

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 011/2022
Data: 27/01/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO ESTÁ SOB NOVO COMANDO	4
PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 147 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS.....	4
PORTO DE SANTOS TERÁ SISTEMA SIMPLIFICADO, AGILIZANDO EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES	5
PORTAL PORTO GENTE	6
ABERTURA DOS PORTOS DO BRASIL PARA O FUTURO QUE CHEGA	6
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	7
CONSULTA PÚBLICA SOBRE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS TERMINA NESTA SEXTA (28).....	7
MAERSK COMPARTILHA MILHÕES DE OBSERVAÇÕES METEOROLÓGICAS PARA AJUDAR A CIÊNCIA CLIMÁTICA	8
ADM: LUCRO SOBE 14% COM DEMANDA FORTE POR BIOCOMBUSTÍVEIS E MARGENS DO ETANOL	9
JORNAL DO COMÉRCIO – PE	10
APÓS 10 ANOS, PORTO DO RECIFE INICIA OBRA DE DRAGAGEM QUE VAI PERMITIR ATRACAR NAVIOS MAIORES EM SEUS CAIS.....	10
ISTOÉ - DINHEIRO	12
MARICÁ, NO ESTADO DO RIO, REDUZ ISS PARA ATRAIR EMPRESAS SUSTENTÁVEIS	12
ANP AMPLIA PRAZO DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE ACESSO A TERMINAIS AQUAVIÁRIOS.....	13
PORTOS NO MAR NEGRO DA UCRÂNIA RETOMAM OPERAÇÕES DE EMBARQUES DE GRÃOS	13
MONEYTIMES	13
OPERAÇÃO-PADRÃO DE FISCALS ALONGA A ESPERA DE FÁBRICAS POR PEÇAS	13
CHINA IRÁ PROMOVER PLANTIO DE SOJA E MILHO EM CONSÓRCIO EM 1 MI DE HECTARES	14
NAVAL PORTO ESTALEIRO	15
PORTO DE PARANAGUÁ FAZ EXPORTAÇÃO DE MATERIAIS PARA A INDÚSTRIA DA MINERAÇÃO	15
TRABALHADORES DOS PORTOS BRASILEIROS IRÃO FAZER PARALISAÇÃO CONTRA A PRIVATIZAÇÃO DO SETOR NESTA SEXTA-FEIRA	16
PORTO DE PARANAGUÁ FAZ PREVISÃO PARA EXPORTAÇÃO DURANTE O PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2022	18
SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO PODE SOFRER COM O AQUECIMENTO GLOBAL E MOVIMENTAÇÃO DE CARGA DEVE SER AFETADA	19
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA FAZ APROVAÇÃO DE POLIGONAL PARA AMPLIAÇÃO DA ÁREA DO PORTO DE SANTOS	20
FAZCOMEX	21
PORTOS BRASILEIROS: QUAIS OS PRINCIPAIS	21
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	25
URCA ENERGIA ADQUIRE GÁS VERDE E VAI EXPANDIR PRODUÇÃO DE BIOMETANO	25
ARRECADAÇÃO COM ROYALTIES E PARTICIPAÇÃO ESPECIAL FOI RECORDE EM 2021.....	27
EMISSIONES LÍQUIDAS ZERO VÃO CUSTAR US\$ 9,2 TRILHÕES POR ANO ATÉ 2050, CALCULA MCKINSEY.....	28
JORNAL O GLOBO – RJ	30
PRESSIONADOS E TEMENDO DESGASTE POLÍTICO, GOVERNADORES PRORROGAM CONGELAMENTO DO PREÇO DO ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS	30
ANEEL PRORROGA PRAZO DE ESTUDOS PARA CONSTRUÇÃO DE TRÊS USINAS NA BACIA DO RIO TAPAJÓS, NA AMAZÔNIA	32
O QUE O EMPRESARIADO QUER DE BOLSONARO NO ANO ELEITORAL, EM NÚMEROS.....	34
EMPRESÁRIOS DO COMÉRCIO ESTÃO MAIS CONFIANTES PARA CONTRATAR.....	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	36
BNDES APROVA EMPRÉSTIMO DE R\$ 200 MILHÕES PARA CONCESSÃO DE ESTRADA NO MATO GROSSO	36
ESVAZIAMENTO DA ANP TRAVA MERCADO DE GÁS E GERA MANIFESTO DE ASSOCIAÇÕES INDUSTRIAIS	37
BOLSONARO DIZ QUE PEC DOS COMBUSTÍVEIS ESTÁ ACERTADA COM ECONOMIA.....	39
VALOR ECONÔMICO (SP)	40
NOVO PLANO DE CARREIRA DE FISCALS AGROPECUÁRIOS CUSTARIA R\$ 350 MILHÕES EM 2022, DIZ SINDICATO.....	40
MINÉRIO DE FERRO TEM ALTA DE 0,81% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 139,62 A TONELADA.....	41
‘OPERAÇÃO PADRÃO’ CHEGA A UM MÊS E JÁ AFETA A ZONA FRANCA	41



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 011/2022
Página 3 de 51
Data: 27/01/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	43
MAERSK DISPONIBILIZA DADOS METEOROLÓGICOS DO OCEANO EM DOMÍNIO PÚBLICO	43
ANP AMPLIA PRAZO DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE TERMINAIS AQUAVIÁRIOS.....	44
NAVIO RO-RO TESTA VELA DE ASA EM CONDIÇÕES REAIS DE OPERAÇÃO.....	44
MOL REALIZA PRIMEIRO TESTE DE VIAGEM AUTÔNOMA POR UM NAVIO PORTA-CONTÊINERES	45
DNV LIDERA ESTUDO DE SEGURANÇA DE ABASTECIMENTO DE AMÔNIA EM SINGAPURA.....	46
RELATÓRIO INDICA METANOL COMO SOLUÇÃO CHAVE PARA A DESCARBONIZAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO	46
ENAUTA REDIMENCIONA INVESTIMENTO NO CAMPO DE ATLANTA.....	47
ONGC INICIA DESENVOLVIMENTO DE BLOCO NA BACIA DE SERGIPE	47
AFRMM TEVE ARRECADAÇÃO DE R\$ 13,5 BILHÕES EM 2021.....	48
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	50
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	50



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO ESTÁ SOB NOVO COMANDO

Capitão de mar e guerra Robledo de Lemos Costa e Sá assumiu a função pelos próximos dois anos

Por: Redação



Capitão de mar e guerra Robledo de Lemos Costa e Sá Foto: Alexander Ferraz/AT

O capitão de mar e guerra Robledo de Lemos Costa e Sá assumiu, nesta quarta-feira (26), o comando da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) pelos próximos dois anos. A função era anteriormente ocupada pelo capitão de mar e guerra Marcelo de Oliveira Sá, que segue carreira militar na capital fluminense.

O ex-comandante da CPSP inicia, no próximo mês, o Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM), promovido pela Escola de Guerra Naval (ESG), no Rio de Janeiro. Em sua despedida do Porto de Santos, o oficial destacou o grande desafio do comando da maior unidade do País.

A troca de cargos aconteceu na tarde de ontem, na sede da Autoridade Marítima, que fica entre os armazéns 27 e 29 do Porto de Santos. E contou com a presença de autoridades e empresários ligados ao cais santista.

Antes de ser indicado ao posto em Santos, o comandante Robledo foi o responsável pelo Grupamento de Patrulha Naval do Norte. O oficial permaneceu no cargo entre 10 de janeiro de 2019 a 13 de janeiro do ano passado.

Depois, foi indicado para o Curso de Altos Estudos em Defesa (Caed) da Escola Superior de Guerra (ESG), em Brasília. A turma concluiu a graduação em dezembro do ano passado.

A nomeação para o posto na CPSP veio no ano passado. Desde que chegou a Santos, o comandante Robledo está se inteirando sobre a realidade da Autoridade Marítima e os desafios que estão por vir nos próximos dois anos

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/01/2022

PORTO DE SANTOS MOVIMENTA 147 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS

Volume registrado no ano passado mostra a necessidade de mais áreas para movimentação de contêineres

Por: Fernanda Balbino

Um total de 147 milhões de toneladas de cargas entraram ou saíram do País pelo Porto de Santos durante todo o ano passado. O volume segue praticamente a mesma tendência do ano anterior, 2020, com aumento de 0,3%. Porém, demonstra a necessidade da ampliação de áreas para operações, principalmente, de contêineres e fertilizantes no cais santista.

Entre janeiro e dezembro, a movimentação de caixas metálicas cresceu 14,2%, ampliando a movimentação para 4,8 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Para o diretor de Operações da Santos Port Authority (SPA), Marcelo Ribeiro de Souza, a marca representa um alerta para a necessidade de novas infraestruturas.



Entre janeiro e dezembro, a movimentação de caixas metálicas cresceu 14,2% Foto: Carlos Nogueira

“Nossa capacidade atual é de 5,3 milhões de TEU. A SPA, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Ministério da Infraestrutura já estão preparando o leilão de nova área para operação de contêineres, o STS 10, que deve ocorrer no segundo semestre deste ano”, explica.

Trata-se de um novo terminal de contêineres que deverá ser leiloado no cais do Saboó. A ideia é garantir uma maior oferta para a movimentação da carga no complexo santista.

Ribeiro acrescenta, ainda, a importância de se ampliar a capacidade também de movimentação de fertilizantes, que somaram 7,9 milhões de toneladas no ano passado, um crescimento de 21,5%.

“O STS 53 é determinante para que Santos disponibilize infraestrutura adequada à demanda para essa carga. Hoje não conseguimos atender, na totalidade, o volume de fertilizantes de nossa área de influência por falta de capacidade instalada”, afirma o executivo.

Cargas

As cargas de importação se sobressaíram com aumento de 10,4%, somando 43,9 milhões de toneladas. Já as cargas de exportação apresentaram redução de 3,5%, atingindo 103 milhões de toneladas.

Mesmo com a queda, os embarques de soja em grão cresceram 10,5% sobre o ano anterior, atingindo 23,3 milhões de toneladas, mostrando o potencial do agronegócio.

Para o diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, o bom desempenho mesmo em meio à pandemia da covid-19 é “reflexo do potencial e atratividade do Porto de Santos no processo de desestatização. O Porto não para de crescer e aprimorar suas operações, atraindo cada vez mais cargas e mantendo-se na vanguarda no cenário portuário nacional”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 27/01/2022

PORTO DE SANTOS TERÁ SISTEMA SIMPLIFICADO, AGILIZANDO EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES

Protótipo deve entrar em funcionamento em dois meses, e deve reduzir em até 40% as etapas necessárias para uma operação

Por: Fernanda Balbino

Após uma revisão orçamentária, a implantação do projeto Sistemas Comunitários Portuários (Port Community Systems, PCS, em inglês), que prevê reduzir em até 40% as etapas necessárias para uma operação no Porto de Santos, entrou em sua reta final. A previsão é de que, até o fim de março, seja entregue um protótipo do sistema, a conclusão do mapeamento dos processos

portuários e um plano de negócios com os modelos financeiro, de governança e de operação da plataforma.



Projeto que deve tornar os processos mais ágeis no Porto de Santos foi retomado em setembro de 2021
Foto: Alexander Ferraz/AT

importações.

O PCS é uma iniciativa do Prosperity Fund – fundo de investimento britânico a países em desenvolvimento. Ele prevê a criação de uma plataforma digital que integrará sistemas de controle de órgãos federais ligados ao setor portuário. Também estão previstas mudanças nos processos e, com isso, espera-se reduzir em um dia o tempo necessário para exportações e em dois dias para

O protótipo do PCS, que inclui uma versão aperfeiçoada do processo de chegada, atracação, desatracação e partida do navio, já está disponível para teste pelos atores da comunidade portuária. Além disso, o programa disponibilizará um padrão nacional para PCS e o código fonte do sistema, que permitirão seu uso por qualquer porto brasileiro.

Outra entrega do programa é o plano de negócios do PCS, com os modelos financeiro, de governança e de operação do sistema. Para elaborar a proposta, o programa tem mantido conversas com Autoridade Portuária, armadores, terminais, operadores portuários, agentes marítimos, despachantes aduaneiros e práticos.

“Nas conversas que temos mantido com os atores, temos apresentado os principais modelos de governança e de operação de PCS em portos internacionais. Há um potencial convergência de interesses em torno de um ou dois modelos, que nos parecem mais aderentes à realidade de Santos”, afirma Diego Bonomo, líder do programa na Palladium – consultoria internacional contratada pelo governo britânico para executar o projeto. Prazos Segundo Bonomo, após uma interrupção, o projeto foi retomado em setembro do ano passado e tem término previsto para março, mês em que chega ao fim o ano fiscal britânico. O lapso temporal se deu em razão da revisão orçamentária. Com o novo orçamento aprovado em julho, os contratos foram assinados em agosto e a implementação iniciada no mês seguinte.

“Nosso objetivo é apoiar o desenvolvimento e implantação de uma ferramenta de ponta no Brasil, que beneficie o Porto de Santos e possa ser replicada pelas autoridades brasileiras em qualquer outra comunidade portuária após o encerramento deste programa do governo britânico”, afirma Peter Wilson, embaixador do Reino Unido no Brasil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 27/01/2022



PORTAL PORTO GENTE

ABERTURA DOS PORTOS DO BRASIL PARA O FUTURO QUE CHEGA

Editor Portogente

Amanhã comemora-se 214 anos da Abertura dos Portos às Nações Amigas, assinada pelo príncipe regente D. João VI, na Bahia. É o marco brasileiro do crescimento do seu comércio marítimo e o início do liberalismo, pelo enfraquecimento do pacto colonial e o aparecimento do

capitalismo industrial, que promoveu a libertação do trabalho servil. Hoje nossos portos precisam novamente ampliar suas portas para o mundo.

O programa de desestatização dos portos do ministério da Infraestrutura está chegando ao seu prazo final, entregando quase nada do que foi prometido. O acirramento da campanha eleitoral, instigado pela reeleição, tende a abalar o processo de aprovação de propostas. É a oportunidade de confrontar alternativas que favoreçam a superação de dúvidas e incertezas existentes, destacadas pelo Valor desta 3ª feira, 25, sobre a privatização da Codesa.



O ar da cidade torna um homem livre (Provérbio alemão)

No Porto de Santos, uma portaria do dia 18 último aumentou a área da atual poligonal. Ampliação necessária, mas insuficiente, por não considerar o papel sistêmico do porto. Assim, transforma-se num voo de galinha e perde uma oportunidade de dar mais potência ao principal porto do Brasil. Há, também, muitas perguntas não respondidas, a começar por que não

houve audiência pública, ainda. Situação que contribui para tanta incerteza do sucesso desse programa, que deveria promover a regionalização dos portos.

A politização maiúscula do debate das intenções governamentais, pela comunidade de Itajaí, evidenciou um modelo de programa sem estruturação contemporânea para se adequar às mudanças de modelo e transição em curso no comércio marítimo mundial. E preocupada com a ameaça ao seu porto, considerando o pouco caso do ministério da Infraestrutura (Minfra), foi agendada uma audiência com o presidente Jair Bolsonaro, em fevereiro.

No conjunto desse programa, o condicionamento de uma pauta de sustentação havido para esse processo desconjuntado, deu-se muito pela participação das entidades representativas dos setores operacionais. Porém, a mediação da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) não confere clareza suficiente para que os portos incluídos no programa, com peculiaridades operacionais, compreendam os propósitos a serem sustentados.

Com a tomada do poder pelo centrão muda o referencial das decisões, doravante moderadas fortemente pelos objetivos eleitorais. Isto altera a estratégia de negociação, mas não impede avanços necessários. A pior situação dos portos é ficar como está. Objetivando colaborar efetivamente, Portogente intensifica o debate da sua proposta Santos2050, para o principal porto do Brasil. Assim, fazer ver que é possível abrir os portos brasileiros pela eficiência e fomentar negócios para o futuro que chega.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 27/01/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CONSULTA PÚBLICA SOBRE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS TERMINA NESTA SEXTA (28)

Informação: Informativo dos Portos (27 de janeiro de 2022)

Interessados em contribuir com a formulação da Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros têm até esta sexta-feira (28) para encaminhar sugestões ao Governo Federal. Basta acessar o portal Participa +Brasil e registrar sua sugestão. Os documentos referentes à proposta

também estão disponíveis no mesmo endereço. Eles foram construídos por meio de parceria entre o Ministério da Infraestrutura (MInfra) e a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos).

A política nacional tem por objetivo desenvolver o sistema ferroviário de passageiros, proporcionando uma alternativa de transporte à população brasileira, com melhor uso da malha ferroviária existente, e propondo diretrizes para formulação de um modelo de negócio atrativo ao mercado, que potencialize os benefícios sociais e ambientais característicos do modo ferroviário.

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

Data: 27/01/2022

MAERSK COMPARTILHA MILHÕES DE OBSERVAÇÕES METEOROLÓGICAS PARA AJUDAR A CIÊNCIA CLIMÁTICA

Informação: Maersk (27 de janeiro de 2022)



A.P. Moller – A Maersk compartilha milhões de observações meteorológicas para ajudar a ciência climática através de EuroGOOS, European Global Ocean Observing System, administradas em conjunto pela UNESCO e pelo World Meteorological Organization – Foto: Maersk

A AP Moller – Maersk (Maersk) anuncia que libera todas as observações meteorológicas históricas e futuras do oceano para o domínio público para uso gratuito pela comunidade científica em todo o mundo. Os dados coletados pelos navios da Maersk desde 2012 aumentam os dados meteorológicos oceânicos disponíveis publicamente em 28%.

