

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 012/2022
Data: 28/01/2022**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ENTIDADES AVALIAM IMPACTO DE NOVA TABELA TARIFÁRIA NO PORTO DE SANTOS	4
LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO: LOGÍSTICA NO METAVERSO.....	5
DIA DO TRABALHADOR PORTUÁRIO É MARCADO POR MOBILIZAÇÃO EM SANTOS.....	6
PORTAL PORTO GENTE	7
SOFRIMENTO A CÉU ABERTO NA CIDADE QUE NÃO PARA	7
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	9
SAMSUNG OBTÉM APROVAÇÃO PARA SISTEMA DE CAPTURA DE CARBONO PARA NAVIOS MOVIDOS A GNL	9
DP WORLD SE JUNTA A MAERSK MC-KINNEY MØLLER CENTER.....	10
NORUEGA LANÇARÁ BALSAS COMERCIAIS DE HIDROGÊNIO EM PROJETO PIONEIRO	11
MARINHA PARTICIPA DE SIMULAÇÕES DE MANOBRAS NÁUTICAS NA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO	12
CNN BRASIL	12
PORTOS DO BRASIL REGISTRAM MOVIMENTAÇÃO E FATURAMENTO RECORDES EM 2021	12
GOV – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	13
GOVERNO FEDERAL PUBLICA DIRETRIZES PARA GERAÇÃO DE ENERGIA OFFSHORE	13
BRASIL ACELERA PROCESSO DE ADEÇÃO À OCDE E VAI ZERAR O IOF CAMBIAL ATÉ 2029.....	16
ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DA FERROESTE É ACEITO PELO IBAMA E TERÁ AUDIÊNCIAS PÚBLICAS	17
DECRETO QUALIFICA EMPREENDIMENTOS PORTUÁRIOS PARA CONCESSÃO À INICIATIVA PRIVADA	18
ISTOÉ - DINHEIRO	19
DESEMPREGO CONTINUA CAINDO NO BRASIL E CHEGA A 11,6%	19
CORREIOS E ELETROBRAS ESTÃO ‘NA PISTA’ PARA PRIVATIZAÇÃO, DIZ GUEDES	19
GUEDES VÊ DESEMPENHO ‘EXTRAORDINÁRIO’ DAS CONTAS PÚBLICAS E REBATE CRÍTICAS	20
BOLSONARO DIZ QUE GOVERNO DARÁ ‘ÊNFASE TOTAL’ A EMPREGO E COMBATE À INFLAÇÃO.....	20
NAVAL PORTO ESTALEIRO	21
PORTO DO RECIFE COMEÇA OBRAS DE DRAGAGEM PARA MELHORAR CONDIÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGA	21
JORNAL O GLOBO – RJ	22
DESPESAS CAEM 23%, E CONTAS DO GOVERNO TÊM EM 2021 O MELHOR RESULTADO EM 7 ANOS	22
AÇÃO DA BRASKEM LIDERA ALTAS DO IBOVESPA, APÓS FRACASSAR VENDA DE PAPÉIS POR PARTE DA PETROBRAS E EX-ODEBRECHT	24
COM ALTA DO PETRÓLEO, NEM CONGELAMENTO DE ICMS DEVE CONTER REAJUSTE DE COMBUSTÍVEIS	26
GOVERNO LANÇA PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO PARA JOVENS E DESEMPREGADOS ACIMA DE 50 ANOS	28
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	30
VERBA PARA RODOVIAS FEDERAIS EM 2022 É A MENOR EM 10 ANOS	30
VACINAS, CRISE HÍDRICA E COMMODITIES PUXAM COMÉRCIO RECORDE ENTRE BRASIL E EUA.....	31
VALE INSTALA COMITÊ DE NOMEAÇÃO PARA ASSESSORAR ELEIÇÃO DO CONSELHO ADMINISTRATIVO EM ABRIL	32
PETROBRAS E NOVONOR DECIDEM ADIAR OFERTA DE AÇÕES DA BRASKEM.....	32
VALOR ECONÔMICO (SP)	33
VESTAS ALERTA PARA AUMENTO DE CUSTOS DE TURBINAS NESTE ANO	33
IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE FERTILIZANTES BATERAM RECORDE EM 2021	34
CMPC E NELTUME PORTSFIRMAM ACORDO PARA OPERAR TERMINAL PORTUÁRIO NO BRASIL.....	35
MINÉRIO DE FERRO DISPARA 5,59% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 147,42 A TONELADA	36
CHINA OCUPA ESPAÇO QUE ERA DO BRASIL NA ARGENTINA	37
BP VAI ESTREAR EM GERAÇÃO SOLAR NO BRASIL EM 2023	39
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	41
PORTO DE SANTOS COMPLETA 130 ANOS – O QUE ESPERAR DO FUTURO?.....	41
PROJEÇÃO PARA SAFRA E EXPORTAÇÃO DE SOJA DO BRASIL RECUA POR CAUSA DA SECA, DIZ ASSOCIAÇÃO DO SETOR	42
AGÊNCIA BRASIL - DF	42
ROYALTIES SOBRE PRODUÇÃO DE PETRÓLEO SOMARAM VALOR RECORDE EM 2021.....	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 012/2022
Página 3 de 48
Data: 28/01/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS	43
FORNECEDORES LOCAIS QUEREM REPETIR EM PROJETO NAPANT APROXIMAÇÃO FEITA PARA FRAGATAS	43
SOBE NÚMERO DE CASOS DE COVID-19 EM PLATAFORMAS	44
ANO ESTRATÉGICO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR	46
ARRECADAÇÃO COM ROYALTIES E PARTICIPAÇÃO ESPECIAL FOI RECORDE EM 2021	47
PROJETO E ESTUDOS AMBIENTAIS DE TUP EM PECÉM SÃO APRESENTADOS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA	47
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	48
MERCOS SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	48



