e Índia. Tem projetos interessantes por todo o mundo”, afirma.

Um possível investidor seria a Copenhagen Infrastructure Partners (CIP), gestora de fundos dinamarquesa focada em infraestrutura de energia renovável. A CIP tem como sócio o maior fundo dinamarquês de pensão, o PensionDanmark, que gere mais de 36 bilhões de euros em ativos.

Em novembro do ano passado, duas comitivas brasileiras se reuniram com representantes da CIP em Copenhagen, em agenda organizada pelo Embaixador do Brasil na Dinamarca, Rodrigo Azeredo. Uma comitiva com representantes do Rio Grande do Norte e outra com integrantes do governo do Ceará.

Hidrogênio verde combinado com eólicas offshore

Tanto Ceará como Rio Grande do Norte lançaram programas para atrair investimentos em projetos de produção de hidrogênio verde, com projetos que contam com o desenvolvimento de parques eólicos offshore.

O Rio Grande do Norte chegou a assinar um memorando de entendimento com a CIP para execução do projeto Alísios Potiguares, com 1,8 GW de produção de energia offshore e hidrogênio verde.

As reuniões também contaram com a presença de representantes das dinamarquesas Vestas – maior fabricante de aerogeradores do mundo – e Orsted – empresa líder mundial em energia eólica offshore.

A fabricante de aerogeradores já possui uma fábrica no Ceará e pretende instalar uma segunda unidade no estado.

Vestas e Orsted também integram o consórcio AquaVentus, que espera produzir hidrogênio verde alimentado por 10 GW de energia eólica offshore instalada no Mar do Norte. Com esse projeto, a Dinamarca espera exportar H2V.

“Esse tema [hidrogênio verde] tem muito interesse na Dinamarca. Eu sei que algumas empresas estão vendo o que está acontecendo no Brasil e o futuro do Brasil em hidrogênio verde”, conta Nicolai.

No início de fevereiro, Prytz esteve reunido com o governador do Rio Grande do Sul (RS), Eduardo Leite, que apresentou ações e projetos do estado para obtenção de hidrogênio verde (H2V).

Rotas para descarbonização do transporte marítimo

Recentemente, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e a Autoridade Marítima Dinamarquesa (DMA) assinaram um documento para cooperação no tema.

“Essa colaboração já existe e irá se intensificar ainda mais entre o Brasil e a Dinamarca”, diz.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, se reunirá em breve com o embaixador da Dinamarca para o clima, Tomas Anker Christensen, que está em visita ao Brasil.

Em abril, será a vez de Nery ir à Dinamarca para aprofundar as discussões com foco na sustentabilidade no transporte marítimo.

“Nossa primeira-ministra apresentou em Glasgow que a Dinamarca tem ambição de que até 2050 todo o transporte marítimo seja sem energia fóssil”, destaca o embaixador.

A lei climática aprovada na Dinamarca espera reduzir as emissões do país em 70% até 2030, até alcançar a neutralidade em 2050.

Em janeiro, a dinamarquesa A.P. Moller – Maersk — segunda maior empresa do setor — foi além, e anunciou que pretende zerar suas emissões até 2040.

Responsável por 90% de todo o comércio global, o transporte marítimo responde por cerca de 3% das emissões de gases de efeito estufa (GEE). Segundo o compromisso da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), esse volume deverá cair pela metade até 2050.



Parque eólico offshore da Ørsted; Dinamarca instalou 1,703 GW de potência até o fim de 2020

Financiamento climático e OCDE

Além das ambiciosas metas de descarbonização, durante a COP26, a Dinamarca se comprometeu em colaborar com US\$ 1 bilhão anual no fundo de US\$ 100 bilhões criado por países ricos para financiar a

transição em países pobres.

Para Nicolai, esse passo da Dinamarca é um incentivo aos países ricos em se comprometerem com o financiamento climático.

“A Dinamarca se comprometeu com 1% dos 100 bilhões, isso corresponde a uma fatia maior que o nosso PIB na conta global”, ressalta.

O embaixador também avalia as novas ambições apresentadas pelo Brasil durante a conferência do clima, mas ressalta que é necessário ver resultados.

“O governo brasileiro assumiu compromissos na COP26. Mas a gente logicamente vai acompanhar”, afirma.

“Acompanhamos com muito detalhe o que está acontecendo, seja em projetos de lei de licenciamento ambiental, cortes no orçamento, a gente acompanha. Mas no final das contas só o que vale são os números”.

Controle do desmatamento é critério para acordos comerciais

Entretanto, quando o tema é desmatamento, ele lembra que “os números não são muito positivos”.

“Temos direito a ser um pouco céticos, mas vamos ser positivos”, pondera. “Tem muito receio entre alguns países exatamente pela questão de desmatamento tão alta”.

Para o embaixador, o acordo do Mercosul com a União Europeia e a candidatura brasileira para integrar a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) são fortes incentivos para que o Brasil reforce suas políticas de proteção ambiental, assim como de garantia de direitos humanos.

Dinamarca, uma das apoiadoras pela entrada do Brasil na Organização, utilizará os resultados dessas políticas como critério de avaliação.

“O Brasil tem que cumprir com várias condições. O fato que o Brasil é candidato não quer dizer que está dentro. A Dinamarca quer que aconteça, esteve sempre a favor do Brasil virar membro da OCDE, mas tem condições para entrar. Não é só uma formalidade de adaptação de regras na área de anticorrupção, propriedade intelectual, meio ambiente e desmatamento. Tem que cumprir também. Esse vai ser o foco nessa avaliação”.



Gabriel Chiappini

Cobre os mercados de energia com foco em novos negócios, soluções sustentáveis e governança socioambiental 

gabriel.chiappini@epbr.com.br

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 25/02/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO ANUNCIA HOJE CORTE DE 25% NO IPI, IMPOSTO COBRADO DA INDÚSTRIA NACIONAL

Medida deve ter impacto de R\$ 20 bi para União, estados e municípios

Por Manoel Ventura, Geralda Doca e André de Souza



Indústria de plásticos em São Paulo. Corte no IPI deve atingir todos os setores Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

BRASÍLIA — O governo federal deve anunciar na tarde desta sexta-feira um corte linear de 25% nas alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), que incide sobre a indústria nacional e cujos percentuais cobrados variam conforme o produto.

Muito além da gasolina: Impacto da alta do petróleo vai das embalagens a tecidos e calçados

Apenas o tributo sobre cigarro e bebidas não deve ser reduzido. A arrecadação do IPI é repartida com estados e municípios. Por isso, o corte de 25% geraria um impacto de R\$ 10 bilhões para a União e de R\$ 10 bilhões para governadores e prefeitos, segundo cálculos da equipe econômica.

O corte nessa dimensão já fora confirmado pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, mas não estava previsto para esta sexta-feira. O governo teve que antecipar o anúncio porque houve uma paralisação da venda de bens duráveis, especialmente veículos, depois que o ministro falou do assunto nesta semana.

O restante do pacote de medidas para estimular a economia, como a renovação das linhas de financiamento dos programas criados na pandemia para micro e pequenas empresa e a nova rodada de saque do FGTS, será anunciado após o Carnaval.