O objetivo é auxiliar a pesquisa climática e as previsões meteorológicas, fornecendo dados meteorológicos dos oceanos do mundo, onde a cobertura de dados ao nível do solo é pequena e a maioria dos dados vem de observações de satélite que têm suas limitações.

As tripulações e embarcações da Maersk coletam observações meteorológicas há anos, e estamos orgulhosos de que agora podemos compartilhar esses dados e ajudar os pesquisadores a obter uma melhor compreensão do impacto das mudanças climáticas em nosso entorno, diz Aslak Ross, Chefe de Normas Marítimas da Maersk

Entre outras coisas, as observações podem fornecer uma imagem mais precisa de como as condições do oceano ao nível da superfície e a interação com a atmosfera evoluíram desde 2012. Complementa:

A mudança climática é, sem dúvida, um dos maiores desafios que a comunidade global está enfrentando, e estabelecemos uma estratégia ambiciosa para nossos negócios para atingir zero emissões líquidas de gases de efeito estufa em 2040, mas também, como parte de nossa estratégia ESG, nos comprometemos a contribuir para a ciência climática e oceânica com dados coletados de nossas embarcações. Uma oportunidade sendo nossas observações meteorológicas digitalizadas.

9 milhões de observações

Os dados – mais de 9 milhões de observações – serão compartilhados por meio do Global Ocean Observing System (GOOS), administrado em conjunto pela UNESCO e pela Organização Meteorológica Mundial (OMM). O GOOS coleta observações meteorológicas oceânicas para ciência do clima e fornece informações para previsões meteorológicas.



Como membro da comunidade científica, estou entusiasmado por termos acesso a este conjunto de dados único. Os dados ajudarão a restringir melhor as condições passadas da superfície do oceano, mas também ajudarão a melhorar as previsões futuras – do clima ao clima, relata Dr. Johannes Karstensen do GEOMAR – Centro Helmholtz para Pesquisa Oceânica em Kiel, Alemanha

Com todas as 300 embarcações de propriedade da Maersk compartilhando dados várias vezes ao dia, a empresa compartilha mais de 7.000 observações todos os dias. Algumas embarcações estão até mesmo alimentando dados ao vivo para serviços meteorológicos em todo o mundo.

Em colaboração com o Serviço Meteorológico Nacional da Alemanha, a Maersk instalou Estações Meteorológicas Automatizadas em vários de seus navios. Estas são estações de medição calibradas de nível de pesquisa que coletam uma maior variedade de pontos de dados com maior qualidade, melhorando ainda mais a contribuição para a previsão do tempo e a ciência do clima.

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

Data: 27/01/2022

ADM: LUCRO SOBE 14% COM DEMANDA FORTE POR BIOCOMBUSTÍVEIS E MARGENS DO ETANOL

Informação: Brasília (27 de janeiro de 2022)

Os altos custos com energia e grãos reduziram os lucros na unidade de processamento de milho, bem como em serviços agrícolas e oleaginosas.

A trading global de grãos Archer-Daniels-Midland Co informou hoje (25) um salto de quase 14% no lucro do quarto trimestre, com a crescente demanda por biocombustíveis e fortes margens de etanol ajudando a aumentar o lucro operacional em sua divisão de soluções de carboidratos.

Os altos custos com energia e grãos, no entanto, reduziram os lucros na unidade de processamento de milho, bem como em serviços agrícolas e oleaginosas, sua principal unidade, na qual o lucro operacional caiu em relação ao mesmo trimestre do ano anterior.

Os resultados da ADM oferecem uma visão de como as maiores tradings de grãos do mundo estão enfrentando as mudanças na demanda por alimentos e combustíveis desencadeadas pela pandemia e pela inflação crescente.

A ADM e as rivais Bunge, Cargill e Louis Dreyfus, conhecidas como o quarteto ABCD de gigantes do comércio de grãos, se beneficiaram da crescente demanda por alimentos e combustíveis renováveis à medida que as economias reabrem.

Mas o aumento dos preços dos grãos e oleaginosas que a ADM compra, vende, processa e envia ao redor do mundo representa um desafio.

A ADM disse que os ganhos em serviços agrícolas e oleaginosas, sua maior unidade em receita, foram impulsionados pela forte demanda por farelo de soja e óleo vegetal. Mas os resultados foram prejudicados em cerca de 250 milhões de dólares em efeitos líquidos negativos relacionados ao tempo na moagem, que a empresa espera recuperar no primeiro semestre de 2022.

Os altos custos com milho e energia impediram os lucros em adoçantes e amidos, mas a retomada das usinas de etanol de milho seco da ADM após o fechamento da pandemia ajudou sua unidade de soluções de carboidratos a mais que dobrar seu lucro operacional.

A unidade de nutrição da ADM, em expansão, apresentou resultados mais fortes.

O lucro líquido da ADM subiu para 782 milhões de dólares, ou 1,38 dólar por ação, no trimestre encerrado em 31 de dezembro, de 687 milhões de dólares, ou 1,22 dólar por ação, um ano antes.

Excluindo itens não recorrentes, o lucro de 1,50 dólar por ação superou a estimativa de consenso dos analistas de 1,37 dólar, segundo dados do Refinitiv Eikon (Reuters, 25/1/22)

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

Data: 27/01/2022



JORNAL DO COMÉRCIO – PE

APÓS 10 ANOS, PORTO DO RECIFE INICIA OBRA DE DRAGAGEM QUE VAI PERMITIR ATRACAR NAVIOS MAIORES EM SEUS CAIS

Foram muitas idas e vindas a Brasília, peregrinando por diferentes ministérios, para garantir um recurso de R\$ 28,3 milhões para a obra de infraestrutura que garantirá maior competitividade ao porto

Por Adriana Guarda



Draga holandesa Van Oord atracou no Porto do Recife para realizar serviços de dragagem - FOTO: Divulgação

Foi preciso esperar uma década e atravessar três governos (Dilma Rousseff, Michel Temer e Jair Bolsonaro) para destravar a obra de dragagem do Porto do Recife. Foram muitas idas e vindas a Brasília, peregrinando por diferentes ministérios, para garantir um recurso de R\$ 28,3 milhões (valor longe do aplicado em grandes obras de infraestrutura). Sete meses após o lançamento da licitação, em junho de 2021, a draga holandesa Van Oord atracou no Recife no dia 20 e iniciou os trabalhos no sábado (22). Diferente do tempo que durou para negociar os recursos, a conclusão da dragagem será rápida, com previsão de execução em 40 dias.

O objetivo da dragagem é desobstruir os cais, que estão assoreados, para permitir a atracação de navios maiores. Sem a realização da obra nos últimos 10 anos, a Marinha do Brasil foi pouco limitando o tamanho das embarcações que podem atracar. Hoje o porto só pode receber navios de até 32 mil toneladas e depois da obra terá capacidade para 45 mil toneladas. Uma das vantagens, por exemplo será o aumento das cargas de cevada para atender ao polo cervejeiro de Pernambuco, que vem sendo em parte abastecido pelo Porto de Cabedelo, na Paraíba.

A draga Van Oord vai desobstruir os cais do 00 ao 09. Do berço 00 ao 01, será aprofundado para 10 metros de profundidade; do berço 02 ao 06 para 11 metros de profundidade; e do trecho do berço 07 ao 09 para os 8 metros de profundidade. Os trechos mencionados chegarão às profundidades máximas, na maré alta, de 12,70 m, 13,70 m e 10,7 m respectivamente. A expectativa é que sejam retirados 832.200 mil metros cúbicos de sedimentos dragados do cais, canal interno e bacia de evolução.

Animado com o início da obra, o presidente do Porto do Recife, José Lindoso, acredita que o atracadouro viverá uma novo ciclo a partir da obra.

“O crescimento nas operações do Porto do Recife não é uma expectativa, é uma realidade. Hoje nós temos uma demanda que não podemos atender porque a profundidade do nosso cais não suporta navios de maior tonelagem” reforça.

Lindoso aponta várias cargas que têm potencial para aumentar a movimentação de carga no porto, a partir do aumento da profundidade dos cais. “O açúcar que exportamos tem um crescimento previsto de cerca de 40%. Os fertilizantes que importamos, principalmente da Bélgica, têm uma expectativa de 20% de incremento. O milho que abastece a avicultura de Pernambuco e da Paraíba também crescerá cerca de 40%. A barrilha, um dos principais produtos que movimentamos na capital pernambucana, tem previsão de 30% de crescimento. O material metalúrgico, que apresentou um avanço de 172,53% em 2021, possui uma expectativa de incremento de 10%. Essa nova fase do Porto do Recife, que se inicia com a obra de dragagem, tornará o nosso terminal ainda mais atrativo para novos investidores”, defende.



Draga Van Oord iniciou os serviços de dragagem no Porto do Recife e deverá concluir num prazo de 40 dias - Divulgação

Muitos pares de anos

A articulação que permitiu o início da dragagem do Porto do Recife agora em 2022 foi pavimentada pelo antigo presidente Carlos Vilar, em 2019. No final daquele ano, o Governo do Estado e a União, com interveniência da Secretaria de

Desenvolvimento Econômico do Estado e a interveniência executora da Porto do Recife S.A, assinaram um Termo de Compromisso com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para a execução das obras de dragagem do cais acostável.

Em junho de 2021 foi publicado no Diário Oficial do Estado o aviso de licitação para contratação de empresa que executará a obra do ancoradouro recifense. O certame foi realizado dentro do que preconiza a Lei nº 13.303 (Lei das estatais). Depois do processo de abertura das propostas e sessão de lances, a empresa holandesa Van Oord foi contratada para o serviço. A Royal Van Oord é uma empresa holandesa de contratação marítima especializada em dragagem, recuperação de terras e construção de ilhas artificiais.

Foram contratadas também através de licitação as empresas Eicomnor e DBF para realizar a supervisão de obra e monitoramento ambiental, respectivamente. O valor exato do recurso federal destinado para todas as etapas da obra ficou na ordem dos R\$ 28.387.413,54. Após a finalização do serviço de dragagem, o calado ainda passará por uma homologação da Marinha do Brasil.

No próximo dia 20, a Empresa de Turismo de Pernambuco (Empetur) irá participar do lançamento da edição da revista russa Tourbus, publicação voltada para os profissionais do segmento turístico daquele país, sobre o destino Pernambuco. A ação visa promover o Estado no mercado russo. Essa publicação é desdobramento de uma visita realizada pela equipe da revista em julho desse ano, onde conheceram atrativos turísticos e equipamentos de Porto de Galinhas, Recife e Olinda. O lançamento da publicação acontecerá na Leisure Fair, em Moscou, na Rússia. Além de Pernambuco, o estado do Ceará também faz na edição que estará lançando os dois destinos no mercado russo. A edição terá oito mil exemplares e será distribuído na Leisure Fair, em Moscou, na Rússia, evento que acontece entre os dias 21/09 e 23/09. A feira reunirá cerca de 65 mil pessoas do trade profissional daquele país e é uma das feiras mais importantes do segmento. –

Crescimento discreto em 2022

Em 2021, o Porto do Recife registrou um pequeno crescimento de 1,96% na movimentação de cargas em relação ao ano anterior. Foram 1,3 milhão de toneladas nos doze meses do ano

passado. Esses números se devem principalmente à importação que fechou 2021 com crescimento de 8,66%, o que representou 1.304.410 toneladas, superando as 951.931 do ano de 2020.

Quanto às cargas movimentadas, o açúcar segue com a posição de destaque, seguido pelo malte de cevada, milho e material metalúrgico. O produto pernambucano fechou o ano com 317.395 toneladas movimentadas, sendo 136.235 de açúcar a granel e 181.160 do ensacado. Em comparação com o ano anterior, o açúcar a granel cresceu 51,59% e o ensacado 14,44%. O açúcar é o principal produto de exportação do Porto do Recife, saindo das usinas do Estado e chegando a países como Estados Unidos, Canadá, Romênia e, o principal exportador, o continente africano

Fonte: Jornal do Comércio - PE

Data: 27/01/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

MARICÁ, NO ESTADO DO RIO, REDUZ ISS PARA ATRAIR EMPRESAS SUSTENTÁVEIS

O município de Maricá, na Região Metropolitana do Rio, criou um regime de tributação diferenciado que reduzirá de 5% para 2% a alíquota do Imposto Sobre Serviços (ISS). O benefício será concedido a empresas que executarem atividades voltadas à proteção ambiental. A intenção da medida é atrair startups e negócios que atuem efetivamente de modo sustentável. Assim, o município quer criar uma espécie de fundo verde para financiar outras obras ecologicamente corretas.

“Temos a intenção de iniciar alguns projetos ligados ao tema da sustentabilidade. Estamos no final da modelagem técnica para implantarmos energia fotovoltaica (solar) e começando a olhar energia eólica offshore”, explica Olavo Noleto, presidente da Companhia de Desenvolvimento de Maricá (Codemar).

Segundo ele, “na lógica de uma agenda de sustentabilidade”, a prefeitura pesquisou como poderia ser financiada. “E aí fomos ver iniciativas de fundos verdes, que em geral são feitos de crédito de carbono e similares”, conta. “A gente aqui vai fazer inventário das nossas florestas, mas isso por si só não garante um fundo com densidade necessária para alavancar os nossos investimentos.”

Foi a partir daí que surgiu a ideia de criar um regime de tributação diferenciado para iniciativas de proteção ambiental. O município está de olho na instalação de empresas que oferecem plataformas digitais de operações, fintechs, startups prestadoras de serviços ambientais e até mesmo empresas de administração e gestão de fundos. A única exigência para poder aderir ao programa é comprovar atividades com fins sustentáveis.

“Essa é uma agenda de longo prazo. Estamos criando um polo tecnológico e um industrial. O aeroporto está decolando e o porto nascendo. Essas agendas necessariamente precisam estar atreladas à sustentabilidade”, destaca Noleto.

O presidente da Codemar diz que a cidade está muito avançada na modelagem técnica da energia fotovoltaica.

“A gente quer chegar a produzir 100% da energia que consumimos, 20 megawatts de energia”, explica. “A ideia é irmos em camadas. Com o tempo teríamos superávit, as contas da prefeitura



seriam abatidas e os programas sociais, que são muito fortes aqui no município, teriam um subsídio cruzado.”

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 27/01/2022

ANP AMPLIA PRAZO DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE ACESSO A TERMINAIS AQUAVIÁRIOS

A diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou a prorrogação por 15 dias da consulta pública que vence nesta quinta-feira, 27, da proposta de revisão da Portaria ANP nº 251/2000, que regula o acesso por terceiros aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis.

De acordo com o relator, o diretor substituto Marcelo Castilho, a prorrogação tem por objetivo ampliar o alcance da consulta pública sem comprometer a data marcada para a audiência pública da matéria, que continua prevista para 22 de março de 2022.

“Adiar vai permitir maior participação sem afetar a agenda regulatória”, disse Castilho ao defender a prorrogação, em voto seguido pelo diretor-geral da ANP, Rodolfo Saboia.

A diretora Symone Araújo votou a favor do adiamento, argumentando que desta maneira está se resguardando a ampla participação da sociedade. “O principal elemento da dilação de prazo é que estamos ampliando, e de certa maneira resguardando, a ampla participação social. É uma revisão que vem sendo acompanhada com afinco pelo mercado e tem importância muito grande no novo cenário do downstream nacional”, disse ao dar seu voto, referindo-se à abertura do mercado de refino no País com a venda das refinarias da Petrobras.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 27/01/2022

PORTOS NO MAR NEGRO DA UCRÂNIA RETOMAM OPERAÇÕES DE EMBARQUES DE GRÃOS

Por Pavel Polityuk

KIEV (Reuters) – A maioria dos principais portos do Mar Negro da Ucrânia está funcionando normalmente, retomando as operações afetadas pelo clima ruim no início desta semana, disse a autoridade portuária estatal nesta quinta-feira.

As restrições das operações de carregamento de grãos se aplicaram aos portos de Odessa, Chornomorsk, Mykolayiv, Pivdeny, Kherson e Olvia.

A autoridade disse que as restrições ainda permanecem no porto de Kherson e Reni.

A Ucrânia está entre os maiores exportadores globais de grãos do mundo e planeja embarcar cerca de 65 milhões de toneladas de grãos na temporada de 2021/22.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 27/01/2022



MONEYTIMES

OPERAÇÃO-PADRÃO DE FISCAIS ALONGA A ESPERA DE FÁBRICAS POR PEÇAS



Há relatos de atrasos de produção na indústria de aparelhos eletrônicos, que fabrica produtos como notebook e celular e onde também é apontado o risco de a situação forçar paralisações de linhas caso não seja resolvida logo (Imagem: Freepik/Snowing)

A morosidade na liberação de cargas nos portos por conta da operação-padrão dos auditores fiscais se tornou um novo gargalo das fábricas que trabalham com estoques enxutos e já vinham lidando com o fluxo irregular no abastecimento de componentes importados.

Há relatos de atrasos de produção na indústria de aparelhos eletrônicos, que fabrica produtos como notebook e celular e onde também é apontado o risco de a situação forçar paralisações de linhas caso não seja resolvida logo.