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ENTIDADES AVALIAM IMPACTO DE NOVA TABELA TARIFÁRIA NO PORTO DE SANTOS

Reajuste passa a valer a partir de fevereiro

Por: Ágata Luz



O reajuste médio será de 13,19%
Foto: Arquivo/AT

Válida a partir da próxima terça-feira, a nova tabela tarifária do Porto de Santos pode causar impactos ao maior complexo portuário do Brasil. O reajuste médio será de 13,19%. Autorizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a medida corrige parcialmente a defasagem na tabela que vem desde 2018, segundo a Santos Port Authority (SPA).

O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva, explicou que a associação, por meio de um grupo de trabalho, participou do processo da criação da nova metodologia de apuração das tarifas da Antaq para sugerir melhorias, enxergando pontos positivos e outros que causaram preocupação.

De acordo com ele, a transparência na tabela é algo bom. Porém, há preocupação quanto ao aumento tarifário, que pode causar impactos. “Na época do estudo, a Antaq falava que, de qualquer forma, as autoridades portuárias teriam nesta tabela mecanismos de correção e ajustes”, enfatiza o presidente, ao dizer que a conclusão do grupo foi esperar que cada porto apresentasse a tabela para a comunidade.

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) informou que está em processo de avaliação em relação aos novos valores da tabela tarifária do Porto de Santos e os possíveis impactos decorrentes do aumento.

Por sua vez, o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, afirmou que a entidade sempre defendeu que haja debate das tarifas no Conselho da Autoridade Portuária (CAP) do respectivo porto.

Segundo a SPA, as novas tarifas irão contemplar investimentos e haverá descontos de acordo com a frequência dos navios no complexo portuário, para os de cabotagem e para aqueles que sejam movidos a propulsão considerada limpa, segundo o índice Environmental Ship Index (ESI).

Mudanças

A principal alteração na tabela será em relação à cobrança, que terá como base o uso da infraestrutura aquaviária por tonelagem de porte bruto (TPB) da embarcação, em vez da quantidade de carga transportada no navio. O novo formato considera o porte, ou seja, o DWT.

As cobranças serão realizadas em faixas, como no Imposto de Renda (IR). As classificações irão até 20 mil DWT, cuja cobrança será de R\$ 3,14/DWT até maiores que 140 mil, com valor de R\$ 0,93/DWT.

Além disso, também haverá modificação sobre a atracação, que acontecerá por hora de permanência no berço, em vez de períodos fechados de seis horas. A reestruturação vale para embarcações carregadas com grãos sólidos, líquidos, gerais soltos, containerizados e navios de cruzeiros.