Os programas de crédito, como Pronampe e Peac Maquinhas, terão vigência prorrogada para dezembro de 2023. As operações foram encerradas no fim do ano passado. A expectativa é alavancar até R\$ 100 bilhões na economia.

Desejo antigo

Baixar o IPI sobre todos os produtos é um desejo antigo do ministro da Economia, que agora volta à mesa num contexto de alta da arrecadação e de disputa com governadores sobre o ICMS e com relação aos reajustes salariais de servidores.

Nesta manhã, em evento no Inmetro, o presidente Jair Bolsonaro disse que iria anunciar uma “excelente notícia” para o Brasil.

— Hoje à tarde temos uma excelente notícia para dar a todo o Brasil. A imprensa vai ficar bastante curiosa. Era uma coisa que queríamos fazer lá atrás. A pandemia atrapalhou muito. Vamos voltar a industrializar o país. O primeiro passo é não atrapalhar o empresário — disse Bolsonaro, ao lado de Guedes.

Depois, Bolsonaro afirmou que essa notícia seria sobre “a industrialização do país”.



Indústria automobilística tenta driblar escassez de componentes Foto: Márcia Foletto / Agência O Globo (13/07/2017)

Uma vantagem para o governo é que o IPI pode ter as alíquotas alteradas por decreto, sem necessidade de passar pelo Congresso Nacional. Os percentuais hoje variam de 0% a 30% dependendo do produto comercializado, podendo chegar a 300% no caso de cigarros que contenham tabaco.

Guerra na Ucrânia: Qual será o impacto para a economia mundial? Veja três cenários possíveis

Tentativa de conter inflação

A redução dos impostos também é uma estratégia do governo para tentar conter a inflação, que se tornou uma das principais dores de cabeça do presidente Jair Bolsonaro em 2022, ano eleitoral.

O Ministério da Economia calcula que a arrecadação subiu cerca de R\$ 100 bilhões de forma estrutural, ou seja, permanente, que não depende da inflação. Guedes avalia que parte dessa arrecadação pode ser transformada em redução de impostos e não em aumento de salários do funcionalismo.

Para o ministro, baixar o IPI é cumprir uma promessa de usar o excesso de arrecadação para reduzir impostos.

Mais de 20 estados já anunciaram reajustes aos servidores neste ano, depois de dois anos com salários congelados, uma contrapartida aos gastos decorrentes da pandemia de Covid-19. No governo federal, só há espaço reservado no Orçamento para aumentos a policiais federais, mas o Executivo discute um aumento de R\$ 400 para todos os servidores.

Déficit de 0,4% do PIB

Para integrantes do Ministério da Economia, a redução do IPI se encaixa também nessa estratégia de mostrar que é possível reduzir os impostos. Por isso, auxiliares de Guedes afirmam que, caso os governadores aumentem o ICMS como forma de compensar a queda de arrecadação com o IPI, o corte no imposto subirá para 50% (no lugar dos 25% que já estão praticamente fechados).

O governo fechou o ano de 2021 com um déficit equivalente a 0,4% do Produto Interno Bruto, mas Guedes não vê problemas em reduzir os impostos, mesmo que isso faça o rombo subir para 0,6% do PIB.

Sempre foi um desejo de Guedes reduzir o IPI, assim como baixar as tarifas de importação. No ano passado, foi anunciado um corte de linear da Tarifa Externa Comum (TEC) do Mercosul em 10%. Agora, o ministro avalia que há timing para reduzir o IPI, inclusive para não prejudicar a indústria nacional com os cortes nas tarifas de importação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/02/2022

ELETRONUCLEAR ABRE CONCURSO COM VAGAS DE ATÉ R\$ 7.382 PARA OBRAS DA USINA NUCLEAR DE ANGRA 3

São 137 vagas mais cadastro de reserva, segundo o edital

Por Bruno Rosa



RIO - A Eletronuclear, empresa de energia nuclear da Eletrobras, que está em processo de privatização, vai fazer um concurso público. Os salários variam entre R\$ 3.653,06 e R\$ 7.382,28, conforme o cargo a ser ocupado.

Usinas Angra 1 e Angra 2 Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

A seleção é destinada a preencher cargos dos níveis médio operacional e superior para



complementar o quadro de pessoal da companhia, levando em conta a demanda de mão de obra necessária para Angra 3, cujas obras serão retomadas em breve.

Os candidatos aprovados e classificados poderão ser convocados ao longo da validade do edital – de dois anos, prorrogável, uma única vez, por igual período – para trabalhar nas unidades da empresa em Angra dos Reis e no Rio de Janeiro ou em quaisquer localidades onde a companhia venha a ter representação.

Ou seja, o edital prevê vagas para contratação e formação de cadastro de reserva sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Ou seja, são 137 vagas mais cadastro de reserva. A Eletronuclear tem hoje 371 funcionários no Rio e outros 1.267 em Angra dos Reis.

As inscrições podem ser feitas até o dia 21 de março pela internet, no site da organizadora do concurso, a Fundação Cesgranrio. As taxas são de R\$ 100 para cargos de nível médio operacional e de R\$ 150 para os de nível superior. Há vagas reservadas para pessoas com deficiência e que se declararem pretas ou pardas.

O cargo especialista em segurança de área protegida de nuclear terá uma etapa adicional de capacitação física, de caráter eliminatório.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/02/2022

COM SUPERÁVIT RECORDE, DÍVIDA PÚBLICA VOLTA A CAIR PELO TERCEIRO MÊS SEGUIDO E ENCERRA JANEIRO EM 79,6% DO PIB

A relação dívida/PIB está em trajetória de queda desde fevereiro do ano passado; superávit do setor público foi recorde em janeiro

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — Pelo terceiro mês consecutivo, a dívida pública caiu em relação ao PIB. De acordo com o Banco Central (BC), a dívida ficou em 79,6% do PIB em janeiro. É a primeira vez que o indicador fica abaixo do patamar de 80% desde abril de 2020.

O resultado divulgado nesta sexta-feira mostra uma continuidade na trajetória de queda da relação dívida/PIB que começou em fevereiro do ano passado, quando estava em 89%. O principal fator foi o crescimento do PIB nominal, ou seja, sem descontar a inflação no período.

O efeito da variação do PIB e os resgates da dívida foram os fatores que mais contribuíram para a queda. Já a alta nos juros teve um efeito altista.

Como o PIB é denominador da relação com a dívida, quando ele aumenta, o resultado é a queda do indicador.

O PIB de 2021 avançou porque a atividade econômica demonstrou uma recuperação em relação ao primeiro ano da pandemia. Além disso, a inflação acima dos 10% contribuiu para aumentar o chamado PIB nominal.

Rafaela Vitória, economista-chefe do Banco Inter, explica que há um efeito da inflação, mas o controle de gastos feito pelo governo também contribuiu para a melhora no cenário fiscal.

— Na prática a gente está vendo um controle de gastos mesmo por parte do governo, o teto de gastos funcionando, e isso vem contribuindo. A inflação melhora a parte da arrecadação, mas o governo consegue segurar os gastos e isso acaba gerando o superávit e é esse superávit que impacta na redução da dívida — disse.