O caso também é acompanhado com apreensão na retomada da indústria de automóveis após os recessos de fim de ano.

A demora no desembaraço de cargas trouxe dificuldade inesperada para as montadoras, que vêm há um ano gerenciando estoques apertados de matérias-primas por conta de desarranjos surgidos na pandemia tanto de logística quanto de produção.

Por ora, as fábricas de carros vêm conseguindo, em geral, contornar a dificuldade. O Estadão/Broadcast apurou, contudo, que a produção quase foi interrompida numa grande montadora do interior paulista em função da operação-tartaruga nos portos. No fim, a carga foi liberada a tempo.

Entre os dias 11 e 18 de janeiro, a Abinee, entidade que representa a indústria de eletroeletrônicos, fez uma sondagem com 55 empresas associadas para saber se a operação padrão dos auditores teve reflexo nas atividades.

O retorno foi considerado surpreendente: um terço (35%) apontou dificuldades atribuídas à mobilização dos auditores nas importações, a maior delas o atraso no desembaraço de cargas.

As consequências relatadas por essas empresas vão de atraso na produção, comprometendo também os prazos de entrega, a maior custo operacional das importações, multas por não cumprimento de prazos previstos em contratos, e até mesmo, embora em poucos casos, perda de vendas. A saída tem sido procurar os clientes para rever acordos comerciais.

Risco de parar

“Estamos a cada dia mais preocupados”, afirma Humberto Barbato, presidente da Abinee. “O risco de fábricas pararem existe porque as linhas funcionam com planejamento de produção just in time (sistema de estoques ajustados à produção)”, acrescenta o executivo.

Segundo Barbato, o resultado da sondagem chama a atenção por revelar um número já considerável de empresas em dificuldade antes mesmo do retorno de muitas fábricas do recesso de fim de ano.

Fonte: MoneyTimes
Data: 27/01/2022

CHINA IRÁ PROMOVER PLANTIO DE SOJA E MILHO EM CONSÓRCIO EM 1 MI DE HECTARES



A China, maior importadora de soja do mundo, disse no fim do ano passado que aumentar sua produção da oleaginosa era uma prioridade política (Foto: ANeto)

O Ministério da Agricultura da China disse nesta quarta-feira que promoverá um consórcio de soja com milho em mais de 1 milhão de hectares de terra neste ano, buscando aumentar a produção da oleaginosa sem reduzir a de milho.

A China, maior importadora de soja do mundo, disse no fim do ano passado que aumentar sua produção da oleaginosa era uma prioridade política, mas deu poucos detalhes sobre como alcançará esse aumento.

A produção caiu 16% em 2021 em relação ao ano anterior, já que alguns agricultores mudaram para culturas mais lucrativas, como o milho.

O Ministério da Agricultura e Assuntos Rurais disse em comunicado que promoverá o “plantio composto em tiras”, ou cultivo de soja e milho em fileiras lado a lado, em 1 milhão de hectares de terra.

A abordagem proporcionaria “basicamente nenhuma diminuição na produção de milho” e ainda acrescentaria uma temporada extra de soja, disse o ministério.

A área plantada de soja havia sido estimada anteriormente em 8,4 milhões de hectares na safra 2021/22, enquanto o milho será cultivado em 43 milhões de hectares.

O ministério não disse qual é a extensão da prática de plantio em consórcio atualmente, mas ela tem sido estudada na China há anos, e mostrada em outros lugares para beneficiar a saúde do solo e melhorar os nutrientes nas culturas.

Fonte: MoneyTimes

Data: 27/01/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

PORTO DE PARANAGUÁ FAZ EXPORTAÇÃO DE MATERIAIS PARA A INDÚSTRIA DA MINERAÇÃO



Por Ruth Rodrigues

A movimentação de carga no Porto de Paranaguá segue e o local realizou uma exportação de materiais para a indústria do setor da mineração, com alto valor agregado



O Porto de Paranaguá contou com a primeira carga de projeto 2022 do berço 215, nesta última segunda-feira, (24/01). O local continua com a movimentação de carga a todo vapor e a exportação realizada na segunda-feira foi de materiais que serão utilizados na indústria do setor da mineração. Assim, o porto inicia 2022 com ótimos resultados e deve continuar nesse caminho.

Continua Depois da Publicidade

Movimentação de carga no Porto de Paranaguá continua acelerada e local exporta materiais para a indústria da mineração

Esta última segunda-feira foi marcada por grandes operações e uma movimentação de carga de alto valor agregado no Porto de Paranaguá. O local realizou a primeira carga de projeto 2022 do berço 215, exportando um total de oito volumes, de oito toneladas cada, de equipamentos para a indústria do setor da mineração. A movimentação da carga exportada tem como destino final a América Central e contou com um grande valor agregado na operação, iniciando bem o ano de 2022 no porto.

O diretor de operações, Luiz Teixeira da Silva Júnior, comentou sobre a importância da exportação realizada e afirmou que “a carga de projeto é uma carga de alto valor agregado, que vemos muito aqui no Porto de Paranaguá ao longo de todo o ano. Em 2022 não deve ser diferente”. Além disso, não é somente o berço 215 que conta com esse tipo de movimentação de carga, que também é embarcado pelos berços 216, 217 e 218, os quais devem ser bastante beneficiados com as exportações durante os próximos meses.

As peças que foram destinadas à indústria da mineração foram fabricadas no estado de Minas Gerais e o carregamento aconteceu no porão de um navio do tipo Roll on-Roll off, ou seja, um cargueiro de grande capacidade que consegue permitir a entrada e saída de automóveis pelos seus próprios meios. Esse tipo de navio é operado pelas empresas do grupo Marcon, Orion e TCP no Porto de Paranaguá.

Apesar de operação de grande dificuldade para o Porto de Paranaguá, a exportação representa um grande início de exportação em 2022

Esse tipo de movimentação de carga que aconteceu no Porto de Paranaguá nesta última segunda-feira é de grande dificuldade, segundo Aldemar Marques Moreira, gerente de operações e de capatazias do grupo Marcon. O executivo destaca que são necessárias empilhadeiras de grande porte e operadores habilitados, além do transporte até o navio, o que torna todo o processo mais trabalhoso para o complexo portuário. Todo o processo em terra de movimentação é uma das partes mais complicadas e importantes para a movimentação desse tipo de carga, mas os resultados foram os esperados.

A operação foi um grande sucesso para o local, uma vez que a Portos do Paraná disponibiliza área de pátio para armazenagem, além de acesso, limpeza e a segurança da área de cais. O executivo também destacou que “A carga de projeto é única e, normalmente, excede as dimensões de um container e precisam de equipamentos especiais para a movimentação”, mas que o processo saiu como eles planejaram e as cargas foram devidamente exportadas.

Com essa operação acontecida recentemente, o Porto de Paranaguá inicia o ano de 2022 da melhor forma possível e consegue já grandes resultados para o mês de janeiro, em razão do alto valor agregado da carga exportada. Assim, o local deverá seguir com seus esforços para manter as operações nesse mesmo nível durante o restante do ano.

Fonte: Naval Porto Estaleiro
Data: 27/01/2022

TRABALHADORES DOS PORTOS BRASILEIROS IRÃO FAZER PARALISAÇÃO CONTRA A PRIVATIZAÇÃO DO SETOR NESSA SEXTA-FEIRA

Por Ruth Rodrigues



Os trabalhadores dos portos de diversos locais do Brasil irão realizar uma paralisação em forma de protesto contra a privatização do setor e a continuação das iniciativas públicas

Essa próxima sexta-feira, (28/01), será marcada por uma enorme paralisação em diversos portos do Brasil inteiro. O movimento acontecerá como uma forma de protesto contra o processo de privatização e desestatização do setor e de diversos locais

do segmento, como a Codesa e o Porto de Santos. Assim, os trabalhadores pretendem atrair uma nova visão para esse processo e como ele pode ser prejudicial para o cenário.

Portos brasileiros irão contar com paralisação dos trabalhadores durante essa sexta-feira para lutar contra a privatização no setor

O processo de privatização dos portos brasileiros segue bastante acelerado e o Ministério da Economia continua sendo a favor dessa iniciativa, destacando os pontos positivos em relação ao ganho econômico para o setor. No entanto, diversos sindicatos e trabalhadores do segmento seguem descontentes com a decisão do Governo Federal em levar adiante esses processos de desestatização, como está acontecendo com a Codesa e com o Porto de Santos.

Assim, os sindicatos dos portos do país inteiro se reuniram para movimentar uma paralisação das atividades em diversos complexos durante a próxima sexta-feira, como forma de protesto contra esse processo. O coordenador da Intersindical do Porto Organizado de São Sebastião, Robson Wilson dos Santos, assinou o documento da paralisação, que destaca que os trabalhadores defendem que “passar a autoridade portuária para a iniciativa privada é um erro grosseiro contra a economia do país, pois entregará uma atividade eminentemente do Estado ao privado que só visa o lucro e não a gestão do bem estar e das políticas públicas de um país”.

Os trabalhadores ressaltam ainda que passar órgãos e complexos portuários da iniciativa pública para a privada no processo de desestatização também é ameaçar a soberania do país em relação ao setor. Assim, eles seguem contra o processo de entrega dos portos brasileiros para companhias, principalmente estrangeiras, e defendem a manutenção do regime público para os locais.

Privatização do Porto de São Sebastião segue como o planejado e trabalhadores continuam se posicionando contra o processo

O sindicato que liberou a nota em relação à paralisação também continua defendendo a não privatização do Porto de São Sebastião, que é operado pela Companhia Docas de São Sebastião, administradora e Autoridade Portuária do Porto de São Sebastião. Assim, o dia escolhido para a paralisação foi dia 28 de janeiro, data em que se comemora o “Dia do Trabalhador Portuário” e faz alusão à abertura dos portos brasileiros para as nações amigas, em 1808.

Além disso, o processo de privatização do Porto de São Sebastião segue sendo levado pelo governo, mesmo com os trabalhadores e sindicatos se posicionando contra a desestatização. Assim, até o dia 9 de fevereiro de 2022, está aberta uma consulta pública da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para receber contribuições a respeito do leilão de concessão do Porto de São Sebastião. Todos os documentos estão disponíveis na página da Antaq e, mesmo com toda a rejeição dos trabalhadores, a agência afirma que irá seguir com o processo durante os próximos meses.

Um outro ponto que assusta os trabalhadores dos portos brasileiros em relação ao processo de privatização é a modelagem de desestatização que será adotada pelo governo, uma vez que ele está investido em copiar o modelo da Austrália. No entanto, o modelo de privatização australiano passou longe de dar certo e até hoje segue com o que se chama de “inflação portuária”, problema que também pode acontecer no Brasil e preocupa os sindicatos brasileiros.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 27/01/2022

PORTO DE PARANAGUÁ FAZ PREVISÃO PARA EXPORTAÇÃO DURANTE O PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2022

Por Ruth Rodrigues



Representantes do Porto de Paranaguá comentaram sobre as projeções para o primeiro trimestre do ano de 2022, em relação à exportação de produtos. Até essa última quarta-feira, (26/01), o local está esperando uma alta de cerca de 35% em comparação com o mesmo período em 2021 na movimentação de carga em todos os terminais.

O Porto de Paranaguá está otimista em relação à projeção para a exportação no

primeiro trimestre de 2022, esperando uma alta na movimentação de carga em todos os terminais do local

Projeções do Porto de Paranaguá para a movimentação de carga durante o primeiro trimestre de 2022 apontam para alta de 35%

O Porto de Paranaguá é um dos maiores no mercado brasileiro em relação à movimentação de carga, com um grande volume de produtos circulando diariamente no local. Assim, os representantes do local fizeram uma projeção para a exportação no primeiro trimestre de 2022 e seguem otimistas em relação aos resultados. Assim, os terminais esperam carregar 6.762.816 toneladas de grãos sólidos de exportação nesse período, com uma média, por mês, de 2.254.272 toneladas de soja (em grão e farelo), açúcar, milho e trigo, de janeiro a março.

Além disso, a alta esperada pelo porto é 35% maior que as 4.991.434 toneladas movimentadas dos produtos em relação ao primeiro trimestre do ano passado. O principal produto que deverá crescer na exportação durante esse primeiro trimestre de 2022 será a soja, que está em uma crescente no mercado internacional nos últimos meses e deverá seguir nesse ritmo.

Dessa forma, o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, comentou sobre as expectativas para a exportação durante os próximos dois meses e o atual e como o porto espera exportar grandes quantidades de grãos, principalmente os sólidos. O executivo afirmou também que “Se as condições climáticas permitirem e os contratos forem fechados, temos tudo para que os operadores atinjam a meta esperada. A estrutura, a equipe e a expertise estão prontas para receber a nova safra, tanto no porto quanto nos terminais”.

Produtores esperaram melhor momento para a exportação da soja e o primeiro trimestre de 2022 é o ideal para essa operação

Entre os diversos produtos que estão sendo exportados diariamente dos portos brasileiros, em especial o Porto de Paranaguá, a soja é o principal deles. No entanto, esse produto ainda estava sendo guardado desde a sua safra passada, uma vez que os produtores aguardaram a alta da movimentação de carga envolvendo a soja para começarem as operações com o alimento. Assim, enquanto em dezembro de 2020 o volume de soja exportado foi de 30.428 toneladas, durante o mês de dezembro de 2021, chegou a 650.238 toneladas.

O diretor da Associação dos Exportadores do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá (Atexp), André Maragliano, explicou um pouco sobre como funciona esse processo de armazenamento e afirmou que “para dar uma regulada no preço, esperando melhorar, o produtor acaba sendo segurado. Porém, nesse momento, em que ele precisa abrir espaço para receber a nova safra, ele precisa vender. De outubro a novembro começou o aumento desse volume não esperado. Não tivemos a ‘entressafra’”.

Mas os produtores não esperam somente grandes resultados da exportação de soja e a movimentação de carga no geral está prevista para expandir bastante. Além desse produto, o porto afirma que as exportações de açúcar a granel devem chegar a um volume de 405 mil toneladas, enquanto as de milho devem ser exportadas 395 mil toneladas pelos operadores portuários paranaenses e as de trigo, 33 mil.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 27/01/2022

SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO PODE SOFRER COM O AQUECIMENTO GLOBAL E MOVIMENTAÇÃO DE CARGA DEVE SER AFETADA

Por Ruth Rodrigues



O setor portuário brasileiro vem recebendo estímulos com a sanção da BR do Mar, mas o aquecimento global preocupa especialistas em relação à movimentação de carga no país

No início do mês de janeiro, o projeto da BR do Mar foi sancionado pelo presidente Jair Bolsonaro, marcando um grande avanço para os estímulos aos portos brasileiros. No entanto, especialistas destacaram nesta última segunda-feira, (24/01), a

preocupação em relação ao aquecimento global e os impactos que esse problema trará à movimentação de carga no setor portuário no Brasil.

Apesar da sanção da BR do Mar, setor portuário brasileiro é ameaçado pela expansão do aquecimento global

O setor portuário brasileiro foi bastante beneficiado no começo do mês de janeiro, uma vez que o projeto conhecido como BR do Mar foi sancionado pelo presidente e a cabotagem recebeu alguns estímulos. Assim, o Ministério da Infraestrutura está fazendo projeções para o setor e esperando que a capacidade da frota marítima cresça 40% em três anos com o programa, com exceção do transporte de petróleo e derivados e foco na movimentação de carga entre portos do país.

Os estímulos realizados nesse segmento se fazem cada vez mais necessários dentro do país, uma vez que a cabotagem representa uma grande parte da movimentação de carga. Além disso, somente em 2021, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o volume de carga no setor cresceu 6,33%, um grande passo para a expansão da presença dos portos brasileiros no mercado nacional, com foco principal na movimentação de carga entre complexos do próprio país.

No entanto, esses estímulos estão sendo ameaçados por um grande problema que assola o mercado nacional e internacional, o aquecimento global. Assim, uma pesquisa realizada pela ANTAQ em parceria com a Cooperação Alemã para o Desenvolvimento Sustentável mostra que dos 21 portos públicos brasileiros analisados, cinco estão sob nível muito alto de ameaça de aumento do nível do mar até 2050 em decorrência das consequências do aquecimento global, o que pode comprometer bastante a movimentação de carga no país.

Especialistas apontam necessidade de um olhar mais atento para as consequências do aquecimento global nos portos brasileiros

Além dos 5 portos que estão sob nível muito alto de ameaça de aumento do nível do mar até o ano de 2050, outros 6 estão classificados em nível alto, o que ainda representa uma grande parcela do setor portuário brasileiro nesse estado de risco. A ameaça de tempestades e vendavais também está sendo presente em parte dos portos do país e esses eventos podem afetar fortemente a cadeia produtiva desses locais.

Marcus Nakagawa, coordenador do Centro ESPM de Desenvolvimento Socioambiental, ressalta a importância de investimentos voltados para políticas públicas que visam mitigar esses riscos e afirmou que “os impactos do aquecimento global vão colocar em risco todos os projetos de governo se não forem consideradas essas variáveis como um risco a qualquer investimento governamental ou empresarial”. O executivo complementou: “No Brasil a gente precisa de mais investimentos no modal de transportes, no modal de redes viárias, de diversas formas. Não somente cabotagem, não somente rodoviária, ou senão ferroviária – que foi nosso antigo modo. A gente precisava ter todos os tipos para que possa ter uma diversificação e correr menos riscos”.