Ainda em dezembro, a Antaq havia homologado a alteração dos critérios de cobrança pelo uso dos serviços públicos no porto santista, em atendimento a uma resolução de maio de 2019, que dispõe sobre a estrutura tarifária das administrações portuárias e os procedimentos para reajuste e revisão das tarifas nos portos organizados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/01/2022

LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO: LOGÍSTICA NO METAVERSO

Montenegro é engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia

Por: Luis Claudio Santana Montenegro

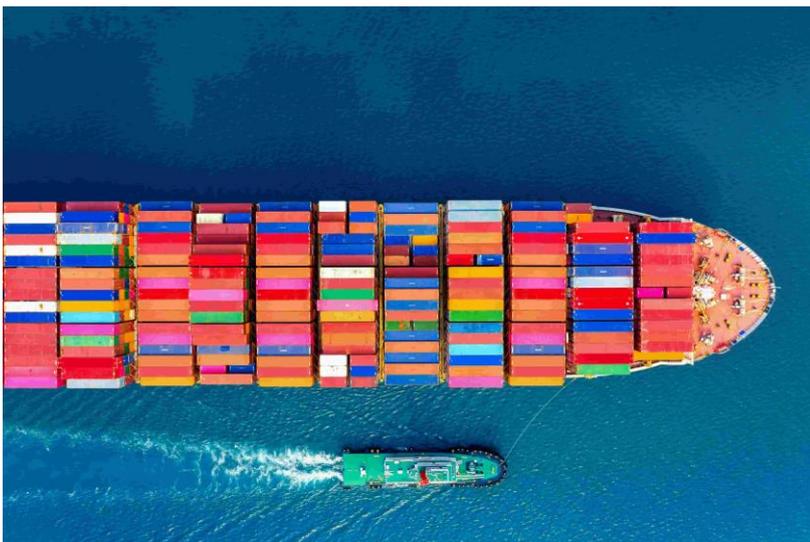


Foto: Freepik

Um dos grandes desafios da logística de comércio exterior brasileira é o da interação das diversas autoridades atuantes nos portos, os chamados anuentes. Enquanto andamos a passos lentos no aprimoramento dos nossos processos burocráticos, a velocidade da evolução tecnológica tem indicado um potencial enorme de ferramentas que podem turbinar a eficiência dos processos na logística internacional.

Na década de 80, tentou-se aplicar nos portos e aeroportos nacionais o conceito de “guichê único”, com a proposta de abrigar em um mesmo local físico as principais autoridades. A ideia se assemelhava ao de um modelo que funcionou e ainda funciona para agilizar a regularização documental dos cidadãos, os chamados Poupatempo, Na Hora e etc.

Era previsível que esse esforço não funcionaria. Além do grande número de anuentes – na época contava-se cerca de 25 a 30 autoridades atuando no comércio exterior – também o fato de que a cultura e dinâmica dos diversos processos eram extremamente distintas.

Já nos anos 2000, tentou-se evoluir, aproveitando os avanços computacionais e buscou-se desenvolver um “Sistema Único” de comércio exterior. O projeto também não teve efetividade, já que o sistema unificado atingiu um nível de complexidade tão alto que impossibilitou sua execução.

Com a criação da Secretaria Especial de Portos, em 2007, iniciou-se a discussão do que seria uma Single Window Portuária, o Projeto Porto sem Papel, e que posteriormente foi evoluindo para a Single Window de Comércio Exterior, agora capitaneada pela Receita Federal.

O conceito de Single Window proporcionou importantes avanços, pois preserva as características individuais dos processos de cada anuente e concentra todas as informações prestadas pelos usuários e processadas pelas autoridades em uma única base de dados. O modelo permite enxergar ineficiências e, portanto, uma atuação da gestão pública na busca de aprimoramentos que possam reduzir a burocracia e simplificar as exigências documentais.

Mas qual seria o caminho da evolução, para tentarmos pegar o bonde tecnológico e usar as ferramentas disponíveis para acelerar as soluções e melhorar nosso processo de comércio exterior?

Para responder essa pergunta, é necessário entendermos os motivos para a nossa burocracia excessiva, e eles estão praticamente todos associados à inseguranças processuais e à tentativa de ampliar exigências para a proteção contra irregularidades.

A partir desse diagnóstico, fica mais fácil identificar que a criação de ambientes mais confiáveis de informação permitiriam uma série de avanços, como a criação de uma taxa única para todas as autoridades, a possibilidade de inspeções aduaneiras unificadas, da automação da liberação de cargas e veículos por meio de processos de rastreamento, a antecipação de informações para desafogar o fluxo documental no momento das operações alfandegadas, dentre vários outros.

As ferramentas já estão disponíveis, e precisamos debater o seu uso e avançar rápido na sua implementação, com tecnologias como: etiquetas de radiofrequência; certificações via blockchains; uso do 5G para a comunicação entre equipamentos integrados de inspeção; e por que não a realidade virtual para processos de fiscalização à distância.