A Instituição Fiscal Independente (IFI), órgão ligado ao Senado, projeta que a dívida volte a crescer este ano e encerre 2022 em 84,8% do PIB. Segundo a instituição, essa alta será impulsionada pelo aumento na conta de juros, em razão do aumento da Selic, e uma piora no resultado primário.

O indicador é acompanhado de perto pelo mercado porque mede a capacidade do país de pagar suas dívidas. O número engloba o resultado do governo federal, o Instituto Nacional de Seguro Social (INSS) e os governos estaduais e municipais.

Superávit recorde

O resultado do setor público consolidado em janeiro foi de superávit de R\$ 101,8 bilhões, o maior de toda a série histórica iniciada em dezembro de 2001. O resultado é bem superior aos R\$ 58,5 bilhões de janeiro do ano passado.

Segundo o BC, houve superávit nas três áreas consideradas, de R\$ 77,4 bilhões no governo central, R\$ 20 bilhões nos governos regionais e R\$ 4,4 bilhões nas estatais.

Camila Abdelmalack, economista-chefe da Veedha Investimentos, disse que a notícia é boa e foi impulsionada principalmente pelo aumento real da arrecadação, mas precisa ser vista com um pouco de parcimônia por conta da trajetória futura.

— A única parcimônia que a gente tem quando a gente olha para o futuro é a possibilidade de uma desaceleração dessa arrecadação na virada do primeiro para o segundo trimestre por conta da desaceleração da atividade econômica que é prevista — disse.

Na quinta-feira, o Tesouro Nacional já mostrava que o resultado das contas do governo tinham sido o melhor da série histórica do Tesouro, iniciada em 1997.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/02/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONFIANÇA DO COMÉRCIO SOBE 2,1 PONTOS EM FEVEREIRO ANTE JANEIRO, APONTA FGV

Índice subiu para 87,0 pontos, interrompendo uma sequência de três meses de perdas

Por Daniela Amorim, O Estado de S.Paulo

RIO - O Índice de Confiança do Comércio (Icom) subiu 2,1 pontos na passagem de janeiro para fevereiro, para 87,0 pontos, interrompendo uma sequência de três meses de perdas, informou nesta sexta-feira, 25, a Fundação Getúlio Vargas (FGV). Em médias móveis trimestrais, o indicador caiu 0,3 ponto.

“Depois de alguns meses em queda, a confiança do comércio voltou a subir. Mesmo com o resultado positivo, ainda é necessária certa cautela. A melhora de fevereiro foi totalmente influenciada pelas expectativas, que têm se comportado de forma um pouco mais volátil nos últimos meses. Enquanto a percepção sobre o volume de vendas no mês cai pelo sétimo mês consecutivo, sugerindo que o setor tem tido dificuldades em voltar ao caminho da recuperação. Para os próximos meses, a expectativa ainda não é muito positiva, em especial no curto prazo. Mesmo com controle da pandemia, o cenário macroeconômico negativo ainda deve dominar as expectativas mais fracas”, avaliou Rodolpho Tobler, coordenador da Sondagem do Comércio no Instituto Brasileiro de Economia da FGV (Ibre/FGV), em nota oficial.



Fachada de lojas; Índice de Confiança do Comércio (Icom) subiu 2,1 pontos na passagem de janeiro para fevereiro. Foto: Alex Silva/Estadão

Em fevereiro, houve melhora na confiança em quatro dos seis principais segmentos do comércio. O Índice de Situação Atual (ISA-COM) caiu 2,4 pontos, para 78,1 pontos, enquanto o Índice de Expectativas (IE-COM) subiu 6,4 pontos, para 96,4 pontos.

O Indicador de Desconforto - composto por respostas sobre fatores que limitam a melhora dos negócios, como demanda insuficiente, acesso ao crédito bancário e custo financeiro - vem mostrando dificuldade em retornar a um patamar mais positivo, observado em períodos anteriores à pandemia de covid-19. "A tendência de melhora observada ao longo de 2021, estacionou", apontou a FGV, em nota.

A Sondagem do Comércio de fevereiro coletou informações de 732 empresas entre os dias 1 e 22 do mês.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/02/2022

BNDES REGISTRA LUCRO LÍQUIDO RECORDE DE R\$ 34,1 BILHÕES EM 2021

Resultado foi fortemente marcado por ganhos com participações societárias e com a intermediação financeira

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) teve lucro recorde em 2021, de R\$ 34,1 bilhões, 65% acima do exercício anterior, resultado fortemente marcado por ganhos com participações societárias (R\$ 30,6 bilhões) e com a intermediação financeira (R\$ 19,9 bilhões).

Segundo o banco, o lucro também teve impacto nas vendas de ações da Vale, Klabin e JBS.

No quarto trimestre do ano passado, o lucro do banco foi de R\$ 7,7 bilhões, com destaque para os dividendos recebidos da Petrobras.

O BNDES fechou 2021 com 167 projetos em sua carteira, dos quais 19 já foram leiloados, o que totaliza investimentos previstos da ordem de R\$ 383 bilhões - R\$ 109 bilhões referentes aos projetos já leiloados.

Os resultados serão comentados nesta sexta-feira, 25, pelo presidente Gustavo Montezano e outros integrantes da diretoria.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/02/2022

PAÍS PRECISA TER UM CRONOGRAMA DE ABERTURA COMERCIAL PARA UM MAIOR GRAU DE EXPOSIÇÃO À COMPETIÇÃO

Não se está advogando, aqui, uma abertura indiscriminada com tarifa nula no dia 2 de janeiro de 2023, e sim um cronograma de abertura em moldes análogos ao do começo da década de 1990

Por Fabio Giambiagi, O Estado de S.Paulo*



Este é o segundo artigo de uma série de 15 textos com propostas para o governo que sair vitorioso nas eleições de outubro. Quero, hoje, me deter na abertura comercial.

Tornar o Brasil uma economia competitiva é do interesse direto do País Foto: Clayton de Souza/Estadão

Em 1999, Maurício M. Moreira, escrevendo sobre o modelo de desenvolvimento adotado pelo Brasil depois de 1930, disse que os problemas do País se

concentravam “nos (seguintes) pontos:

- a proteção favoreceu setores que demandavam recursos escassos no País;
- a proteção elevada incentivou a entrada de grande número de produtores, inviabilizando a obtenção de escalas competitivas;
- o recurso a índices de nacionalização elevados (...) promoveu a ineficiência e o desperdício de recursos;
- a elevada proteção ao mercado interno criou forte viés contra as exportações; e
- a proteção contra as importações (minou) os incentivos para a redução de custos” (in Giambiagi e Moreira, organizadores, A economia brasileira nos anos 90, BNDES, capítulo 9, páginas 295/296).

Em 2022, o diagnóstico continua em boa parte atual. Recentemente, em outro livro que organizei (O futuro do Brasil, Ed. GEN), Ivan Oliveira mostrou que, num conjunto de economias selecionadas, o Brasil é o país mais fechado de todos. Ele é, entre os países não ricos, um dos que têm os maiores níveis de proteção tarifária, na companhia de Argélia, Gabão, Etiópia e Chade. Em termos futebolísticos, isso é como o Flamengo disputar eternamente o campeonato com Madureira, Olaria e Bangu. Não é preciso ser muito perspicaz para concluir que, exposto a este baixo grau de exigência, o time nunca conseguirá ser capaz de vencer o Barcelona.