Apesar desse risco para o setor portuário, o centro enxerga no mercado brasileiro uma grande capacidade para se reestruturar e investir em novas alternativas que visem uma segurança maior nessas operações. Com isso, o segmento de portos no Brasil poderá seguir com a movimentação de carga de forma segura e sem riscos ambientais.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 27/01/2022

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA FAZ APROVAÇÃO DE POLIGONAL PARA AMPLIAÇÃO DA ÁREA DO PORTO DE SANTOS

Por Ruth Rodrigues



O Ministério da Infraestrutura aprovou uma nova poligonal que visa a ampliação da área do Porto de Santos para agregar valor no processo de privatização com novas operações no local

A semana anterior foi marcada pela aprovação pelo Ministério da Infraestrutura de uma nova poligonal para a ampliação da área do Porto de Santos. A iniciativa tem como principal objetivo o desenvolvimento de novas operações e empreendimentos para agregar valor ao local para o processo de privatização, que até essa última quarta-feira, (26/01), estava prevista para acontecer nos próximos meses.

Porto de Santos recebe aprovação de nova poligonal para expansão da sua área e desenvolvimento de novos empreendimentos

O setor portuário foi movimentado nos últimos dias e o Ministério da Infraestrutura aprovou a Portaria nº 66, que altera os limites do Porto Organizado de Santos, com base na nova poligonal que atualiza o traçado em vigor desde 2020, quase duplicando a área seca operacional sob administração da Santos Port Authority (SPA) de 8 km² para 15,5 km². O porto irá passar por um processo de privatização nos próximos meses e essa é mais uma iniciativa para atrair novos empreendimentos e agregar valor ao complexo.

A aprovação da nova poligonal por parte do Ministério da Infraestrutura marca a nova fronteira de expansão do Porto na parte continental de Santos. Assim, a linha de expansão seguirá em direção ao fundo do canal de navegação, composta principalmente pela Ilha de Bagres e pelo Largo do Caneu que, juntos, correspondem a mais ou menos cerca de 6 km² dos novos 8 km². Com isso,

uma série de novos investimentos podem ser voltados para empreendimentos no Porto de Santos durante os próximos meses.

O presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, comentou sobre o processo de expansão do porto junto da privatização e destacou que “para o futuro concessionário privado da SPA, é muito interessante. Se fosse para fazer a desestatização somente com os contratos atuais, a valoração do ativo seria penalizada em função de uma perspectiva menor de crescimento. Agora colocamos nessa equação um novo fator de crescimento, muito significativo para os próximos 40 anos”.

Nova poligonal do Ministério da Infraestrutura abre espaço para diversas oportunidades de empreendimento no Porto de Santos

A decisão da ampliação do Porto de Santos para quase o dobro da sua área original está indo ao encontro do projeto de privatização, uma vez que a modelagem da desestatização do local já contará com essa “duplicação” do porto. Essa é uma das formas mais coerentes de agregar valor ao porto sem deixar de lado a expansão na produtividade, uma vez que os novos empreendimentos irão fazer com que o capital circule de maneira esperada no complexo.

Além disso, o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA, Bruno Stupello, justificou a decisão destacando que a ociosidade nos empreendimentos do porto ainda somam um grande número e essa expansão poderá reduzir esses índices. Assim, o local poderá abrir portas para um leque de novos empreendimentos que virão nos próximos meses e contar com novas parcerias e investimentos voltados para as operações de carga e melhorias na infraestrutura do local.

A poligonal do Porto de Santos vai para além das áreas secas e inclui áreas marítimas de fundeio, o canal de navegação e suas bacias de evolução (no estuário) e a Usina Hidrelétrica de Itatinga, se espalhando por cinco municípios, entre eles Santos, Guarujá, Cubatão, Bertioga e Biritiba-Mirim. O local aguarda agora somente as novas oportunidades de empreendimentos, uma vez que o Ministério da Infraestrutura já segue com o processo de privatização em mente.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 27/01/2022



FAZCOMEX

PORTOS BRASILEIROS: QUAIS OS PRINCIPAIS

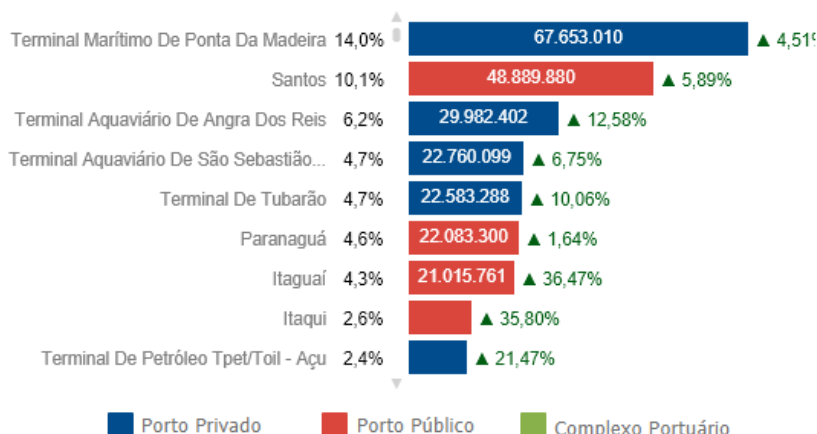
Você que importa e exporta seus produtos, ou estuda Comex ou Logística, já deve conhecer alguns portos Brasileiros, não é mesmo?

Mas você tem curiosidade em saber um pouco mais sobre cada um deles e seus volumes de importação e exportação? Se sim, vem comigo que vou trazer mais detalhes para você.

O Brasil possui um total de 175 instalações portuárias de carga, incluindo portos e terminais marítimos e instalações aquaviárias. Temos portos ao longo da nossa costa e no interior do país utilizando nossas extensas bacias hidrográficas. Pode não parecer, mas existem 76 terminais no interior, fora da costa litorânea. Destes terminais, são 18 na Região Sul, 6 na Região Centro-Oeste e 52 na Região Norte.

Dessa forma, restam os 99 portos e terminais marítimos ao longo da nossa costa.

Vamos agora conhecer os 10 principais portos do Brasil. 😊



Fonte dos Dados: Antaq – Período de Janeiro a Outubro de 2019.

Lista com Principais Portos Brasileiros

1. Porto de Santos (SP)
2. Porto de Paranaguá (PR)
3. Porto Itapoá (SC)
4. Portonave (SC)
5. Porto de Rio Grande (RS)
6. Dp World Santos (SP)
7. Porto Chibatão (AM)
8. Porto de Suape (PE)
9. Porto de Itajaí (SC)
10. Porto de Rio de Janeiro (RJ)

Vou agora trazer para você alguns detalhes de cada um destes portos brasileiros para assim esclarecer as suas dúvidas.

1. Porto de Santos

É um dos principais portos brasileiros, o Porto de Santos, é um porto estatal localizado no estuário de Santos na costa do Estado de São Paulo. Além de ser o maior do país em movimentação por tonelagem de cargas é o maior em movimentação de contêineres. Em 2020, foi considerado o 43º maior porto do mundo por movimentação de contêineres, segundo ranking da Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA), sendo o mais movimentado da América Latina. De fato, dos 133 milhões de toneladas de carga transportados por contêineres, cerca de 10% da carga transportada, o Porto de Santos é responsável por quase um terço do total. No ano de 2020 alcançou a movimentação de mais de 4 milhões de TEUs, o que significou um aumento de 1% em relação ao ano anterior. Veja também nosso texto sobre os Principais Portos da América Latina.

Conheça também o nosso artigo sobre os Principais Produtos Importados pelo Brasil.

<https://www.fazcomex.com.br/blog/principais-produtos-importados-brasil/>

2. Porto de Paranaguá

O porto de Paranaguá vem na segunda colocação no ano de 2020, fica localizado no Paraná, ele é um porto bastante grande e com uma densa área de influência de 10 estados brasileiros que colaboram nas transações internacionais. O porto de Paranaguá também é de extrema importância para os trânsitos comerciais que são responsáveis por boa parte das movimentações do Comércio Internacional.

A movimentação do Porto de Paranaguá, apesar de englobar 13 setores de atividade econômica, existem 5 em que ele se centraliza e possui maior destaque: agroindústria e madeira, material de



transporte, alimentos e bebidas, indústria química e indústria mecânica. Saiba mais sobre as exportações da cidade de Paranaguá, e as exportações do estado do Paraná.

3. Porto de Itapoá

O Porto Itapoá está localizado no município de Itapoá, estado de Santa Catarina, Brasil.

Localizado entre duas das principais áreas industriais do Sul do Brasil – a região Norte de Santa Catarina e a região metropolitana de Curitiba –, o Porto Itapoá tornou-se um destino portuário preferencial de muitas indústrias. Entre os segmentos movimentados no terminal, destaque para proteínas animais e derivados, motores e equipamentos elétricos, madeira, cerâmica, papel, produtos químicos, peças para automóveis, automóveis, plásticos e derivados – destinados aos principais polos mundiais, sobretudo Ásia, América do Norte e Europa. O terminal também exporta cargas do vizinho Paraguai, como madeira e frango. Somente no ano de 2021, 70.746 TEUS foram movimentados no local.

4. Portonave

Localizada na cidade de Navegantes, em Santa Catarina, a Portonave iniciou suas operações em outubro de 2007, como o primeiro terminal portuário privado do país. A empresa atua no escoamento da produção das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste do Brasil e de outros países da América do Sul e no recebimento de cargas de todo o mundo.

Reconhecida internacionalmente pela qualidade na prestação de serviços e pela alta produtividade, a Companhia emprega diretamente mais de 1,1 mil colaboradores e tem como premissa o compromisso com a excelência e promoção do desenvolvimento sustentável.

Como um importante diferencial competitivo, a Portonave possui uma câmara frigorífica – a Iceport – totalmente automatizada, com seis transelevadores, e capacidade estática de 16 mil posições pallets. Além de uma antecâmara com 13 docas para o recebimento das cargas. Ao todo são 50 mil m² de área para armazenagem.

Atualmente, a Portonave possui área total de 400 mil m², sendo cerca de 360 mil m² de área alfandegada, dividida em três berços de atracação, em um cais linear de 900m, com capacidade estática de armazenagem de 30 mil TEUs (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés).

5. Porto de Rio grande

Localizado no Rio Grande do Sul, é de grande porte. Fazem uso de suas instalações a agroindústria e madeira, calçados e couro, materiais de transporte e indústrias química e mecânica.

21 unidades da federação usam esse porto para transações internacionais, mas suas principais áreas de influência estão no Rio Grande do Sul, São Paulo, Santa Catarina e Paraná.

Suas exportações e importações são conhecidas principalmente pela diversidade. Ele movimenta desde adubos e fertilizantes, até itens para indústria automobilística e produtos da indústria mecânica.

Suas principais atividades no comércio internacional estão em produtos de alto valor agregado. Exemplos desses produtos são: a agroindústria e madeira, indústria química, calçados e couros, material de transporte e indústria mecânica. O porto em 2020 operou cerca de 6.461.690 toneladas de produtos.

O Porto de Rio Grande tornou-se conhecido como Porto do MERCOSUL devido à proximidade com Uruguai, Sul do Paraguai e Norte da Argentina.



6. Dp World Santos

Instalado em área estratégica com acesso por via marítima, rodoviária e ferroviária, o empreendimento conta com 653 metros de cais.

Além de equipamentos modernos, tecnologia de ponta e alta produtividade, a empresa tem focado em buscar soluções complementares e integradas para ampliar o seu portfólio e agregar soluções aos clientes. Fica localizado então em Santos e é um porto privado.

7. Porto Chibatão

Porto Chibatão é o maior complexo portuário privado de Estado do Amazonas e está localizado à margem esquerda do Rio Negro. – Sua estrutura portuária obedece então uma dinâmica de eficiência que inclui uma área para armazenagem de contêineres e cargas, uma área de circulação interna, doca coberta para carga e descarga, rampa de concreto armado, balança rodoviária, um sistema de serviços de apoio com a Receita Federal, alfândega, posto bancário, serviços de fiscalização e liberação, sala para despachantes aduaneiros e um complexo administrativo de cinco pavimentos, além de equipamentos modernos, com tecnologias avançadas capazes de atender toda a demanda.

8. Porto de Suape

É um porto brasileiro localizado no estado de Pernambuco, entre os municípios do Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, na Região Metropolitana do Recife. Distante apenas 40 quilômetros do Recife, Suape é interligado a mais de 160 portos em todos os continentes e se apresenta como o porto público mais estratégico do Nordeste, tendo em vista que 90% do PIB (Produto Interno Bruto) da Região encontra-se em um raio de 800 quilômetros do porto. No ano de 2020 teve uma movimentação de 4.887.110 toneladas, um recorde para o porto até então.

9. Porto de Itajaí SC

Regional e de médio porte, em Santa Catarina, opera então com a agroindústria e madeira, eletroeletrônica e indústrias mecânica e têxtil. É o principal porto da região, sendo o segundo maior do país em movimentação de contêineres, atuando como porto de exportação, escoando quase toda a produção do Estado. É um porto público que no ano de 2020 até dezembro movimentou então cerca de 6.448.201 toneladas.



Se você está procurando por Despachantes Aduaneiros em Itajaí, confira em nosso Portal de Empresas os principais despachantes aduaneiros da cidade catarinense e também de todo o país.

Aproveite e saiba mais sobre as exportações de Itajaí, a qual é top 10 no Ranking das Cidades que mais Exportam no Brasil.

>> Leia também sobre as importações de **Itajaí** e conheça também nosso texto sobre os principais **portos do mundo**. <https://www.fazcomex.com.br/blog/importacoes-de-itajai/> / <https://www.fazcomex.com.br/blog/importacoes-de-itajai/>

10. Porto do Rio de Janeiro

O Porto do Rio de Janeiro localiza-se então na costa oeste da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. A área marítima compreendida até a boca da barra, entre a ponta de Santa Cruz e ponta de São João e interiores de lagoas. Tráfego permitido a todas as embarcações, exceto nas proximidades do cais de atracação de transportes coletivos, de entrepostos de pesca, nas áreas portuárias, nas proximidades das cabeceiras das pistas dos aeroportos e a menos de 200 m de instalações militares, bem como o fundeio, amarração ou a permanência nas proximidades (200 metros) dos pilares da ponte Rio X Niterói.



Confira também os Tipos de Portos. <https://www.fazcomex.com.br/blog/tipos-de-portos/>

Você sabe o que é o calado do navio?



Calado do Navio (<https://www.fazcomex.com.br/blog/calado-do-navio-o-que-e/>) é a distância vertical entre a parte inferior da quilha e a linha de flutuação de uma embarcação. É a medida da parte submersa do navio. Tecnicamente, é a distância da lâmina d'água até a quilha do navio.

Saiba também o que é Navio Ro-Ro (<https://www.fazcomex.com.br/blog/navios-ro-ro-o-que-e/>).

👉 Por falar em navios, confira também o nosso texto sobre os **Tipos de Navios** (<https://www.fazcomex.com.br/blog/tipos-de-navios/>).

Dados Estatísticos de 2021: Exportação e Importação

Em 2021 (até o mês de Novembro), o Brasil totalizou um valor corrente de negociações no comércio exterior de US\$ Milhões 454.996,8.

Sendo US\$ Milhões 256.028,3 de exportações, e US\$ Milhões 198.968,5. Gerando um superávit de US\$ Milhões 57.059,8.

O produto mais importado no ano de 2021 foi o "Adubos ou Fertilizantes Químicos".

Quanto ao produto mais exportado no ano foi "Minério de Ferro e seus concentrados" conforme dados do ComexStat.

Link da página : <https://www.fazcomex.com.br/blog/portos-brasileiros-quais-os-principais/>

Fonte: NE10 – Recife - PE

Data: 27/01/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

URCA ENERGIA ADQUIRE GÁS VERDE E VAI EXPANDIR PRODUÇÃO DE BIOMETANO

O total do investimento é de R\$ 1,2 bilhão e a empresa vai entregar mais de 400 mil m³ de biometano por dia até 2023

Por epbr - 27 de janeiro de 2022 - Em Biocombustíveis, Mercado de gás, Mercados



O Grupo Urca Energia anunciou nesta quinta (27/1) a aquisição da Gás Verde S.A, empresa que produz biometano a partir de resíduos de aterro sanitário (foto: Divulgação)

O Grupo Urca Energia anunciou nesta quinta (27/1) a aquisição da Gás Verde S.A, empresa que produz biometano a partir de resíduos de aterro sanitário, em Seropédica, além de duas plantas de geração de energia a partir de biogás em Nova Iguaçu e São Gonçalo, todas localizadas na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Com a aquisição, a empresa se posiciona como a principal produtora de biometano do país. Juntas, as três usinas vão gerar mais de 400 mil m³ de biometano por dia.



O valor total envolvendo aquisição e novos investimentos nas plantas é na ordem de R\$ 1,2 bilhão. A empresa também informou que investirá na expansão da usina de produção de biometano em Seropédica, e na substituição das duas térmicas a biogás por plantas de biometano até 2023, em Nova Iguaçu e São Gonçalo.

A produção atual de Seropédica de 120 mil m³ por dia já representa 50% do market share nacional na produção de biometano. A previsão é aumentar essa participação em 2024, com a plena operação das plantas de São Gonçalo e Nova Iguaçu, que será a maior planta de BioGNL do Brasil.