A transformação digital acontece quando o que consideramos tecnologia se transforma em meio ambiente. Estou certo que o leitor já consegue visualizar todo o processo aduaneiro inserido no Metaverso. Só nos falta compreender que o avanço tecnológico é um caminho sem volta para a logística nacional.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 28/01/2022

DIA DO TRABALHADOR PORTUÁRIO É MARCADO POR MOBILIZAÇÃO EM SANTOS

Sindestiva pretende paralisar os serviços por 12h
Por: Ágata Luz



O objetivo da paralisação é chamar atenção das autoridades para a insegurança que eles dizem viver Foto: Carlos Nogueira

Em meio a tantas mudanças ocorridas nos últimos anos e importantes novidades que estão por vir em 2022, como alterações na legislação portuária e a desestatização da Santos Port Authority (SPA), o Dia do Trabalhador Portuário será marcado, nesta sexta-feira (28), por duas frentes: mobilizações em defesa das oportunidades de trabalho à categoria e o desejo de que as novas tecnologias

ajudem a gerar mais oportunidades a quem ganha a vida no cais.



Preocupado com o futuro da SPA e o espaço que a mão de obra avulsa terá no sistema portuário brasileiro daqui a alguns anos, o Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva), por exemplo, anuncia para hoje a intenção de paralisar os serviços entre 7h e 19h. O objetivo: chamar atenção das autoridades para a insegurança que eles dizem viver nos últimos meses, o que acaba dando um novo tom à data.

"Os tempos mudaram. Em vez de estarmos comemorando, estamos lutando pelo nosso campo de trabalho", explica o presidente do Sindestiva, Bruno José dos Santos. Em outros portos do País, como o do Rio de Janeiro, a expectativa é que ocorram mobilizações semelhantes. Segundo ele, os trabalhadores estão preocupados com o futuro do cais santista. "Estão querendo privatizar (a Autoridade Portuária) e a gente não sabe quem vai comprar".

Orgulho

Mesmo em meio a esse clima de indefinição, também há quem não deixe de lado o orgulho de ser portuário de lado. É o caso, por exemplo, do presidente do Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport), Everandy Cirino dos Santos, que destaca o fato de o Porto de Santos ter ganhado relevância na cadeia logística do Brasil graças ao empenho dos trabalhadores.

"A data em homenagem à categoria é algo histórico. Trata-se de um reconhecimento da nossa importância ao sistema portuário", enfatiza, lembrando que os profissionais não pararam de trabalhar nem mesmo em meio à pandemia do novo coronavírus.

Em um ano que deve ser marcado pela desestatização da SPA, prevista para ocorrer no segundo semestre do ano, Cirino ressalta que a expectativa é de um futuro com treinamento e qualificação para os trabalhadores sobre novas tecnologias que estão sendo implementadas no porto santista, além de mais investimento em infraestrutura e maior autonomia de gestão da Autoridade Portuária.

Resistência

"O Dia do Trabalhador Portuário significa muito a uma categoria que lutou muito, principalmente no Porto de Santos, que chegou a ser conhecido como o porto da resistência do Brasil. Fazemos parte de uma categoria essencial para alavancar o país", ressalta o presidente do Sindicato dos Operários e Trabalhadores Portuários do Estado de São Paulo (Sintraport), Cláudio Miro Machado, o Miro.

Apesar de reconhecer que algumas dificuldades ainda precisam enfrentadas pela categoria, que perdeu direitos ao longo dos anos, o presidente do Sintraport explica que espera por dias melhores para os profissionais. "Que venham grandes lutas, mas também grandes vitórias".

Procurada por A Tribuna sobre a mobilização marcada para hoje pelo Sindestiva e possíveis reflexos no Porto de Santos, a SPA não comentou

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/01/2022



PORTAL PORTO GENTE

SOFRIMENTO A CÉU ABERTO NA CIDADE QUE NÃO PARA

Por Murilo Pinheiro

Murilo 2021* Presidente Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (Seesp)



São Paulo precisa encontrar um fim para mazelas sociais chocantes, como o enorme contingente de pessoas vivendo nas ruas da metrópole mais rica do País. Um olhar mais atento do poder público para sua população seria uma ótima forma de celebrar os 468 anos completados neste 25 de janeiro.

São Paulo, a maior, mais rica e mais diversa das metrópoles brasileiras, completa 468 anos nesta terça-feira (25/1), com justas celebrações, mas também com reflexão obrigatória sobre suas mazelas socioeconômicas que requerem solução urgente.