Não se está advogando, aqui, uma abertura indiscriminada com tarifa nula no dia 2 de janeiro de 2023, e sim um cronograma de abertura em moldes análogos ao do começo da década de 1990. Algo como uma definição negociada durante 2023 e definida para vigorar ao longo dos cinco anos seguintes, para que em 2028 tenhamos um grau de exposição à competição mais razoável que o atual.

Isso teria de ser acordado com o Mercosul, mas nossos negociadores precisam deixar claro que, se a Argentina se opuser a uma maior abertura, no limite, o Brasil defenderia o downgrade do bloco para ser apenas uma área de livre comércio, e não uma união aduaneira. E, principalmente, isso não deveria ser concebido como parte de uma estratégia negociadora nos acordos com terceiros: tornar o Brasil uma economia competitiva é do interesse direto do Brasil. É o futuro de nossos filhos que está em jogo, para que eles não sejam condenados ao atraso permanente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/02/2022

SETOR PÚBLICO TEM SUPERÁVIT PRIMÁRIO DE R\$ 101,8 BILHÕES EM JANEIRO, RECORDE NA SÉRIE HISTÓRICA

Acumulado dos últimos 12 meses aponta superávit primário de R\$ 108,186 bilhões, equivalente a 1,23% do PIB

Por Eduardo Rodrigues e Célia Froufe, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA – O setor público consolidado (Governo Central, Estados, municípios e estaduais, com exceção de Petrobras e Eletrobras) apresentou superávit primário recorde de R\$ 101,833 bilhões

em janeiro, informou nesta sexta-feira, 25, o Banco Central. Em dezembro, havia sido registrado superávit de R\$ 123 milhões e, em janeiro de 2021, superávit de R\$ 58,375 bilhões.

O resultado primário reflete a diferença entre receitas e despesas do setor público, antes do pagamento dos juros da dívida pública. O desempenho de janeiro foi o melhor resultado para qualquer mês na série histórica do Banco Central iniciada em dezembro de 2001.

O superávit primário consolidado do mês passado ficou inclusive um pouco acima do teto do intervalo das estimativas de analistas do mercado financeiro ouvidos pelo Estadão/Broadcast, que iam de superávit de R\$ 52,50 bilhões a R\$ 101,0 bilhões. A mediana estava positiva em R\$ 82,0 bilhões.

O resultado fiscal de janeiro foi composto por um superávit de R\$ 77,430 bilhões do Governo Central (Tesouro Nacional, Banco Central e INSS).

Os governos regionais (Estados e municípios) influenciaram o resultado positivamente com R\$ 19,977 bilhões no mês. Enquanto os Estados registraram um superávit de R\$ 18,283 bilhões, os municípios tiveram resultado positivo de R\$ 1,694 bilhões. As empresas estatais registraram superávit primário de R\$ 4,426 milhões.

Acumulado de 12 meses

As contas do setor público acumulam um superávit primário de R\$ 108,186 bilhões em 12 meses até janeiro, o equivalente a 1,23% do Produto Interno Bruto (PIB).

O superávit fiscal nos 12 meses encerrados em janeiro inclui o déficit de R\$ 1,599 bilhão do Governo Central (0,02% do PIB).

Já os governos regionais (Estados e municípios) apresentaram um superávit de R\$ 102,899 bilhões (1,17% do PIB) em 12 meses até janeiro. Enquanto os Estados registraram um superávit de R\$ 83,377 bilhões, os municípios tiveram um saldo positivo de R\$ 19,522 bilhões. As empresas estatais registraram um resultado positivo de R\$ 6,886 bilhões no período.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/02/2022

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MINÉRIO DE FERRO RECUA 1,95% NO PORTO DE CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 134,54 POR TONELADA

Com esse desempenho, a principal matéria-prima do aço elevou a 8,3% as perdas acumuladas em fevereiro e no ano, a valorização foi reduzida a 11,4%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— Foto: Pixabay

Os preços do minério de ferro inverteram a trajetória nesta sexta-feira (25) e encerram a semana em queda nos mercados à vista e futuro, refletindo as incertezas quanto aos impactos que o conflito entre Rússia e Ucrânia terá sobre a oferta e a demanda global de metais e aço.

Além disso, a nova tentativa do governo chinês de controlar



os preços da commodity levou cautela aos negócios. O país planeja concentrar as negociações do minério em uma plataforma única, monitorada pelo Estado.

No porto de Qingdao, na China, o minério com teor de 62% de ferro encerrou o dia com baixa de 1,95%, a US\$ 134,54 por tonelada, segundo a publicação especializada Fastmarkets MB.

Com esse desempenho, a principal matéria-prima do aço elevou a 8,3% as perdas acumuladas em fevereiro. No ano, a valorização foi reduzida a 11,4%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados para maio recuaram 3,2%, para 680,50 yuan por tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/02/2022

RÚSSIA JÁ ENFRENTA DIFICULDADES PARA EXPORTAR SEU ÓLEO

Bancos se recusam a fornecer cartas de crédito e navios de carga evitam navegar pela região

Por Dmitry Zhdannikov e Julia Payne — Reuters, de Londres

Os maiores compradores do petróleo russo já enfrentaram dificuldades ontem para obter garantias nos bancos ocidentais ou encontrar navios para transportar o petróleo de um dos maiores produtores do mundo. Pelo menos três grandes compradores não conseguiram cartas de crédito de bancos ocidentais para cobrir compras nesta quinta-feira, segundo quatro fontes da área comercial, que citaram a incerteza do mercado depois da invasão russa.

A Rússia produz um em cada dez barris de petróleo do mundo e os preços saltaram para mais de US\$ 105 por barril durante o pregão, seu nível mais alto desde 2014, por causa dos temores de interrupções no fornecimento (ver reportagem Brent atinge a maior cotação desde 2014). No Mar Negro, um navio de propriedade turca foi atingido por uma bomba na costa da cidade portuária de Odessa, na Ucrânia. Depois disso, as empresas de navegação decidiram evitar escalas nos portos do Mar Negro.

A Grécia soltou uma recomendação urgente para que todos os navios gregos deixem imediatamente as águas territoriais da Ucrânia e da Rússia no Mar Negro, segundo informaram corretores de navios e um alto funcionário do Ministério da Marinha Mercante da Grécia.

O mercado de petróleo já sofria com a escassez de oferta por causa dos muitos anos de baixo investimento e da demanda crescente, à medida que as restrições relacionadas à pandemia diminuem em todo o mundo. “Os bancos não estão dispostos a dar cartas de crédito no momento, então existe um certo impasse”, disse uma das fontes. Ela pediu para não ser identificada, dada a delicadeza do assunto.

Cartas de crédito do banco de um comprador são uma prática comum na negociação de commodities e garantem ao banco do vendedor que o pagamento será feito integralmente e dentro do prazo. Entre os maiores compradores do petróleo russo estão grandes empresas petrolíferas ocidentais, como BP, Shell, ENI, TotalEnergies, Equinor, Chevron e Exxon Mobil, e empresas de importação e exportação de commodities como Vitol, Glencore, Trafigura, Gunvor e Mercuria.