O gás natural renovável produzido hoje pela Gás Verde é comprimido e distribuído para clientes industriais, como a siderúrgica Ternium e Ambev, por exemplo, e para postos de gás natural veicular do Rio de Janeiro.

Marcel Jorand, diretor executivo do grupo Urca Energia e CEO da Gás Verde, afirma que a aquisição ocorre em um momento estratégico, no qual as empresas se inserem na transição energética e buscam soluções para alcançar suas metas ESG.

“O Brasil assumiu o compromisso de reduzir em 30% as emissões de metano até 2030. A aquisição da Gás Verde reforça o nosso alinhamento às metas da ONU de redução das emissões de gases de efeito estufa. A adoção de biocombustíveis é o caminho mais eficiente para uma mudança efetiva no processo produtivo das empresas”, afirma.

O executivo explica ainda que além do aspecto ambiental, o biometano permite mais previsibilidade no planejamento da indústria, uma vez que a produção é 100% nacional e, portanto, seus preços não estão atrelados a oscilações do câmbio e do preço do petróleo, como acontece com o gás natural.

O Grupo Urca está presente no Rio de Janeiro, São Paulo e Mato Grosso, onde estão seus 13 projetos em geração, distribuição e comercialização de energia. Até 2023, a companhia pretende investir R\$ 3 bilhões.

Em 2022, o grupo deve registrar faturamento consolidado superior aos R\$ 500 milhões.

A aquisição da Gás Verde contou com a consultoria da Sporos e foi feita com recursos próprios dos acionistas, além de uma linha de financiamento do BTG.

Biometano para descarbonizar transportes

Com as mesmas propriedades do gás natural, o biometano pode ser utilizado como combustível para indústrias, veículos e frotas pesadas. É produzido a partir do processo de purificação do biogás oriundo de diversos substratos, como resíduos urbanos e agropecuários, por exemplo.

No caso do biogás do setor sucroenergético, o Plano Decenal de Energia 2031 projeta uma maior inserção na matriz, tanto para geração elétrica, quanto para substituir o diesel.

A estimativa é que o potencial de produção em 2031 seja de 7,1 bilhões de m³ oriundos da vinhaça e da torta de filtro e de 5,7 bilhões de m³ das palhas e pontas da cana-de-açúcar.

Por serem uma fonte de energia nova no país, o biogás e o biometano buscam no Congresso Nacional políticas de fomento e isonomia para conseguir competir em escala.

Protocolado em novembro, o PL 3865/2021, do deputado Arnaldo Jardim (Cidadania/SP), cria o Programa de Incentivo à Produção e ao Aproveitamento de Biogás, Biometano e Coprodutos Associados — PIBB com uma série de benefícios e subsídios ao setor.

O cerne está na articulação de iniciativas de geração de energia, por meio de incentivos tributários e créditos com juros diferenciados para a implantação de usinas.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/01/2022

ARRECADAÇÃO COM ROYALTIES E PARTICIPAÇÃO ESPECIAL FOI RECORDE EM 2021

Segundo balanço da ANP, foram distribuídos ao todo R\$ 74,4 bilhões; valor foi 65% superior ao distribuído em 2020

Por epbr - 27 de janeiro de 2022 - Em Mercados, Petróleo e gás



Royalties são uma compensação financeira à sociedade pela exploração de recursos não renováveis pertencentes ao país (foto: Currahee Shutter/Fotolia)

Balanço divulgado hoje (27/1) pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aponta que a arrecadação com royalties e participação especial (PE) em 2021 foi 65% superior ao valor distribuído em 2020.

Foram distribuídos R\$ 37,6 bilhões de royalties e R\$ 36,8 bilhões de participação especial para estados (40%), municípios (10%) e à União (50%).

Segundo a ANP, a elevação do preço do barril de petróleo no mercado internacional e a taxa de câmbio colaboraram para a arrecadação recorde.

Outra razão afirmada pela ANP foi o crescimento do volume produzido nos campos sob o regime de partilha de produção, sujeitos à alíquota de royalties de 15%.

Os royalties são uma compensação financeira à sociedade pela exploração desses recursos não renováveis pertencentes ao país, que prevê o repasse de recursos à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos municípios beneficiários.

O valor é pago pelas empresas produtoras de petróleo e gás natural no território brasileiro, cujas licenças para atividade de E&P são obtidas por meio de leilões públicos para oferta de áreas.

Os royalties são calculados sobre o valor da produção do campo, recolhidos mensalmente pelas empresas e repassados também mês a mês aos entes públicos.

O valor a ser pago é obtido pela multiplicação: a) da alíquota prevista no contrato para E&P de petróleo e gás, que varia de 5% a 15%; b) vezes o volume mensal de petróleo e de gás natural produzidos do campo; c) vezes o preço de referência desses hidrocarbonetos no mês (nos termos do Decreto Federal nº 2.705/1998).

Já a PE é uma compensação financeira extraordinária devida pelas empresas que exploram campos com grande volume de produção e/ou grande rentabilidade.

A cobrança é aplicada sobre a receita líquida da produção trimestral de cada campo, já com as deduções previstas em lei (royalties, investimentos na exploração, custos operacionais, depreciação e tributos), segundo o § 1º do Art. 50 da Lei nº 9.478/1997.



As alíquotas são progressivas e variam de acordo com a localização, o número de anos de produção e o respectivo volume de produção trimestral fiscalizada. A PE é distribuída trimestralmente.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/01/2022

EMISSIONES LÍQUIDAS ZERO VÃO CUSTAR US\$ 9,2 TRILHÕES POR ANO ATÉ 2050, CALCULA MCKINSEY

Seriam necessários cerca de US\$ 275 trilhões para limitar aumento da temperatura global a 1,5°C e encerrar emergência climática

Por Nayara Machado - 26 de janeiro de 2022 - Em Clima, Diálogos da Transição, Mercados, Transição energética

Editada por Nayara Machado
nayara.machado@epbr.com.br

Chegar a 2050 com emissões líquidas zero de gases de efeito estufa, como planejam países e empresas, vai custar, por ano, US\$ 9,2 trilhões em ativos físicos para sistemas de energia e uso do solo, aponta o relatório da consultoria McKinsey.

No total, cerca de US\$ 275 trilhões são necessários para uma “transformação fundamental da economia global”, capaz de limitar o aumento da temperatura global a 1,5°C e acabar com a emergência climática.

Isso significa um aumento anual de até US\$ 3,5 trilhões a partir de hoje. A soma representa um aumento de 60% sobre os atuais níveis de investimento e é equivalente à metade dos lucros corporativos globais.

Além disso, US\$ 1 trilhão do gasto anual de hoje precisaria ser realocado de ativos de alta emissão para ativos de baixa emissão.

Enquanto, US\$ 2,1 trilhões em ativos de energia correm o risco de ficar encalhados até 2050.

O documento estima mudanças na demanda, gastos de capital, custos e empregos, até 2050, para setores que produzem cerca de 85% das emissões totais e avalia as mudanças econômicas para 69 países. Veja na íntegra em inglês (.pdf)

<https://epbr.com.br/wp-content/uploads/2022/01/the-net-zero-transition-report-final-25-jan.pdf>

Uma das conclusões é que a transformação econômica afetará todos os países e todos os setores, com os mais dependentes de combustíveis fósseis sofrendo as maiores mudanças.

A conta é alta e ainda estamos longe de alcançar o volume de financiamento necessário, mas a consultoria avalia que muitos investimentos têm perfis de retorno positivos e não devem ser vistos como meros custos.

“A inovação tecnológica poderia reduzir os custos de capital para tecnologias net-zero mais rapidamente do que o esperado”, diz.

Nesse cenário, o custo médio global de eletricidade aumentaria no curto prazo, mas depois cairia desse pico — dependendo da região e dos investimentos em redes flexíveis, confiáveis e de baixo custo.



“Embora a transição crie oportunidades, setores com produtos ou operações de alta emissão enfrentariam efeitos substanciais na demanda, custos de produção e emprego”, diz relatório (foto: Pixabay)

Transformações na economia global

No mercado de trabalho, a transição pode resultar em um ganho de cerca de 200 milhões e uma perda de cerca de 185 milhões de empregos diretos e indiretos globalmente até 2050.

Isso inclui a demanda por empregos nas operações e na construção de novos empreendimentos.

A McKinsey estima uma redução de nove milhões na demanda por empregos nos setores de extração e produção de combustíveis fósseis, e de quatro milhões na geração de energia a partir de fósseis, como carvão.

Em contrapartida, cerca de oito milhões de empregos diretos seriam criados em energia renovável, hidrogênio e biocombustíveis até 2050.

Expostos ao risco. À medida que os ativos de alta emissão são reduzidos e os de baixa emissão aumentam na transição, os riscos incluem avanço dos preços e volatilidade no fornecimento de energia, e deterioração dos ativos.

“Embora a transição crie oportunidades, setores com produtos ou operações de alta emissão — que geram cerca de 20% do PIB global — enfrentariam efeitos substanciais na demanda, custos de produção e emprego”, diz o relatório.

No cenário Net Zero 2050, a produção de carvão para uso de energia seria praticamente eliminada em 2050, e os volumes de produção de petróleo e gás seriam cerca de 55% e 70% menores, respectivamente, do que hoje.

Essas mudanças, no entanto, teriam impactos sobre os custos de produção em setores como aço e cimento, que enfrentariam aumentos até 2050 de cerca de 30% e 45%, respectivamente.

Daí a corrida desses setores para encontrar alternativas de baixo carbono. O que, segundo a análise, pode ser mais econômico.

Por exemplo, melhorar a eficiência energética dos sistemas de aquecimento em usinas siderúrgicas reduz as emissões e os custos operacionais.

“Mesmo quando a descarbonização aumenta os custos operacionais, as empresas podem se beneficiar desse passo — por exemplo, se os consumidores estiverem dispostos a pagar mais por produtos de baixo carbono ou se as empresas estiverem sujeitas a mandatos de precificação de carbono”.

O alerta também vale para os países mais pobres e os altamente dependentes de combustíveis fósseis.

“Esses países são mais suscetíveis a mudanças na produção, estoque de capital e emprego porque os setores expostos constituem partes relativamente grandes de suas economias”.

O relatório calcula que países da África Subsaariana e a Índia, entre outros mais expostos ao risco, precisam investir hoje 1,5 vezes ou mais do que as economias avançadas, como parcela do PIB, para apoiar o desenvolvimento econômico e construir infraestrutura de baixo carbono.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 27/01/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PRESSIONADOS E TEMENDO DESGASTE POLÍTICO, GOVERNADORES PRORROGAM CONGELAMENTO DO PREÇO DO ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS

Medida valerá até 31 de março; decisão no Confaz foi tomada por unanimidade nesta quinta-feira
Por Fernanda Trisotto

BRASÍLIA — Pressionados pela alta dos combustíveis e temendo mais desgastes em ano eleitoral, os estados confirmaram nesta quinta-feira que o valor do ICMS ficará congelado por mais 60 dias, até o dia 31 de março.

Pesou para a mudança de postura o temor de um desgaste político em ano eleitoral motivado pela discussão sobre os preços da gasolina e diesel.

O presidente Jair Bolsonaro tem culpado recorrentemente o ICMS dos estados pela alta dos combustíveis.

O ICMS seria descongelado no fim deste mês, com potencial de impactar os preços na bomba.

Inicialmente, a posição dos estados era de acabar com o congelamento diante do último anúncio de elevação dos preços dos combustíveis feito pela Petrobras. Já havia consenso entre governadores e secretários de Fazenda pela não continuidade da medida.

Porém, a possibilidade de recair sobre eles a culpa pela alta dos combustíveis fez os governadores mudarem de ideia.

Isso daria munição para Bolsonaro e jogaria pressão sobre os governadores, num momento em que o governo acena com a redução dos impostos federais sobre a gasolina, o diesel e sobre o gás de cozinha.

A decisão desta quinta-feira foi tomada pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) com apoio de todos os estados. Com isso, o valor do ICMS que incide sobre os preços da gasolina, do diesel e do etanol continuará congelado.

A decisão ratifica uma mudança de entendimento dos estados, explicitada pelos governadores na quarta-feira. Com isso, o preço de referência para cobrança do tributo ficará congelado por 150 dias.

Reajuste dos combustíveis

Em nota divulgada após a decisão, o Comitê Nacional dos Secretários de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal (Comsefaz), que representa os estados na reunião do Conselho, afirmou que "só o congelamento do ICMS não é suficiente para impedir os reajustes dos combustíveis, visto que os elementos centrais dos aumentos são a variação do dólar e a política da Petrobras de paridade com o mercado internacional do petróleo".

O Comsefaz reiterou que apoia a criação de um fundo de equalização de preços, para amortecer a flutuação do preço do petróleo no mercado internacional.

Essa é a posição dos governadores, que defendem a avaliação de um projeto de lei que deve entrar na pauta do Senado em fevereiro, e que cria um programa de estabilização do preço do petróleo e derivados no Brasil, além de modificar a política de preços para o mercado interno. Para esse fundo, porém, o projeto prevê a taxação das exportações de petróleo.

O governador do Piauí, Wellington Dias, um dos coordenadores do Fórum de Governadores, diz que a prorrogação é uma "demonstração de boa-fé" e de interesse dos estados em encontrar uma solução para o problema do preço dos combustíveis.

— Estamos abertos ao entendimento e esperamos que o governo não perca essa janela de oportunidade, com Petrobras, governo federal, mais municípios, sob a coordenação do Congresso, de encontrarmos uma solução para a elevação dos preços dos combustíveis — afirmou.

Medida paliativa

Especialistas ouvidos pelo GLOBO reforçam que o congelamento do ICMS sobre os combustíveis pode até amenizar os impactos das altas nos preços, mas é uma medida paliativa.

— O congelamento é medida paliativa e, quando sua atualização for retomada, os impactos para o consumidor final serão elevados. Entretanto, essa medida tomada pelos governadores acaba forçando uma urgente rediscussão, tanto dos métodos de formação de preços adotados pela Petrobras para o mercado interno, quanto da definição de base de cálculo e alíquotas do ICMS e demais tributos incidentes sobre os combustíveis — avalia Abdul Nasser, advogado tributarista e sócio do escritório Schuch Advogados.

Para João Vítor Stüssi, advogado especialista em gestão patrimonial e macroeconomia, lembra que a medida não será suficiente para impedir reajustes dos combustíveis ao consumidor final, ainda que traga algum alívio:

— O ICMS, neste caso, recolhido pelo sistema da substituição tributária, tem diferentes alíquotas em cada Estado, e o objeto de congelamento é a metodologia de cálculo da base de cálculo do imposto, que busca estimar o valor de negociação do combustível na bomba. Longe de ser uma solução para equilibrar o mercado de combustíveis, a medida confere alguma previsibilidade, ao menos em parte, diante das muitas variáveis do preço.

A manutenção desse congelamento é uma medida predominantemente política, o que torna o tema ainda mais sensível em ano de eleição, aponta Isac Costa, sócio de mercado de capitais do Warde Advogados, e professor do Ibmecc e do Insper:

— O grande problema desse tipo de medida é que é difícil medir, posteriormente, qual o benefício efetivo para o consumidor, porque haverá outras causas que poderão contribuir para a variação dos preços no futuro.

Ideias para baratear o preço dos combustíveis

A solução defendida pelos governadores é a preferência pela análise do projeto de lei que está no Senado, de autoria do senador Rogério Carvalho (PT-SE), e que teve substitutivo do senador Jean Paul Prates (PT-RN) aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Ainda durante o recesso, o presidente do Senado, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), já declarou que vai levar o texto para apreciação dos líderes e que pode pautar a proposta ainda em fevereiro.

Entre os estados não há consenso em relação a proposta de emenda à Constituição (PEC) que está sendo desenhada pelo governo federal e que autoriza a redução de impostos para baratear o preço de combustíveis e energia elétrica.

Como revelou o GLOBO, o governo negocia essa PEC com o Congresso, e a ideia é estabelecer um conjunto de gatilhos para diminuir os tributos federais sobre esses produtos. Esse mecanismo também deve autorizar a redução do ICMS, ainda que não obrigue os governadores a reduzirem o imposto.

A discussão sobre o peso do ICMS no preço dos combustíveis foi acirrada ao longo de 2021. De um lado, o presidente Jair Bolsonaro e aliados costumavam atribuir a responsabilidade pela alta no preço da gasolina, diesel e etanol ao tributo cobrado pelos estados.

Estes, por sua vez, criticam a política de preços da Petrobras, que é atrelada a variação do mercado externo e, portanto, ao dólar.

Como funciona a cobrança

O ICMS sobre combustíveis é cobrado considerando uma média de 15 dias dos preços nos postos. Por isso, caso o valor do combustível suba, o valor cobrado pelo estado também sobe ainda que a alíquota se mantenha inalterada. A alíquota varia entre os estados.

O imposto tem por objetivo taxar quem compra o produto, e é por isso que se usa o preço final como referência.

Seu recolhimento é feito pelo sistema de substituição tributária. Isso quer dizer que o tributo devido por toda a cadeia, incluindo as distribuidoras e os postos de combustíveis, tem o pagamento feito de forma antecipada na etapa inicial.