As fontes não revelaram que bancos se recusaram a emitir cartas de crédito. O Ocidente prometeu aplicar duras sanções contra a Rússia por causa da invasão, e uma delas pode ser a exclusão da Rússia do sistema de transações financeiras SWIFT. Mas isso também teria implicações graves para a economia ocidental, já que poderia prejudicar as exportações de commodities muito necessárias em meio à inflação galopante. A Rússia exporta entre 4 milhões e 5 milhões de barris de petróleo bruto por dia e outros 2 milhões a 3 milhões de barris de produtos

refinados por dia. A China, a União Europeia, a Coreia do Sul, a Índia e o Japão são seus principais compradores.

Alguns operadores falaram de uma síndrome iraniana, ao lembrar quando as principais instituições ocidentais decidiram agir de forma moderada e cautelosa antes mesmo da imposição das sanções, por temer a possibilidade de que transações violassem regulamentações futuras. “Analisamos todas as transações caso a caso. Mas não há um critério inflexível”, disse um alto executivo de um grande banco europeu, ao apontar que há uma desaceleração nas transações de petróleo e commodities russos.

A maioria dos principais bancos ocidentais está ativa no financiamento de compras de petróleo e commodities e na emissão de cartas de crédito. Ainda não se sabe até que ponto a falta dessas cartas de crédito pode prejudicar as exportações russas, e alguns operadores disseram que pode levar vários dias, pelo menos, até que as empresas e os bancos se entendam com o novo quadro jurídico.

Enquanto isso, as taxas de embarque para carregar produtos em portos russos e descarregá-los no norte da Europa triplicaram em um dia - subiram da Escala Mundial 100 para a Escala Mundial 300, ou cerca de US\$ 2,3 milhões por navio -, pois muitos armadores se recusam a fazer paradas em portos russos. “Cerca de 90% dos armadores nos disseram que vão parar e avaliar a situação”, contou um corretor de navios. “Um deles já nos avisou que não trabalhará com seus equivalentes russos.”

Um navio petroleiro, o Delta Sailor, teve o frete fixado na Escala Mundial 300 para fazer o carregamento nos portos russos de petróleo do Báltico de 28 de fevereiro a 1º de março e seguir para o noroeste da Europa. No início do dia, o Minerva Helen também foi reservado em cima da hora para fazer carregamentos na mesma área, por um valor superior à Escala Mundial 200.

(Com colaboração de Ahmad Ghaddar e Rowena Edwards)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/02/2022

CCR: EM 2022, VAMOS FOCAR NO DESAFIO DE ASSUMIR PROJETOS CONQUISTADOS, DIZ PRESIDENTE

Em 2021, a empresa venceu uma série de leilões: as Linhas 8 e 9 da CPTM, em SP; dois blocos regionais de 15 aeroportos federais; a concessão mineira do aeroporto de Pampulha; além do novo contrato da Dutra

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



CCR: O presidente disse também que o grupo “continuará atento a oportunidades” — Foto: Davilym Dourado/Valor

Em 2022, o grupo CCR deverá focar nas concessões adquiridas no ano passado, afirmou o presidente, Marco Cauduro, na abertura da teleconferência de resultados da companhia.

“Neste ano, vamos focar no desafio de assumir os projetos conquistados, buscando sempre constante aperfeiçoamento”, disse ele.

Em 2021, a empresa saiu vencedora de uma série de leilões, que estão sendo iniciadas agora: as Linhas 8 e 9 da CPTM, em São Paulo; dois blocos regionais de 15 aeroportos federais; a concessão mineira do aeroporto de Pampulha; além do novo contrato da rodovia Dutra.

O presidente disse também que o grupo “continuará atento a oportunidades” e destacou o enorme estoque de leilões previstas para este ano. “Porém, consideramos sempre nossa diligência, premissas como disciplina de capital e geração de valor”, afirmou.

A CCR segue interessada em leilões neste ano e vê espaço para novos projetos, segundo o diretor financeiro, Waldo Perez.

“Tudo vai depender das concessões específicas, mas ainda temos um espaço interessante para crescimento”, afirmou. Ele também diz que alguns projetos estão sendo analisados com sócios.

Aeroportos

A retirada do aeroporto de Santos Dumont da sétima rodada de concessões do governo federal não afetou em nada o interesse da CCR no leilão, afirmou Cauduro.

“Temos interesse, com foco claro em Congonhas, dentro da nossa estratégia de consolidação no terminal São Paulo. É um ativo estratégico. E os aeroportos regionais que estão incluídos dentro desse bloco se integram potencialmente com as nossa malha, que já é bastante abrangente no Brasil”, disse.

Interesse dos estrangeiros

O grupo CCR vê interesse de novos atores internacionais no mercado de infraestrutura brasileiro, porém, avalia que as complexidades do país podem ser uma barreira de entrada, avalia o presidente.

“O Brasil tem idiosincrasias. Players estrangeiros têm interesse, mas execução é complexa, seja operacional, com cadeia de fornecimento, na região com comunidades lindeiras, desapropriações, riscos regulatórios, ciclos políticos. Para quem está fora do jogo há um custo de entrada que não é pequeno. Então acho que, nesse contexto, a CCR tem protagonismo”, disse o executivo, questionado por analistas sobre o nível de competitividade dos leilões neste ano.

Ele afirma que o foco do grupo será em projetos de maior porte com retorno alto, nos quais a empresa conseguirá trazer vantagens competitivas.

“Acho que interessados há muitos, locais e internacionais. Talvez idiosincrasias criem barreira de entrada. Vide leilão da nova Dutra, que teve somente dois players, extremamente competentes”, afirmou. No leilão, que decepcionou pela baixa competição, participaram apenas CCR, que saiu vencedora, e a Ecorodovias, que fez uma oferta bastante conservadora pelo ativo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/02/2022

ULTRA MUDA PLANO DE EXPANSÃO E OPTA POR NEGÓCIOS MENORES

Há espaço para que pelo menos duas de suas empresas, Ultragaz e Ultracargo, protagonizem transações dessa natureza

Por Stella Fontes — De São Paulo



Lutz, presidente: Foco da holding está dentro de casa, nos ajustes operacionais para que a Ipiranga cresça com rentabilidade — Foto: Claudio Belli/Valor

Com esforços concentrados em recolocar a distribuidora de combustíveis Ipiranga na rota do crescimento com rentabilidade, o grupo Ultra não deve participar de grandes operações de fusão e aquisição (M&A, na sigla em inglês) tão cedo. Mas há espaço para que pelo menos duas de suas



empresas, Ultragas e Ultracargo, protagonizem transações dessa natureza, ainda que de pequeno porte, indicou o novo presidente da Ultrapar, Marcos Lutz.

“Não vamos fazer algo gigantesco agora. A [compra da] refinaria [da Petrobras] não seria um projeto bom para o momento que a gente vive, com instabilidade do petróleo, taxa de juros”, comentou o executivo, ao ser questionado sobre a estratégia da Ultrapar para seu portfólio de ativos. “O caminho agora é M&A de pequena escala, potencializando Ultragas e Ultracargo”.

No início de outubro, a Ultrapar encerrou negociações exclusivas com a Petrobras para compra da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap). A aquisição corresponderia ao primeiro grande passo da nova estratégia do grupo, com foco em energia e infraestrutura - os dois negócios menos sinérgicos, Oxiteno e Extrafarma, já estavam sendo vendidos e aguardam aval de órgãos reguladores à operação.

A transição de comando também já estava em curso no Ultra. Em sua primeira teleconferência como presidente, Lutz disse ontem que a holding deve ser capaz de criar valor ao gerir ativos e, embora “interessante”, o mercado de gás natural não oferece entrada simples.

O grupo não apresentou proposta pela Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul (Sulgás), arrematada pela Compass (da Cosan), porque não enxergou no ativo “uma maneira de entrar rentavelmente” nesse segmento, explicou. O guarda-chuva de investimentos do Ultra ainda corresponde ao mundo da energia, mas os esforços, neste momento, estão voltados para dentro de casa, mais especificamente à Ipiranga.

No passado, um dos pontos de atenção na rede, segundo Lutz, era a relação com a revenda. Hoje, já dentro do grupo, ele se sente “mais tranquilo e confortável” quanto ao tema. Para o executivo, não há razão estrutural para que a distribuidora de combustíveis tenha desempenho inferior aos de suas duas grandes concorrentes, Vibra (ex- BR) e Raízen.

“A Ipiranga tem marca reconhecida e infraestrutura muito semelhante. Há algum gap [em infraestrutura] em relação à Vibra, mas ele não justifica a diferença de desempenho”, afirmou. A Ipiranga tem reportado margens mais fracas que suas concorrentes com atuação nacional mas, segundo Lutz, essa diferença será fechada ao longo do tempo mediante ajustes operacionais. “São dezenas de iniciativas que, no todo, fazem diferença. O time está fazendo [as mudanças] e tenho certeza que trarão bons frutos”.

No ano passado, a Ipiranga registrou resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) recorrente de R\$ 2 bilhões, com expansão de 17%. As margens mostraram melhora sequencial, chegando a R\$ 109 por metro cúbico no último trimestre. Mas o início de 2022 indica margens mais pressionadas, disse o diretor financeiro e de relações com investidores do grupo, Rodrigo Pizzinatto.

Segundo ele, os resultados da distribuidora no primeiro trimestre seguem “aquém do esperado” e devem ficar abaixo do reportado no primeiro trimestre de 2021, quando houve o benefício de ganhos de estoque. Para o UBS, a expectativa é que a Ipiranga mostre melhora no decorrer do ano, com as transformações em curso na operação e a base de resultados fraca no segundo e terceiro trimestres do ano passado.

Em 2021, o Ultra teve receita líquida de R\$ 118,8 bilhões, alta de 46%, e Ebitda recorrente de R\$ 4 bilhões, com expansão de 22%. O lucro líquido atribuído aos acionistas da controladora chegou a R\$ 850,5 milhões, comparável a R\$ 893,4 milhões em 2020, pela piora do resultado financeiro.

Em comentário que acompanha o balanço, o comando do grupo destacou que Ultragas, Ultracargo e Oxiteno atingiram resultado recorde e rentabilidade histórica no ano passado, enquanto Ipiranga e Extrafarma “tiveram um primeiro semestre de resultados mais fracos e,

mesmo com uma melhora nas operações a partir do segundo semestre, não atingiram os níveis desejados de rentabilidade”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/02/2022

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

UCRÂNIA FECHA PORTOS E EXPORTAÇÃO DE GRÃOS FICA AMEAÇADA APÓS INVASÃO DA RÚSSIA

Vladimir Putin autorizou operação militar contra o país nesta quinta (24)

MOSCOU | REUTERS

Os militares da Ucrânia suspenderam as operações em seus portos depois que forças russas invadiram o país por terra e mar, disse um assessor do chefe de gabinete do presidente nesta quinta-feira (24), à medida que crescem as preocupações sobre o fluxo de suprimentos de um dos maiores exportadores mundiais de grãos e oleaginosas.



A Rússia havia suspenso anteriormente o movimento de navios comerciais no mar de Azov até novo aviso, mas manteve os portos russos no Mar Negro abertos para navegação, disseram autoridades e cinco fontes do setor de grãos.

O presidente russo, Vladimir Putin, autorizou "uma operação militar especial" contra a Ucrânia nesta quinta-feira (24) para eliminar o que chamou de uma séria ameaça, dizendo que seu objetivo é desmilitarizar o vizinho do sul da Rússia.

Navio ucraniano patrulhando o porto de Mariupol depois que o presidente russo Vladimir Putin autorizou operação militar no leste do país - Carlos Barria/Reuters

"O mercado ainda está tentando obter uma imagem clara sobre a situação militar real no terreno. Os portos de Azov e do Mar Negro até agora parecem não ter sido danificados, de acordo com relatos iniciais da agência de navegação", disse um comerciante de grãos europeu.

"A próxima etapa que terá de ser enfrentada é qualquer declaração de força maior, se os navios simplesmente não puderem ser carregados e os contratos não puderem ser cumpridos", acrescentou o trader.

A Rússia, maior exportadora de trigo do mundo, embarca principalmente seus grãos por meio de portos no Mar Negro.

O mar de Azov abriga portos de águas rasas de menor capacidade.

Os portos marítimos de Azov exportam principalmente trigo, cevada e milho para importadores do Mediterrâneo como Turquia, Itália, Chipre, Egito e Líbano.

"Esses países seriam obrigados a buscar suprimentos alternativos se os navios ficarem presos e não puderem partir em um futuro próximo", disse outro trader europeu.

A Rússia e a Ucrânia respondem por 29% das exportações globais de trigo, 19% do fornecimento mundial de milho e 80% das exportações mundiais de óleo de girassol.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 25/02/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BRASIL IDENTIFICA OPORTUNIDADES DE PROSPECÇÃO DE TECNOLOGIAS RUSSAS PARA BASE INDUSTRIAL DE DEFESA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 25 Fevereiro 2022

Tema foi discutido em reunião entre ministros da Defesa dos dois países, durante visita da comitiva presidencial e antes da Rússia declarar guerra à Ucrânia. Será criado GT bilateral direcionado à área de cooperação tecnológica e industrial de defesa para projetos futuros.



O governo brasileiro identificou oportunidades de prospecção de novas tecnologias para o desenvolvimento da Base Industrial de Defesa durante reunião com ministros da Rússia na última semana. O encontro foi realizado no último dia 16 de fevereiro, em Moscou, no contexto da viagem da comitiva presidencial à Rússia. O tema foi discutido oito dias antes do presidente Vladimir Putin declarar guerra à Ucrânia e das primeiras ações militares da Rússia em território ucraniano.

Divulgação Ministério da Defesa

A Secretaria de Produtos de Defesa (Seprod) informou à Portos e Navios que, durante o encontro com lideranças russas, foram identificadas oportunidades em diversos setores, em termos tecnológicos, para a indústria de defesa brasileira, sobretudo na área de construção naval, no setor aeroespacial, na segurança cibernética, em missilística, em sistemas de defesa antiaérea, entre outros segmentos. “Será estabelecido um grupo de trabalho bilateral direcionado à área de cooperação tecnológica e industrial de defesa para projetos futuros”, comunicou a Seprod em nota.