Como para calcular o tributo é preciso estimar o preço final, cada estado faz estudos para definir o Preço Médio Ponderado ao Consumidor Final (PMPF), apuração feita a cada 15 dias. É esse preço que ficará congelado até o dia 31 de março.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/01/2022

ANEEL PRORROGA PRAZO DE ESTUDOS PARA CONSTRUÇÃO DE TRÊS USINAS NA BACIA DO RIO TAPAJÓS, NA AMAZÔNIA

Eletronorte argumenta que usinas poderiam gerar energia para 5,5 milhões de pessoas, mas ambientalistas alertam para impacto em área de grande relevância ambiental e social

Por Gabriel Shinohara



Rio Jamanxin (com água de coloração mais clara) desaguando no Rio Tapajós, no Pará Foto: Erik Jennings / Agência O Globo

BRASÍLIA — A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) prorrogou, na última segunda-feira, o prazo para que a estatal Eletronorte e a sua subsidiária Eletronorte elaborem estudos de viabilidade técnica e econômica para a construção de três grandes usinas hidrelétricas na bacia

do Rio Tapajós, na Amazônia.

A construção desses empreendimentos é criticada por ambientalistas e a liberação dos estudos ocorrem num momento em que o Brasil fez compromissos ambientais para viabilizar a entrada na OCDE, conhecida como “clube dos ricos”. Em carta enviada à organização, o presidente Jair Bolsonaro reforçou compromissos para combater o aquecimento global e acabar com o desmatamento.

As empresas agora têm até 31 de dezembro de 2023 para apresentar esses estudos para a reguladora. A informação foi publicada pelo Estado de S.Paulo e confirmada pelo GLOBO.

De acordo com os despachos da Aneel publicados na última segunda-feira, a usina de Jamanxim teria uma potência de 881 mil kW, Cachoeira do Caí, 802 mil kW e Cachoeira dos Patos, 528 mil kW. Segundo a Eletronorte, elas poderiam gerar energia para atender 5,5 milhões de famílias.

O prazo de apresentação desses estudos vem sendo prorrogado há mais de dez anos por conta de possíveis impactos da construção das usinas em áreas protegidas e terras indígenas. O primeiro pedido de autorização data de 2009 e o último prazo acabou no dia 31 de dezembro de 2021, depois de uma série de prorrogações sempre de dois anos.

Segundo a Aneel, as empresas estão apenas estudando o empreendimento e não há qualquer plano para implantar as usinas. De acordo com a agência, se as usinas concluírem que não há viabilidade, poderão pedir a revogação das autorizações para os estudos.

Em nota, a Aneel destacou também que só vai avaliar o caso após a conclusão dos estudos e caso as empresas obtenham o licenciamento ambiental.

“(Os estudos) só serão analisados pela Aneel, caso as empresas interessadas venham obter o licenciamento ambiental das usinas, seguindo todos os protocolos e exigências a serem feitos pelo órgãos envolvidos, no momento adequado para tal. E somente após a aprovação do estudo de viabilidade técnica e econômica (EVTE) pela Aneel é que as usinas, por decisão do Ministério de Minas e Energia, poderão ingressar no plano de concessões do setor elétrico”, afirma.

Mesmo com a prorrogação dos estudos, a construção das usinas não consta no planejamento dos próximos dez anos do setor elétrico. Ou seja, não faz parte dos planos oficiais do governo fazer o leilão para essa usina.

Suely Araújo, especialista em políticas públicas do Observatório do Clima e ex-presidente do Ibama, ressaltou que a bacia do Rio Tapajós tem alta relevância ambiental e social e os impactos socioambientais tendem a ser muito grandes.

— São hidrelétricas de tamanho considerável e vão gerar, principalmente consideradas no seu conjunto, desmatamento, perda de biodiversidade, problema na questão dos peixes, outros problemas na fauna, deslocamento populacional, causam atração populacional pelas obras com impactos sociais — afirmou.

Araújo destaca que prorrogar o prazo desses estudos na mesma semana em que o presidente Bolsonaro faz compromissos ambientais para a OCDE é “contraditório”.

— Eles estão falando sobre desmatamento, questão climática em geral, então você logo na sequência já autorizar estudos para hidrelétricas em uma região importante do ponto de vista socioambiental como essa, tudo isso é contraditório — disse.

O porta-voz da campanha Amazônia do Greenpeace, Danicley Aguiar, conta que a região do Tapajós atualmente já está sendo explorada ilegalmente por garimpeiros e madeireiros, inclusive em unidades de conservação e terras indígenas, e classifica esse tipo de obra como "obsoleta".

— É um território sem a menor ordem e nessa balbúrdia, nessa desordem, o governo ainda diz que vai construir três hidrelétricas. A impressão que fica é que no Brasil parece que só a sociedade evolui, o estado parece estagnado no século 20 — pontuou.

Aguiar ressalta que existem muitos outros caminhos para aumentar a capacidade de produção de energia elétrica no país, como a energia solar.

— Estamos discutindo outras formas de energia muito mais eficientes, o mundo está em um outro patamar, em uma outra discussão e mais uma vez o Brasil segue na contramão — disse.

Em nota, a Eletronorte disse que todos os projetos são viáveis tecnicamente e trariam ganhos para a população brasileira por gerarem energia "limpa e renovável" com custo "potencialmente inferior" a outras fontes.

"A proposta de implantação sob o conceito de Usina-Plataforma traria recursos para adequada proteção das unidades de conservação próximas, transformando os empreendimentos em potenciais âncoras permanentes de conservação ambiental nas áreas onde seriam implantados, contribuindo para o desenvolvimento sustentável da região amazônica", diz a nota.

Usina-Plataforma é um tipo de hidrelétrica com menor desmatamento, por ter um reservatório menor. Isso não leva em conta, porém, os deslocamentos de trabalhadores e a construção de linhas de transmissão de energia, por exemplo.

A especialista do Observatório do Clima ainda diz que apesar de estar em uma fase de estudos, é uma iniciativa que deve ser questionada pelo impacto potencial.

Araújo ressalta que a posição da Eletronorte de que os projetos são viáveis tecnicamente liga um alerta porque a análise já se inicia enviesada pela decisão de construir as hidrelétricas.

— Quando você faz isso numa região com alta relevância ambiental e frágil, essa opção pode ser questionada mesmo na fase dos estudos. Será que essa é a região para fazer esse tipo de empreendimento? — questionou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/01/2022

O QUE O EMPRESARIADO QUER DE BOLSONARO NO ANO ELEITORAL, EM NÚMEROS

Por Rennan Setti



Bolsonaro em Dubai

A consultoria Deloitte foi a campo para ouvir o que empresariado quer do governo de Jair Bolsonaro em 2022 — ano que, a julgar pelas pesquisas eleitorais, pode ser seu último como presidente. A sondagem ouviu cerca de "um terço do PIB": 491 empresas, com R\$ 2,9 trilhões em receitas projetadas.

Na economia, a tarefa prioritária do governo, aos olhos do empresariado, é gerar emprego e manter a inflação abaixo de 5%. (Os economistas ouvidos pelo Banco Central na pesquisa Focus julgam que essa meta provavelmente não será atingida...).

Outros pontos prioritários para o PIB, mas de difícil concretização em ano eleitoral, são as reformas administrativa e tributária. A proposta de reforma de impostos em tramitação no Congresso, aliás, tem apoio tímido no empresariado: apenas 14% concordam totalmente com ela, enquanto 38% concordam parcialmente; 15% discordam dela; e 33% nem sequer a conhecem.

Entre os que concordam parcialmente, a discordância é provocada por falta profundidade (32%), pela proposta de tributação de dividendos (27%), pelo provável aumento da carga tributária (23%), pela falta de abrangência (14%) e pela falta de foco na simplificação (9%).

Para 39% das empresas, novas regulamentações setoriais deveriam ser prioritárias. Para a indústria extrativa, a maior demanda é um novo código de mineração. Para os setores de energia e petroquímico, as energias renováveis são o principal nicho que deve ser regulado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/01/2022

EMPRESÁRIOS DO COMÉRCIO ESTÃO MAIS CONFIANTES PARA CONTRATAR

Para o presidente da CNC, José Roberto Tadros, os resultados refletem o avanço da vacinação e a consequente relativa volta à normalidade

POR CNC



Entre os itens que analisam as intenções de investimento dos comerciantes, a maior satisfação foi em relação à contratação de funcionários. Foto: Shutterstock

A pesquisa da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) que mede o Índice de Confiança do Empresário do Comércio (Icec) mostrou que os empresários estão mais otimistas quanto à geração de empregos.

Entre os itens que analisam as intenções de investimento dos comerciantes, a maior satisfação foi em relação à Contratação de Funcionários (137,2 pontos), indicador também com maior crescimento mensal dentre os dessa categoria (+5,0%). A maior parte dos empresários (68,9%) demonstrou intenção de aumentar sua contratação, sinalizando que a recuperação do mercado de trabalho deve continuar.

Para o presidente da CNC, José Roberto Tadros, os resultados do Icec de janeiro de 2022 – os melhores desde o início da pandemia – refletem o avanço da vacinação e a consequente relativa volta à normalidade. "Mesmo com a propagação da variante Ômicron, a vacina tem garantido um impacto menor da covid-19 na população, com sintomas mais leves e redução da taxa de mortalidade. Esse sentimento de segurança vem contribuindo para que os empresários já enxerguem uma pequena melhora nas condições econômicas, no curto prazo", avaliou Tadros.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/01/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BNDES APROVA EMPRÉSTIMO DE R\$ 200 MILHÕES PARA CONCESSÃO DE ESTRADA NO MATO GROSSO

Apesar do valor baixo para os padrões do banco de desenvolvimento, o empréstimo faz parte de uma estratégia para diversificar os instrumentos de crédito

Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou um empréstimo de R\$ 200 milhões para a Via Brasil MT 100, concessionária que opera um trecho de 91,5 quilômetros da MT-100, rodovia estadual de Mato Grosso, entre as cidades de Alto Araguaia e Alto Taquari.



Embora o valor seja pequeno para os padrões bilionários do banco de fomento, é mais um passo para diversificar os instrumentos de crédito à infraestrutura. O empréstimo foi estruturado em um modelo com lastro em garantias apenas do projeto de concessão, conhecido pelo nome “project finance non recourse”.

BNDES; banco de fomento aprovou um empréstimo de R\$ 200 milhões para a Via Brasil MT 100, concessionária que opera trecho da rodovia MT-100 Foto: Fabio

Motta/Estadão

O financiamento de R\$ 200 milhões corresponde a pouco menos da metade do investimento total previsto na concessão, de R\$ 550 milhões em 30 anos. A maior parte do valor, R\$ 300 milhões, tem que ser aplicada nos sete primeiros anos de contrato – a concessão foi leiloada em 2018.

O projeto prevê a recuperação total do pavimento da rodovia, a duplicação de pistas, a construção de terceiras faixas, vias marginais e acostamentos, além da implantação de serviços de atendimento ao usuário (SAU), com guinchos e ambulâncias.

Desde 2020, o alto comando do BNDES vinha sinalizando que, embora tivesse recursos de longo prazo, em reais, para emprestar aos projetos de infraestrutura necessários ao País, o banco de fomento passaria a atuar como “coordenador” das operações de financiamento a esses investimentos, atraindo financiadores privados. Um dos instrumentos desse novo papel no financiamento à infraestrutura é o “project finance”.

Tradicional instrumento de financiamento a projetos em diversos países, nesse tipo de financiamento, o tomador do empréstimo é a concessionária criada para operar uma concessão ou parceria público-privada (PPP), que oferece como garantias receitas e direitos associados apenas ao próprio projeto.

No modelo anterior, historicamente, quando financiava grandes obras de infraestrutura com juros abaixo dos de mercado, o BNDES exigia ativos, fianças corporativas ou fianças bancárias dos sócios das concessionárias em garantia – por isso, muitos consideram que o modelo nunca foi usado para valer no Brasil.



Para fazer deslanchar o “project finance” para valer, o BNDES precisa aceitar correr mais riscos nas operações, reduzindo a exigência de garantias. Um primeiro passo foi dado na virada de ano, com a aprovação do empréstimo de R\$ 7 bilhões para a operadora da PPP da Linha 6-Laranja do Metrô de São Paulo.

Nessa operação, um sindicato de bancos deu aval para metade do valor, enquanto, na metade restante, o BNDES assumiu o risco. Não foram exigidas fianças corporativas. O contrato de construção, conhecido no mercado como EPC, conforme a sigla, em inglês, para engenharia, gestão de compras e construção, colocou na conta da construtora do projeto, e não na concessionária, riscos como elevação de gastos ou atrasos nas obras.

No caso do projeto da Via Brasil MT 100, tampouco foram exigidas garantias corporativas dos sócios ou fianças bancárias. Para mitigar o risco, a concessionária fez um aporte inicial de R\$ 53 milhões no projeto, três vezes mais do que era exigido no contrato de concessão. Além disso, uma conta especial separará, ao longo da concessão, um percentual da receita de pedágio, funcionando como um “fundo” para fazer frente aos investimentos.

Segundo o BNDES, a estruturação do financiamento para o trecho da MT-100 “seguir as melhores práticas internacionais e foi ao encontro das necessidades de um projeto cujos acionistas são de menor porte”.

Entre os sócios da concessionária Via Brasil MT 100 estão a Conasa Infraestrutura, a Zetta Infraestrutura e Participações, a construtora Rocha Cavalcante, a Fremix Pavimentação e Construção, a FBS Construção Civil e Pavimentação, a Construtora Laços Detetores e Eletrônico.

Um dos desafios para o caso de empresas de menor porte que se associam para atuar em concessões de infraestrutura é “obtenção de garantias corporativas ou mesmo para acessar o mercado financeiro e negociar fianças bancárias com custo que não prejudiquem o projeto”, segundo o BNDES.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/01/2022

ESVAZIAMENTO DA ANP TRAVA MERCADO DE GÁS E GERA MANIFESTO DE ASSOCIAÇÕES INDUSTRIAIS

Das cinco cadeiras do colegiado, apenas duas estão ocupadas por titulares

Por Fernanda Nunes e Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - A diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) está desfalcada desde o ano passado e não há perspectiva de ser preenchida no curto prazo. Das cinco cadeiras do colegiado, apenas duas estão ocupadas por titulares, sendo uma delas do diretor-geral, Rodolfo Saboia, que não tem perfil técnico.

A indústria reclama de atrasos regulatórios, sobretudo na área de gás natural, o que adia investimentos e a criação de um ambiente concorrencial. Nesta quinta-feira, mais de 50 associações industriais vão entregar um manifesto à Casa Civil e ao Senado pedindo o preenchimento dessas vagas rapidamente e também a contratação de mais funcionários para a reguladora.

O manifesto é assinado por entidades representativas de setores produtivos relevantes para a formação do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro - como os de exploração e produção de óleo e gás; fabricação de máquinas e equipamentos; exportadores; metalúrgico; siderúrgico; alimentício e produtor de bebidas. Também assinam o manifesto as federações industriais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Espírito Santo.

Além do diretor-geral, a outra diretora titular presente na agência reguladora é Symone Araújo. Ela, porém, deve deixar o cargo em março, quando vence o seu mandato, e ainda não há um nome para substituí-la. Duas outras vagas estão sendo ocupadas por substitutos, escolhidos pela presidência da República dentro do quadro técnico do órgão para atuarem em situações emergenciais. Ainda há um assento vago.

Tabita Loureiro já foi aprovada na Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado para ocupar um dos assentos, mas seu nome ainda não foi submetido ao plenário do Senado, como exige a lei. Há mais duas diretorias vagas, com o fim dos mandatos dos diretores Dirceu Amorelli e Cesário Cecchi.

Abertura do mercado de gás natural

A grande reclamação da indústria é que, desfalcada, a ANP não consegue dar conta do aparato regulatório necessário para colocar em prática a abertura do mercado de gás natural, prometido pelo governo aos grandes consumidores de energia e toda cadeia de gás. Para isso, foi aprovado um marco legal em 2021. Mas, até agora, pouco aconteceu para que as mudanças se efetivassem. A Petrobrás continua a ser o agente dominante e principal responsável pela formação do preço do energético.

“A regulação é importante para dar previsibilidade às negociações e favorecer o acesso isonômico e não discriminatório ao mercado dos novos agentes, além de assegurar as decisões de investimentos que são de capital intensivo e possuem grande prazo de maturação”, afirmam os industriais no manifesto.

Desde que foi aprovado o novo marco regulatório do gás, no ano passado, apenas um grande consumidor industrial assinou contrato de fornecimento com uma empresa privada. A Unigel, dona das fábricas de fertilizantes de Bahia e Sergipe, fechou acordo com a Shell, mas, ainda assim, mantém outro contrato com a Petrobras.

“Em um momento de indefinição e conflito no setor, em que a lei do gás precisa ser reafirmada, é fundamental uma agência fortalecida, com o colegiado completo”, reforçou Paulo Pedrosa, presidente da Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e Consumidores Livres (Abrace).

Um especialista que conhece de perto o funcionamento da agência afirmou, em condição de anonimato, que a ANP é um colegiado que decide com três votos. Atuando com apenas três diretores, é necessário haver consenso entre eles, ou o processo regulatório é travado. Ou seja, só avançam os temas consensuais.