Entre os presentes nas reuniões estiveram o Ministro da Defesa, Walter Braga Netto; o Secretário de Produtos de Defesa (SEPROD), Marcos Degaut; e demais integrantes da secretaria. Pela comitiva russa, participaram os diretores-gerais do Serviço Federal de Cooperação Técnico-Militar e da empresa estatal de defesa Rosoboronoexport. A Seprod acrescentou que os projetos discutidos contam com a participação da Base Industrial de Defesa Nacional. De acordo com a secretaria, não houve representantes da indústria de Defesa brasileira na ocasião devido às dificuldades logísticas ocasionadas pela pandemia de Covid- 19.

Naquela semana, Braga Netto e representantes das forças armadas acompanharam o presidente Jair Bolsonaro (PL) em viagem oficial à Rússia e à Hungria. Em Budapeste, no último dia 17, os ministros da Defesa do Brasil e da Hungria (Tibor Benko) assinaram um memorando de entendimentos também relacionados à cooperação na área de defesa entre os dois países.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/02/2022

NAVIOS 366M AMPLIAM DEBATES SOBRE HUBS E DEMANDA PARA EXPANSÃO DE CAPACIDADE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24 Fevereiro 2022



Arquivo/Divulgação

Agentes e terminais estudam capacidade atual e fazem projeções sobre necessidade de investimentos e de novos projetos para viabilizar entrada de porta-contêineres de maior porte.

A perspectiva de navios de maior porte na costa brasileira nos próximos anos e as projeções de capacidade dos terminais de contêineres fazem com que agentes do setor analisem uma série de conjunturas e previsões de demandas para os próximos anos. Sem uma data precisa sobre a chegada dos navios 366m e com a necessidade de melhorias em acessos, especialistas avaliam questões como os ganhos de eficiência e o tempo de implementação para novos projetos de ampliação e de novos players, como no arrendamento da área STS-10, em Santos.

O consultor Leandro Carelli Barreto, sócio da Solve Shipping, estima a necessidade de uma capacidade para movimentação da ordem de 15 milhões de TEUs, considerando a movimentação atual de contêineres no Brasil (cerca de 12 milhões de TEUs em 2021) e se portos da Bacia do Prata (Buenos Aires e Montevideu), que movimentam entre 3 milhões e 4 milhões de TEUs, tiverem restrições de movimentação para os New Panamax. Barreto identifica a necessidade de investimentos em acessos, berços, guindastes e pátios do porto ou dos portos da costa brasileira que quiserem assumir o papel de porto concentrador, se o objetivo for movimentar aproximadamente 15 milhões de TEUs.

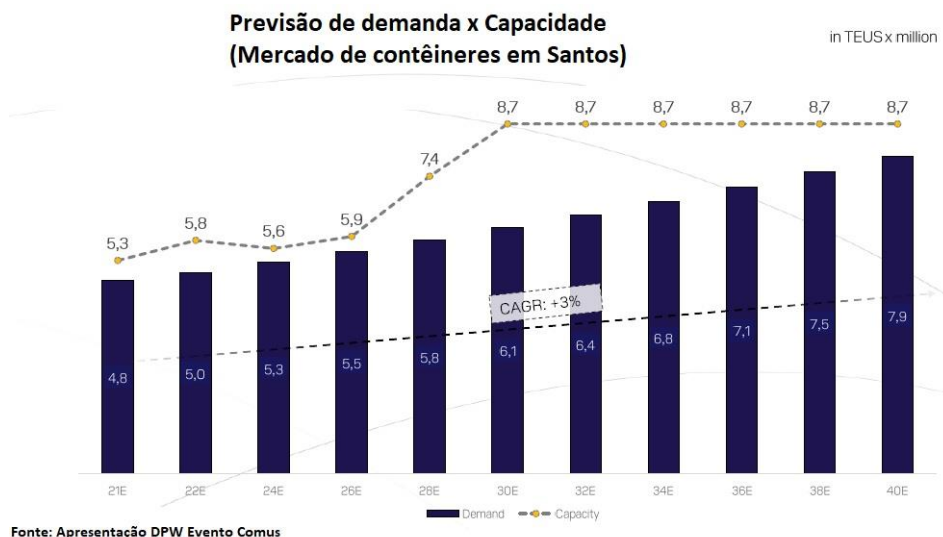
Para isso, ele vê carência de, ao menos, outro porto ao longo da costa com capacidade de 3 milhões TEUs a 4 milhões de TEUs que possa dividir com Santos a tarefa de ser um hub. Ele lembrou que existem dificuldades para os 366m entrarem em Santos, que possui capacidade instalada atual da ordem de 5,3 milhões de TEUs. O consultor acrescentou que terminais de destaque ao longo da costa possuem, no máximo, 2 milhões TEUs de capacidade instalada. Ele indagou como fechar a conta, considerando o 366m chegando somente a Santos e eventualmente com demanda adicional da Bacia do Prata.

“Acho que não precisamos de um STS-10, precisamos de dois STS-10 para chegar com capacidade a 15 milhões de TEUs para poder movimentar tudo que tem no Brasil e no Plate”, avaliou na última terça-feira (22), durante o webinar ‘A Visão da DP World sobre o Porto de Santos Concentrador de Contêineres’, promovido pelo Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo da Associação Comercial de São Paulo (Comus/ACSP). Barreto não acredita que o 366m viabilizaria escala em mais do que Santos e outro porto.

Para os próximos anos, existem investimentos planejados pelos principais terminais de contêineres que operam no complexo santista, mas que podem mudar dependendo da conjuntura. Atualmente BTP e Santos Brasil se alternam, mês a mês, na primeira e segunda posições em movimentação de contêineres no porto — cada um com cerca de 40% de market share. A DP World Santos oscila entre 18% e 19% de participação na operação de contêineres do complexo portuário. Em 2021, os três terminais que mais movimentam contêineres aumentaram os volumes apurados em TEUs: Santos Brasil (+27%), BTP (+8%) e DPW (+5%), em comparação a 2020.

A atual projeção da DPW é que haverá um equilíbrio entre demanda e capacidade entre 2022 e 2026. A partir de 2028, a tendência observada é um aumento da capacidade frente à demanda.

Na visão da operadora, o porto começará a adicionar capacidade instalada para movimentação de contêineres daqui a quatro anos, considerando crescimento médio de 3% do volume do porto. “Acreditamos que esse porto começa a adicionar capacidade em 2026 e se consolida em 2029-2030”, analisou o diretor-presidente da DP World Santos, Fábio Siccherino, durante o evento.



220224-grafico-dpw-conteineres-santos-evento-comus.jpg

Nesse cenário, o crescimento estaria coberto pelos próximos anos, chegando a 2040 em condições necessárias para absorver todo crescimento previsto e estimado para o porto. A avaliação é que a desestatização tende a ocorrer neste ano ou em 2023, mas que os investimentos em infraestrutura de acessos aquaviários e terrestres são necessários, independentemente desse processo. Siccherino citou as dificuldades para manutenção do calado atual de 14,2m e lembrou que será preciso calado de, pelo menos, 16m para receber a nova geração de navios.

O diretor-presidente da DP World Santos acrescentou que, pensando num cenário em que o 366m não entra nos portos na Baía do Prata por restrições de calado, haveria rapidamente um salto de demanda em Santos, dos atuais 4,8 milhões de TEUs (2021) para 7 milhões de TEUs. “Aí precisaríamos de um porto com capacidade suficiente para descarregar não somente a carga de Santos e do Brasil, mas a carga de todo o Mercosul. Se partir para esse pensamento, a tomada de capacidade é muito maior do que o mostrado (gráfico acima)”, afirmou.

O coordenador do Comus/ACSP, José Cândido Senna, defendeu a necessidade de mapeamento de ineficiências a nível de cais, taxas de ocupação e em termos de dwell time (tempo de permanência do contêiner no pátio antes da retirada), buscando soluções para reduzi-las e dar conforto para trabalhar por mais alguns anos. “Hoje fica-se com a impressão de que o STS-10 é urgente. Será que ele é tão urgente ou será mais fácil trabalhar em cima das ineficiências, reduzi-las e ampliar a capacidade de ativos existentes. Não tenho dúvidas, de que o STS-10 será necessário, estou discutindo o time [do projeto]”, questionou Senna.

Transbordo

A quantidade de transbordo de carga no Porto de Santos apresentou crescimento médio de 15% entre 2007 e 2021, índice superior aos avanços registrados nos volumes de importação e de exportação no período, considerando que o porto cresce uma média de 4,7% e a cabotagem +7,6%. Pensando no conceito de porto concentrador, a avaliação é que esse aumento de transbordo acontecerá naturalmente, uma vez que haverá busca por atrair navios e consignações cada vez maiores.

Siccherino, da DPW Santos, destacou que os navios precisam atracar em portos eficientes concentradores de carga e dali fazer a distribuição para outros portos da costa, utilizando serviços



feeder. “Quanto maior e mais preparado estiver o Porto de Santos, maior o volume de transbordo porque o armador não vai parar em 4 ou 5 portos na costa brasileira, vai nomear 2 a 3 portos, quando muito. O ideal seria um porto só, mas sabemos que a costa brasileira é bastante grande”, analisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/02/2022

CONFLITO INTERNACIONAL GERA APREENSÃO AOS PRINCIPAIS PORTOS DE ENTRADA DOS FERTILIZANTES NO BR

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Fevereiro 2022

A ação militar da Rússia em território ucraniano gera apreensões em todo o mundo. Em especial, a atividade portuária e o comércio exterior temem pelos reflexos do conflito que podem atingir o mercado e a produção no Brasil. Como principal porta de entrada dos fertilizantes no país, a administração dos portos paranaenses acompanha o momento de tensão no Leste Europeu, com atenção.

Apesar de ainda ser cedo para saber quais serão os impactos diretos e indiretos das atividades militares na Ucrânia, como comenta o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, a situação preocupa, principalmente o segmento dos grânéis de importação, especialmente dos adubos.

“Para se ter uma ideia, das quase 11,5 milhões de toneladas importadas de fertilizante no ano passado, cerca de 2,35 milhões, mais de 20%, vêm da Rússia”, afirma o executivo.

A Ucrânia, segundo Garcia, não é região tradicionalmente produtora de fertilizantes. “A preocupação realmente é com a Rússia que, com a guerra, tende a suspender as atividades portuárias e o comércio com os países, principalmente ocidentais”, pontua o dirigente dos portos paranaenses.

SEGMENTO – Como explica o gerente executivo do Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas no Estado do Paraná (Sindiadubos), Décio Luiz Gomes, tanto a Rússia como o país vizinho, Belarus, são grandes produtores de fertilizantes, principalmente o cloreto de potássio.

“A apreensão é quanto os problemas logísticos para escoar esses produtos. A invasão da Rússia à Ucrânia complica ainda mais a situação que já estava delicada com a Belarus, outro importante mercado”, comenta.

Segundo Gomes, o mercado e a indústria dos fertilizantes no Brasil – assim como em todo o mundo – já estava sentido há algum tempo, quando a Rússia decidiu suspender as exportações dos produtos.

Outra situação no Leste Europeu, que também já vinha preocupando o segmento, era o impedimento imposto pela Lituânia para circulação de produtos da Belarus. O país é outra opção, além da Rússia, para o escoamento da produção de cloreto de potássio para o mundo. “Uma alternativa para o mercado brasileiro, na importação do produto, seria o Canadá, também grande produtor e exportador do cloreto”, completa.

A maioria das empresas produtoras de fertilizantes nos dois países – Rússia e Belarus –, como ainda explica Gomes, são estatais. “Ou seja, as decisões dessas empresas vão a reboque do que decidem os respectivos governos em relação ao mercado internacional”, pontua o gerente executivo.

“A redução da oferta mundial de fertilizantes certamente vai nos afetar”, comenta. A falta de produto e o aumento de preço, segundo ele, serão os principais efeitos do conflito que gera impacto, também, nas demais atividades, incluindo a agricultura e o consumo final no país.

ESCALAS – Dificilmente os portos do Paraná recebem navios com bandeiras desses países (Rússia, Ucrânia ou Belarus). Segundo o presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado do Paraná (Sindapar), Argyris Ikononou, a preocupação não é tanto com a mão-de-obra, no caso, das tripulações.

“A possibilidade de impacto negativo que eu consigo enxergar, no momento, seria a dificuldade, alto risco e o aumento do valor dos fretes para navios que, a partir de agora, vão escalar em portos da Rússia para carregamento de fertilizantes, por exemplo”, comenta.

No entanto, segundo Argyris, é preciso aguardar a evolução desse conflito. “Ainda é muito cedo para saber o que vai acontecer nos próximos dias”, completa o representante das agências marítimas no Paraná.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/02/2022

UCRÂNIA FECHA PORTOS — CONFLITO AMEAÇA FORNECIMENTO DE GRÃOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24 Fevereiro 2022

As forças armadas da Ucrânia suspenderam o transporte comercial em seus portos depois que as forças russas invadiram o país, alimentando o medo de interrupção no fornecimento dos principais exportadores de grãos e oleaginosas.

A Rússia suspendeu anteriormente o movimento de navios comerciais no Mar de Azov até novo aviso, mas manteve os portos russos no Mar Negro abertos para navegação, disseram fontes da indústria de grãos.



Cidade portuária de Odessa

A Ucrânia é um grande exportador de milho, grande parte destinada à China e à União Europeia. Também compete com a Rússia para fornecer trigo a grandes compradores, como Egito e Turquia.

As forças russas invadiram a Ucrânia em um ataque em massa por terra, mar e ar, o maior ataque de um Estado contra outro na Europa desde a Segunda Guerra Mundial.

O grupo de transporte marítimo Maersk informou nesta quinta-feira que interrompeu todas as escalas portuárias na Ucrânia até o final de fevereiro e fechou seu escritório principal em Odessa, na costa do Mar Negro, por causa do conflito.

A Rússia, o maior exportador de trigo do mundo, embarca principalmente seus grãos de portos no Mar Negro.

A Rússia e a Ucrânia respondem por 29% das exportações globais de trigo, 19% das exportações mundiais de milho e 80% das exportações mundiais de óleo de girassol.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/02/2022



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 027/2022
Página 54 de 54
Data: 25/02/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006