Outro ponto é que a capacidade de trabalho fica limitada, porque as pautas de votação são propostas pelos diretores. “Com poucos diretores, menos assuntos são apresentados para a diretoria deliberar, o que causa certo retardo no processo regulatório.”

Além disso, o diretor interino não tem liberdade de ação, porque a tendência é que tenha dificuldade de contrariar interesses, julgar temas polêmicos e que seja mais inseguro.

No setor, o que se diz é que o desfalque da ANP ocorre por motivos políticos. Há uma disputa de bastidor de quem vai indicar os diretores e essas disputas criam um impasse. “A Tabita foi sabatinada há mais de um ano e ainda não foi para o Senado. Não é por acaso. Alguém não quer o nome dela, quer aquela vaga, a sinalização é de que não vai tomar posse”, afirmou outra fonte com conhecimento no assunto.

BOLSONARO DIZ QUE PEC DOS COMBUSTÍVEIS ESTÁ ACERTADA COM ECONOMIA

Presidente afirma a apoiadores em que espera a aprovação do texto pelo Congresso

Por Eduardo Gayer, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro (PL) afirmou nesta quarta-feira, 26, que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) para reduzir os impostos sobre combustíveis e a conta de luz já está acertada com a equipe econômica. A apoiadores em frente ao Palácio da Alvorada, ele ainda disse esperar a aprovação do texto pelo Congresso Nacional. "Acho que aprova", disse.

No momento em que a alta da gasolina e do diesel pressiona a inflação e afeta a popularidade do presidente, a ideia do governo é apresentar aos parlamentares um texto que permita zerar impostos de combustíveis - mas também de energia elétrica e gás - sem a apresentação de contrapartida do lado da receita, como exige a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).



Jair Bolsonaro no Palácio do Planalto; o presidente afirmou que a PEC para reduzir os impostos sobre combustíveis e a conta de luz já está acertada com a equipe econômica Foto: Gabriela Bilo/Estadão

Como mostrou o Estadão, a proposta em negociação entre governo e Congresso para zerar os tributos cobrados sobre combustíveis e energia tem potencial de tirar R\$ 65 bilhões dos cofres do Tesouro Nacional. Se todos os Estados encampassem essa desoneração, a perda

de receitas subiria para R\$ 240 bilhões.

A autoria da PEC deve ficar a cargo de Alexandre Silveira (PSD-MG), que tomará posse como senador após a renúncia de Antonio Anastasia (PSD-MG), de malas prontas para assumir uma cadeira no Tribunal de Contas da União. Silveira também deve ser líder do governo no Senado, cargo vago desde que Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE) o entregou para o governo.

"Tive uma ideia, acertei com a Economia: uma Proposta de Emenda à Constituição permitindo, autorizando diminuir PIS/Confins dos combustíveis, energia elétrica e gás. Gás eu já zerei. Também os governadores podem fazer a mesma coisa sem apresentar uma fonte alternativa para suprir aquilo que eles perderam. Aí muitos não gostaram", afirmou o presidente a simpatizantes nesta quarta-feira, após deixar o Palácio do Planalto. "Tem governador que topa a PEC, desde que eu coloque outro artigo: o que eles perderem de receita, eu banque", acrescentou, aos risos.

A ideia do Executivo desagradou governadores, avessos à ideia de zerar o ICMS, uma das principais fontes de receita dos Estados. Em resposta às articulações de Bolsonaro, hoje, 21 chefes de Executivos estaduais decidiram congelar o imposto por mais 60 dias.

Aos apoiadores presentes, Bolsonaro ainda prometeu, caso a PEC seja promulgada, zerar o PIS/Cofins incidente sobre o diesel no mesmo dia, por meio de decreto no Diário Oficial da União (DOU). "Ajuda a combater a inflação", afirmou o presidente sobre a proposta do governo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/01/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

NOVO PLANO DE CARREIRA DE FISCAIS AGROPECUÁRIOS CUSTARIA R\$ 350 MILHÕES EM 2022, DIZ SINDICATO

Mobilização da categoria, que está em "operação padrão" há um mês, tem afetado o fluxo de comércio nas aduanas

Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília



Caminhões à espera de liberação na aduana de Foz do Iguaçu (PR), na fronteira com o Paraguai — Foto: Divulgação

Em mobilização há um mês, com reflexos nas fronteiras, frigoríficos, portos e na Zona Franca de Manaus, o Sindicato dos Auditores Fiscais Federais Agropecuários (Anffa Sindical) diz que o gasto com a reestruturação da carreira, se adotada a partir de junho, custaria R\$ 350 milhões neste ano. O

sindicato considera o impacto pequeno, já que contingente é limitado. Entre ativos e aposentados, são 5,3 mil servidores.

Com a sanção do valor de R\$ 1,7 bilhão para reajustes em carreiras federais no orçamento, seria possível incluir a categoria na lista dos contemplados, diz o sindicato. "Comparativamente, o impacto orçamentário da reestruturação da carreira no orçamento federal de 2022 representa o equivalente a 8% das perdas econômicas estimadas a partir da introdução no país da peste suína africana ou a 2% das perdas que uma praga quarentenária não controlável causaria à cultura da soja", argumenta a entidade.

A Anffa Sindical também reforça que o valor da rubrica para reajuste dos servidores federais no orçamento de 2022 pode subir, uma vez que o recurso não é fixo nem tem destino carimbado. Entre as lideranças da mobilização, não agradou a informação de que o governo só vai decidir sobre as reestruturações no fim de março, como forma de esfriar os movimentos.

"Estamos em mobilização, não vamos parar, e se continuarmos sem sinalização, não vamos deixar para intensificar [as ações] somente quando houver anúncio e não tiver mais jeito", diz o diretor de Comunicação e Relações Públicas do Anffa, Antonio Andrade.

Sem reajuste desde 2017, a categoria diz que recebe "a menor remuneração entre as carreiras de auditoria e fiscalização do governo federal, o que representa cerca de 30% a menos que as remunerações dos auditores da receita federal, auditores do trabalho e delegados da polícia federal".

Procurado, o Ministério da Economia não quis comentar. O Ministério da Agricultura não respondeu aos questionamentos da reportagem. A ProBrasil, associação que reúne as entidades de produtores de proteínas do país, também não quis se pronunciar.

Hoje, circulou a informação de que a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) protocolou um Mandado de Segurança contra a Operação Padrão realizada pelos fiscais. A entidade ainda não confirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/01/2022

MINÉRIO DE FERRO TEM ALTA DE 0,81% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 139,62 A TONELADA

No ano, os ganhos acumulados da principal matéria prima do aço somam 15,63%

Por Ana Paula Machado, Valor — São Paulo



Pilha de minério de ferro — Foto: Agência Vale

Os preços do minério de ferro ficam praticamente estáveis no mercado à vista chinês nesta quinta-feira.

Segundo a publicação especializada “Fastmarkets MB”, o minério com 62% de teor de ferro foi negociado no porto de Qingdao a US\$ 139,62 a tonelada, o que representou alta de 0,81% no comparativo com o dia anterior. No ano, os ganhos acumulados somam 15,63%.

O contrato de minério de ferro mais negociado para entrega em maio na bolsa de commodities de Dalian da China subiu 2%, para 781 yuan (US\$ 123,07) a tonelada, o

maior patamar desde 13 de outubro.

“Os preços do minério de ferro estavam praticamente estáveis em meio à atividade comercial limitada antes do feriado do Ano Novo Lunar de uma semana na China, que começa em 1º de fevereiro”, disseram fontes do mercado à Fastmarkets.

Segundo a publicação, o sentimento geral no mercado permaneceu inalterado por causa da demanda amplamente limitada após o fim do movimento de reabastecimento das siderúrgicas na China.

“Houve menos ofertas no mercado transoceânico de minério de ferro em comparação com os dias anteriores, e pelo menos duas transações foram concluídas nas plataformas de negociação”, informou a Fastmarkets.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/01/2022

‘OPERAÇÃO PADRÃO’ CHEGA A UM MÊS E JÁ AFETA A ZONA FRANCA

Mobilização de auditores fiscais federais agropecuários trava liberação de cargas em aduanas em todo o país

Por Rafael Walendorff — De Brasília



Caminhões na aduana de Foz do Iguaçu (PR): no local, prejuízos dos transportadores chegam a R\$ 4,4 milhões por dia — Foto: Divulgação

A situação nos postos aduaneiros do país tem piorado com os reflexos da operação padrão dos auditores fiscais federais agropecuários, que completa um mês hoje. A mobilização simultânea dos servidores da Receita Federal agrava os atrasos nas liberações de cargas que entram ou saem do país e também afeta os trabalhos na Zona Franca de Manaus, onde o



contingente está reduzido.

Em Foz do Iguaçu (PR), na fronteira com Paraguai e Argentina, 4,1 mil caminhões carregados estão parados em postos de combustíveis, pátios das transportadoras, rodovias e na aduana, que já está lotada. O prejuízo diário aos transportadores é de R\$ 4,4 milhões.

“Alguns motoristas não têm mais o que comer nem para onde correr. Eles estão no limite financeiro”, disse Rodrigo Ghellere, presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários da Região de Foz do Iguaçu. Segundo ele, o processo de atravessar a fronteira com carga tem levado até 13 dias. “Muitos estão na margem das rodovias, com temperaturas de 40°C. É desumano. O setor de transporte pede socorro”.

O quadro é semelhante em Uruguai (RS), Guaíba (PR), Boa Vista (RR), Pacaraima (RR) e Corumbá (MS). O sindicato de Foz vai apresentar uma denúncia na Justiça local contra a formação das filas e as condições a que os motoristas são submetidos. A categoria diz que reconhece o pleito dos fiscais e pede que o governo negocie uma solução.

Segundo Mário Alberto Camargo, diretor de Comércio Exterior da Associação Comercial e Empresarial de Foz do Iguaçu (Acifi), os custos com os atrasos na liberação de cargas são “irrecuperáveis”. Ele teme pelos prestadores de serviços locais, que dependem da movimentação na fronteira, como mecânicas, postos de combustíveis, despachantes e transportadoras.

“Quem fazia três viagens por semana, agora faz uma a cada 15 dias. E não paga a conta”, disse. Camargo relata que os frigoríficos da região estão adiando abates e que os portos, como o de Paranaguá, sofrem atrasos para embarques e desembarques noturnos por falta de auditores.

A prioridade dos oito auditores fiscais federais agropecuários ali é a liberação de cargas perecíveis, como frutas, hortícolas e sementes para plantio. A estiagem prejudicou a navegação nos rios da região e aumentou a movimentação rodoviária da safra paraguaia de soja e milho, que abastece agroindústrias de aves e suínos do Paraná e Santa Catarina. A falta de chuvas também piorou a qualidade dos grãos do país vizinho, que precisam de inspeção reforçada dos servidores do Ministério da Agricultura. As cargas têm aguardado liberação por até três dias.

A categoria quer reestruturação da carreira, realização de concurso público e reajuste salarial. “Tem problemas, sim. Nas importações de matérias-primas para a agroindústria, há demora de, no mínimo, cinco a sete dias nas liberações de cargas, com reflexo na disponibilidade de contêineres nas exportações e liberação de caminhões oriundos do Mercosul”, disse ao Valor José Roberto Ricken, presidente da Organização das Cooperativas do Paraná (Ocepar).

A mobilização também começa a afetar a Zona Franca de Manaus, um dos principais polos industriais do país - no ano passado, as 400 empresas do polo faturaram R\$ 150 bilhões. O baixo contingente e o avanço da pandemia atrapalham os trabalhos. Apenas três servidores federais estão lotados no polo. Por mês, eles analisam, em média, 800 processos para liberação de produtos de origem animal e vegetal, em sete recintos alfandegários da região, como no aeroporto e portos de Chibatão e Itacoatiara.

A situação piorou nesta semana porque uma servidora teve covid e foi afastada e outro auditor está em férias. Um servidor foi deslocado de Brasília para ajudar no Amazonas. Desde 2018, são dois agrônomos e uma veterinária no polo. Em 2007, eram 11 agrônomos.

Os servidores inspecionam a exportação de milho, soja, farelo de soja, madeira e castanha pelo Norte do país e acompanham a importação de produtos como bacalhau, couro e fertilizantes. Em Manaus, também ocorre a verificação dos desembarques de itens como bebidas, azeite, alho e trigo, além da de embalagens de madeira e papelão utilizadas por todas as indústrias locais.

“O atraso na liberação de insumos tem reflexos sobre toda a linha de produção das empresas. Não adianta liberar 99% das cargas. Um item que faltar vai causar impacto e paralisar a atividade”, disse Wilson Périco, presidente do Centro das Indústrias do Amazonas (Cieam). “Quem está sofrendo as penalizações é o contribuinte, a indústria, que paga seus impostos, e quem corre risco é a sociedade com [a ameaça aos] empregos”, concluiu.

Em ofício enviado à ministra da Agricultura, Tereza Cristina, a Federação das Indústrias do Amazonas (Fieam) disse que o quadro tem “causado um grande transtorno para as indústrias (...) A perspectiva, contudo, é crítica, e as soluções (...), paliativas”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/01/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MAERSK DISPONIBILIZA DADOS METEOROLÓGICOS DO OCEANO EM DOMÍNIO PÚBLICO

Da Redação NAVEGAÇÃO 27 Janeiro 2022



Os dados coletados pela Maersk desde 2012 aumentam os indicadores meteorológicos oceânicos disponíveis publicamente em 28%

A Maersk anunciou que irá liberar todas as observações históricas e futuras sobre o clima oceânico para domínio público. Dessa forma, os dados poderão ser utilizados de forma gratuita pela comunidade científica em todo o mundo. Os dados coletados pelos navios da Maersk desde 2012 aumentam os dados meteorológicos oceânicos disponíveis publicamente em 28%.

"O objetivo é auxiliar a pesquisa climática e as previsões meteorológicas, fornecendo dados dos oceanos, onde a cobertura de dados ao nível do solo é pequena e a maioria vem de observações de satélite, que possui limitações", informa a empresa em nota.

"As tripulações e embarcações da Maersk coletam observações meteorológicas há anos, e estamos orgulhosos por podermos compartilhar esses dados e ajudar os pesquisadores a obter uma melhor compreensão do impacto das mudanças climáticas", afirma o chefe de Padrões Marítimos da Maersk, Aslak Ross.

As observações podem dar uma visão mais precisa de como as condições do oceano ao nível da superfície e a interação com a atmosfera evoluíram desde 2012.

"A mudança climática é, sem dúvida, um dos maiores desafios que a comunidade global está enfrentando. Definimos uma estratégia para zerarmos as emissões de carbono até 2040, mas também nos comprometemos, como parte de nossa estratégia ESG, a contribuir com a ciência, por meio dos dados coletados de nossas embarcações. Essa tem sido uma oportunidade de ter as observações meteorológicas digitalizadas", acrescenta Aslak Ross.

Os dados, que consistem em mais de nove milhões de observações, serão compartilhados por meio do Global Ocean Observing System - GOOS (Sistema Global de Observação do Oceano, em tradução livre), administrado em conjunto pela Unesco e pela Organização Meteorológica



Mundial (OMM). O GOOS coleta observações meteorológicas oceânicas e fornece informações para previsões meteorológicas.

Com todas as 300 embarcações de propriedade da Maersk compartilhando dados várias vezes ao dia, estima-se que mais de sete mil observações serão feitas diariamente. Algumas embarcações, por sua vez, estão fornecendo dados em tempo real para serviços meteorológicos em todo o mundo.

Em colaboração com o Serviço Meteorológico Nacional da Alemanha, a Maersk instalou estações meteorológicas automatizadas em vários de seus navios.

Essas são estações de medição calibradas, que coletam uma maior variedade de dados com maior qualidade, otimizando ainda mais a contribuição para a previsão do tempo e para a ciência climática.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/01/2022

ANP AMPLIA PRAZO DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE TERMINAIS AQUAVIÁRIOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27 Janeiro 2022

A Diretoria da ANP aprovou nesta quinta-feira (27) a ampliação do prazo da consulta pública nº 27/2021, sobre a versão revisada da minuta de resolução que tratará da regulamentação do acesso não discriminatório, por terceiros interessados, aos terminais aquaviários, existentes ou a serem construídos, para movimentação de petróleo, seus derivados e de biocombustíveis. O prazo para envio de contribuições terminava hoje (27) e será prorrogado por 15 dias. A audiência pública está prevista para o dia 22 de março.

A prorrogação foi motivada por solicitação dos agentes do setor em função dos impactos da pandemia nas atividades das instituições. "De modo a não comprometer os prazos já estabelecidos, a ANP optou por estender o prazo da Consulta Pública até 11/2, mantendo a data prevista para a Audiência Pública inalterada", informa a Agência.

A nova norma propõe alterações na Portaria ANP nº 251/2000. A iniciativa de propor uma minuta de resolução aperfeiçoada, que visa simplificar o acesso aos terminais aquaviários, deve-se à grande quantidade de contribuições, críticas e sugestões recebidas sobre a proposta anterior, submetida a consulta e audiência públicas em 2020. A ampla participação do mercado levou a ANP a realizar workshops e reuniões individuais com os agentes econômicos, e, como resultado, a elaborar uma minuta de resolução que aperfeiçoa a versão anterior e seguirá novamente os trâmites de consulta/audiência públicas previstos em lei.

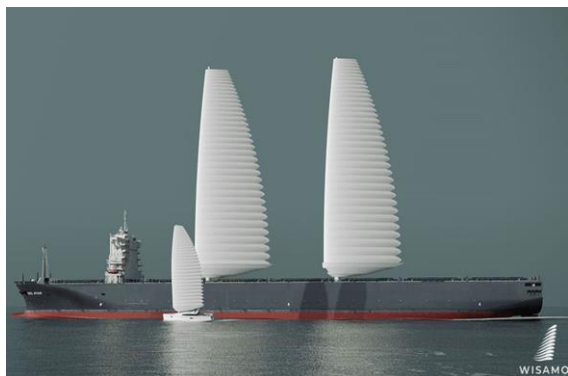
"As novas regras propostas pela ANP buscam compatibilizar dois pilares de políticas públicas de Estado: o incentivo de atração em investimentos portuários e o desenvolvimento de um mercado competitivo no setor de combustíveis a partir do amplo acesso de terceiros a instalações portuárias, o que estimula a entrada de novos atores no mercado concorrencial. Esse tema se mostra ainda mais pertinente devido ao momento atual de abertura do mercado e com o programa de desinvestimentos da Petrobras no downstream, diz a ANP em nota.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/01/2022

NAVIO RO-RO TESTA VELA DE ASA EM CONDIÇÕES REAIS DE OPERAÇÃO

Da Redação NAVEGAÇÃO 27 Janeiro 2022



Sistema inovador de vela inflável pode melhorar a eficiência de combustível de um navio mercante em até 20%

A Michelin e a Companhia Marítima Nantaise - MN acabam de assinar um acordo de parceria para testar a vela de asa em condições reais de operação na navegação marítima comercial. Um navio porta-contêineres ro-ro será equipado com o sistema wing sail no segundo semestre. A partir do final do ano, duas rotas semanais entre Espanha e Grã-Bretanha vão operar com um protótipo de asa com uma

superfície de 100m² no navio "MN Pélican".

A solução Wing Sail Mobility (Wisamo) é um sistema automatizado, telescópico e inflável de vela que pode ser instalado em navios mercantes e embarcações de recreio. A solução inovadora é o produto de um empreendimento colaborativo entre a área de Pesquisa & Desenvolvimento da Michelin e pela equipe da Wisamo.

Graças a esta instalação, o projeto entrará na fase de desenvolvimento industrial da nova tecnologia. Se os testes forem conclusivos, o acordo de parceria pode abrir portas para testes usando uma vela de asa maior, marcando um passo para a descarbonização do transporte marítimo.

A vela inflável aproveita o vento, fonte de propulsão gratuita, universal e inesgotável. Seu design revolucionário permite que um navio reduza o consumo de combustível e reduza as emissões de CO₂. Ao todo, o sistema pode melhorar a eficiência de combustível de um navio em até 20%.

O sistema pode ser instalado na maioria dos navios mercantes e embarcações de recreio e usado em todas as rotas de transporte marítimo. Especialmente adequado para navios ro-ro, graneleiros e petroleiros, pode ser utilizado como equipamento original em embarcações novas ou adaptado em navios já em serviço.

Testes em veleiro já estão em andamento para o desenvolvimento técnico da solução e, até o final de fevereiro de 2022, a Wisamo passará por uma segunda fase de testes mais extensos com condições marítimas de inverno.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/01/2022

MOL REALIZA PRIMEIRO TESTE DE VIAGEM AUTÔNOMA POR UM NAVIO PORTA-CONTÊNERES

Da Redação NAVEGAÇÃO 26 Janeiro 2022



A empresa de navegação japonesa Mitsui OSK Lines (MOL) afirma ter realizado o primeiro teste marítimo do mundo de um porta-contêineres autônomo não tripulado.

O teste ocorreu com o porta-contêineres "M/V Mikage", construído em 2015 e operado pela Imoto Lines, nestas segunda e terça-feira (24 e 25). O navio partiu do porto de Tsuruga, na província de Fukui, no Japão, chegando ao porto de Sakai, na província de Tottori, percorrendo uma distância de algumas

centenas de quilômetros.

Foi utilizado o sistema autônomo de controle de operação de navios da Mitsui E&S Shipbuilding, levando em consideração uma série de variáveis, incluindo localização do navio, elementos externos como vento, marés e corrente, elementos de manuseio de navios e regras e regulamentos de navegação.

Os dados sobre outros navios e obstáculos na rota foram coletados por um sistema autônomo de integração de informações circundantes desenvolvido pela Furuno Electric, que mede e exibe posições, velocidade, tipos de navios próximos e posição de obstáculos e detritos usando radar, AIS e câmera imagens.

O navio também realizou atracação e desatracação autônoma, usando sensor de suporte de atracação e desatracação desenvolvido pela Furuno Electric, que inclui equipamentos que calculam e exibem visualmente distâncias relativas precisas e ângulos relativos entre o píer e o casco a partir de informações coletadas por equipamentos que incluem câmera e gps.

A amarração automatizada foi outro elemento do projeto. Durante o teste no mar, um drone foi usado medir a linha de elevação até o píer, em vez de ser lançado por um membro da tripulação.

O teste foi realizado como parte do projeto de navio não tripulado Meguri2040 liderado pela Fundação Nippon, que no início deste mês também testou a operação de uma balsa autônoma.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/01/2022

DNV LIDERA ESTUDO DE SEGURANÇA DE ABASTECIMENTO DE AMÔNIA EM SINGAPURA

Da Redação NAVEGAÇÃO 26 Janeiro 2022

A DNV foi selecionada para liderar um estudo de segurança de abastecimento de amônia pelo Centro Global para Descarbonização Marítima (GCMD) em Singapura. O estudo visa definir diretrizes de segurança e de operações que estabelecerão a base regulatória para testes de abastecimento de amônia.

A DNV fará parceria com a Surbana Jurong e a Singapore Maritime Academy (SMA). O escopo de trabalho da DNV incluirá previsão de demanda de amônia, recomendações de locais de abastecimento, o desenvolvimento de projetos conceituais de modos de abastecimento como caminhão para navio ou navio para navio, bem como a elaboração de diretrizes técnicas e operacionais.

Embora a amônia seja considerada um dos combustíveis mais promissores para descarbonizar o transporte marítimo, a pesquisa da DNV mostra que várias lacunas de segurança têm o potencial de interromper a velocidade e o sucesso da transição. O manuseio seguro da amônia é uma lacuna que precisa ser urgentemente fechada, dada a ameaça que representa para os marítimos e navios. "Estamos entusiasmados com a parceria com Surbana Jurong e a Singapore Maritime Academy nesta iniciativa pioneira, que esperamos estabelecer as bases para diretrizes robustas de segurança de abastecimento de amônia com aplicabilidade em toda a indústria", disse Knut Ørbeck-Nilssen, CEO da DNV Maritime.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/01/2022

RELATÓRIO INDICA METANOL COMO SOLUÇÃO CHAVE PARA A DESCARBONIZAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Da Redação NAVEGAÇÃO 26 Janeiro 2022



Um novo relatório sobre a redução de emissões do setor marítimo global verificou os benefícios do metanol como combustível marítimo, destacando-o como uma solução fundamental para a descarbonização.

O relatório, publicado pela empresa de serviços financeiros de energia limpa Longspur Research, analisa possíveis soluções para descarbonização no mercado de transporte marítimo no valor de US\$ 105 bilhões por ano.

De acordo com o relatório, os benefícios do metanol, como fungibilidade, disponibilidade, densidade de energia e, o mais importante, a capacidade de reduzir significativamente as emissões, colocam-no imediatamente no centro das atenções da descarbonização marítima.

Diz-se que o transporte marítimo gera mais de um bilhão de toneladas de emissões através de dióxido de carbono (CO₂) e poluentes do ar, como óxidos de enxofre (SO_x), óxidos nitrosos (NO_x) e material particulado. E o metanol é capaz de cortar essas emissões em mais de 60% graças às suas qualidades de queima limpa.

Além disso, o metanol produzido a partir de gás natural oferece uma economia inicial de 10 a 15% de CO₂, aumentando para mais de 90% ao usar metanol renovável.

O relatório distingue o combustível como a melhor solução disponível hoje.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/01/2022

ENAUTA REDIMENCIONA INVESTIMENTO NO CAMPO DE ATLANTA

Da Redação OFFSHORE 26 Janeiro 2022

A petroleira brasileira Enauta redimensionou o investimento no campo de Atlanta, na bacia de Santos. A empresa pretende atrair novos parceiros, segundo a Reuters.

Após revisão do conceito do projeto, a empresa estima investimentos entre US\$ 500 milhões a US\$ 600 milhões, em comparação às estimativas originais de US\$ 800 milhões a US\$ 1 bilhão.

O valor mais baixo leva em conta a necessidade de menos poços. O valor final estimado dependerá da contratação de equipamentos e fornecedores para o projeto.

O ativo produziu em dezembro cerca de 13 mil barris de petróleo por dia (bpd), tem três poços e um quarto está previsto para o final deste ano.

A Reuters informa que a Enauta pode vender uma participação no ativo, decisão que será tomada no primeiro trimestre.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/01/2022

ONGC INICIA DESENVOLVIMENTO DE BLOCO NA BACIA DE SERGIPE

Da Redação OFFSHORE 26 Janeiro 2022



A ONGC Videsh Limited, uma subsidiária da empresa nacional de petróleo indiana ONGC, informa que iniciou fase de desenvolvimento para um projeto de gás em águas profundas no Brasil.

A empresa registrou uma grande descoberta de gás em 2019 em seu bloco offshore profundo BM-SEAL-4, localizado na Bacia de Sergipe. A Petrobras é a operadora do bloco, com 75% de participação. A ONGC Videsh detém 25%.

"A ONGC Videsh Limited, após avaliação detalhada, agora entra em fase de desenvolvimento com a apresentação da Declaração de Comercialidade (DoC) para o bloco BM-SEAL-4", informou a empresa no início da semana.

O projeto prevê a instalação de um FPSO compartilhado e um gasoduto. O nome sugerido ao regulador brasileiro para o campo é Budião.

"O módulo de desenvolvimento está atualmente em fase de planejamento de contrato e deve iniciar a produção após 2026. O consórcio planeja continuar todas as atividades operacionais para apresentação do plano de desenvolvimento ao regulador e cumprimento da meta para o primeiro óleo", complementou a ONGC Videsh em nota.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/01/2022

AFRMM TEVE ARRECADAÇÃO DE R\$ 13,5 BILHÕES EM 2021

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 26 Janeiro 2022

Em 2021, R\$ 214 milhões foram para financiamento de projetos de embarcações, 37% a menos que no ano anterior (R\$ 340 milhões). Não houve desembolsos para projetos de estaleiros no ano passado, ante R\$ 10,8 milhões em 2020.

Arrecadação BRUTA de AFRMM	(R\$ milhões)		
	2020	2021	Variação %
1º Trimestre	1.309,3	2.655,8	102,8%
2º Trimestre	1.229,8	2.875,1	133,8%
3º Trimestre	1.223,2	3.407,7	178,6%
4º Trimestre	1.871,9	4.575,8	144,4%
Acumulado no Ano	5.634,3	13.514,4	139,9%

tabela-1-arrecadacao-bruta-afmmm-4t-2021.jpg

Os valores arrecadados no Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) totalizaram R\$ 13,5 bilhões no ano passado, 140% acima dos R\$ 5,6 bilhões arrecadados em 2020. No último trimestre de 2021, essa arrecadação ficou em R\$ 4,6 bilhões, 144% a mais que no 4º trimestre do ano anterior, quando a arrecadação foi da ordem de R\$ 1,9 bilhão. As informações constam no relatório trimestral do Ministério da Infraestrutura. Dessa arrecadação bruta, são deduzidos os valores referentes ao ressarcimento às empresas de navegação.

Arrecadação LÍQUIDA de AFRMM	(R\$ milhões)		
	2020	2021	Variação %
1º Trimestre	1.227,3	2.571,4	109,5%
2º Trimestre	1.111,7	2.780,3	150,1%
3º Trimestre	1.117,7	3.299,0	195,2%
4º Trimestre	1.752,1	4.421,7	152,4%
Acumulado no Ano	5.208,8	13.072,3	151,0%

tabela-2-arrecadacao-liquida-afrmm-4t-2021.jpg

Os valores líquidos arrecadados do AFRMM em 2021 foram de aproximadamente R\$ 13 bilhões, 151% a mais, na comparação com a arrecadação do ano anterior (R\$ 5,2 bilhões). No 4º trimestre, esse item alcançou crescimento de 152% (R\$ 4,4 bilhões), frente a R\$ 1,8 bilhão de arrecadação líquida no último trimestre de 2020. A arrecadação líquida de AFRMM é resultado dos valores de retificações e compensações da arrecadação bruta, conforme a Lei 10.893/2004.

Esses valores incluem o montante relativo à emenda constitucional 93/2016, que desvincula os 30% das receitas de contribuições sociais, impostos, taxas e multas da União até o final de 2023 (DRU — Desvinculação de Receitas da União), bem como a parcela que cabe ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) referente aos fundos: Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT (3%); do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM (1,5%); e Naval – FN (0,4%). No 4º trimestre, cada item (FMM, DRU, FNDCT, FDEPM e FN) registrou variação positiva de 152%, na comparação ano a ano, uma vez que são proporções fixas da arrecadação total.

Destinação AFRMM	[R\$ milhões]			
	4º Trimestre		Acumulado no ano	
	2020	2021	2020	2021
AFRMM total	1.752,1	4.421,7	5.208,8	13.072,3
FMM	1.166,4	2.943,5	3.467,6	8.702,4
DRU	525,6	1.326,5	1.562,5	3.921,5
FNDCT	36,8	92,9	109,4	274,5
FDEPM	18,4	46,4	54,7	137,3
FN	4,9	12,4	14,6	36,6

tabela-3-destinacao-afrmm-4t-2021.jpg

FMM

O quantitativo de recursos arrecadados ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) em 2021 foi de R\$ 14,7 bilhões, 72% acima dos R\$ 8,5 bilhões no ano anterior. No 4º trimestre de 2021, essas fontes de recursos somaram R\$ 4,75 bilhões, montante 105% superior aos R\$ 2,3 bilhões contabilizados no mesmo período de 2020.

Fontes de Recursos do FMM	[R\$ milhões]					
	4º Trimestre			Acumulado no Ano		
	2020	2021	Var %	2020	2021	Var %
Arrecadação AFRMM	1.166,2	2.943,4	152,4%	3.466,9	8.701,6	151,0%
Dívida Ativa do AFRMM	0,1	0,04	-60,0%	0,3	0,3	-
Encargos da Dív. Ativa do AFRMM	0,1	0,07	-30,0%	0,4	0,5	25,0%
Total AFRMM	1.166,4	2.943,5	152,4%	3.467,6	8.702,4	151,0%
Retorno Financiamento	829,1	1.661,7	100,4%	4.009,1	5.323,8	32,8%
Amortização	707,1	1.237,4	75,0%	3.422,5	4.412,7	28,9%
Juros	122,0	424,3	247,8%	586,6	911,1	55,3%
Remuneração de Dep. Bancários	323,7	145,8	-55,0%	1.042,5	620,5	-40,5%
Restituição de Convênios	-	-	-	14,0	6,7	-52,1%
RECEITA TOTAL	2.319,2	4.751,1	104,9%	8.533,3	14.653,5	71,7%

tabela-4-fonte-recursos-fmm-afrrmm-4t-2021.jpg

O relatório traz ainda que, no ano passado, foram aplicados R\$ 654 milhões de recursos do FMM, 16% abaixo dos R\$ 777 milhões de desembolsos de 2020. No 4º trimestre de 2021 foram aplicados R\$ 237 milhões de recursos do FMM, 11% a mais que os R\$ 214 milhões de desembolsos totais no mesmo período do ano anterior.

Em 2021, R\$ 214 milhões foram para financiamento de projetos de embarcações, 37% a menos que no ano anterior (R\$ 340 milhões). Não houve desembolsos para projetos de estaleiros no ano passado, ante R\$ 10,8 milhões em 2020. O ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do AFRMM no ano passado totalizou R\$ 500 mil — não houve ressarcimentos deste item em 2020. Esses valores correspondem às parcelas que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência previstas nas leis 9.432/1997 e 10.893/2004.

Aplicação de Recursos do FMM	[R\$ milhões]					
	4º Trimestre			Acumulado no Ano		
	2020	2021	Var %	2020	2021	Var %
Financ. a Projetos - Embarcações	83,4	84,2	1,0%	340,4	214,1	-37,1%
Financ. a Projetos - Estaleiros	10,8	-	-100%	10,8	-	-100%
Ressarcimento DEFOM ⁽¹⁾	0,00	0,5	100%	0,00	0,5	100%
Ressarcimento RFB	119,8	152,3	27,1%	425,4	439,6	3,3%
DESEMBOLSO TOTAL	214,0	237,1	10,8%	776,6	654,3	-15,7%

tabela-5-aplicacao-recursos-fmm-afrrmm-4t-2021.jpg

Ressarcimento às Empresas Brasileiras de Navegação - EBN da parcela que lhes cabe do AFRMM que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência de que trata o caput do art. 17 da Lei nº 9.432, conforme dispõe o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 2004.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/01/2022



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 011/2022
Página 51 de 51
Data: 27/01/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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