Entre essas, a dolorosa, humilhante, perigosa e insalubre situação das pessoas vivendo nas ruas. Dados divulgados pela Prefeitura da Capital e repercutidos pelos meios de comunicação dão conta de quase 32 mil pessoas sem-teto em 2021, número que representa o dobro do observado em 2015, ano que marca o início da crise econômica no País.

Só durante o último biênio, período da pandemia do novo coronavírus, a ampliação desse contingente foi de cerca de 7.500 cidadãos, com destaque para o número de famílias que se viram desabrigadas.

O quadro, portanto, reflete a grave situação geral vivida no País, o que não exime a administração municipal da responsabilidade de encontrar soluções. Essas obviamente devem ser buscadas com planejamento e ações coordenadas que tenham por base a compreensão da realidade daqueles a quem pretendem beneficiar. É preciso garantir abrigo adequado, mas também reinserção dessas pessoas que se veem sem teto, emprego, escola para os filhos, acesso à saúde ou a qualquer serviço público. Ou seja, é preciso lhes restituir o direito à cidadania.

Além de ocupar efetivamente e de forma qualificada a atuação do poder público, o drama dos sem-teto em São Paulo também exige a sensibilização de todos nós, que, muitas vezes, de tão frequente a cena, acabamos por nos habituarmos a desviar de nossos semelhantes nas calçadas. A solidariedade, a compaixão e a percepção de que somos todos seres humanos devem guiar nosso comportamento frente a esse problema e fazer com que colaboremos da forma que estiver ao nosso alcance para transformar tal realidade.

Essa triste situação, exposta a céu aberto na cidade que não para, remete também às questões urbanas de São Paulo, como o déficit habitacional, para as quais – nunca é demais lembrar – a engenharia e seus profissionais podem contribuir decisivamente.

Por isso mesmo, o SEESP vem reivindicando a contratação de quadros técnicos já concursados para a administração, tendo em vista as complexas e enormes demandas da megalópole e seus 12 milhões de habitantes. No ano passado, a Capital contava apenas 619 engenheiros, já incluindo-se o acréscimo dos 36 nomeados em julho. A estimativa é de que seria necessário pelo menos o dobro.

Ainda, proposta do projeto “Cresce Brasil + Engenharia + Desenvolvimento”, que em muito pode melhorar a segurança dos paulistanos, além de propiciar melhor uso dos recursos públicos, é a implantação de um sistema de Engenharia de Manutenção para assegurar medidas preventivas a edifícios, pontes, viadutos e barragens.

Podemos e devemos trabalhar para que a Capital supere seus problemas e seja uma cidade capaz de oferecer qualidade de vida a todos os habitantes. Comemoramos este aniversário comprometidos com essa meta. Viva São Paulo!

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 28/01/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SAMSUNG OBTÉM APROVAÇÃO PARA SISTEMA DE CAPTURA DE CARBONO PARA NAVIOS MOVIDOS A GNL

Informação: *The Maritime Executive* (28 de janeiro de 2022)



Foto: *The Maritime Executive*

A Samsung Heavy Industries da Coreia do Sul, trabalhando em conjunto com a Panasia, uma empresa ecologicamente correta e de sistemas de energia, relata que desenvolveu e está testando um sistema que pode fornecer uma solução econômica para captura e armazenamento de carbono a bordo de uma ampla gama de embarcações. Eles relatam que o sistema

projetado para navios abastecidos convencionalmente também se aplica ao GNL. desde que acreditem em uma vantagem comercial em atender aos regulamentos de emissão de carbono da IMO e à demanda futura por navios movidos a GNL.

Vários programas estão em andamento para desenvolver a captura de carbono a bordo de navios, embora alguns especialistas tenham questionado a viabilidade comercial da tecnologia. Preocupações foram levantadas sobre a operação da tecnologia, bem como o custo necessário para adaptá-la às embarcações e o impacto nas operações. Por exemplo, um projeto de pesquisa realizado pela Oil and Gas Climate Initiative (OGCI), uma iniciativa liderada pela indústria que trabalha com dados da Stena Bulk, descobriu que a captura móvel de carbono no transporte marítimo é tecnicamente viável. Esse estudo descobriu que as transportadoras de GNL oferecem o caminho mais direto para a implementação de CCS viável, porque tinham a combinação certa de infraestrutura a bordo, mas concluíram que os custos provavelmente seriam um obstáculo para a implantação de CCS no curto e médio prazo.

A Samsung relatou avanços significativos com sua tecnologia, incluindo que eles se tornaram a primeira empresa na Coreia a receber uma aprovação em princípio da KR, a sociedade de classificação coreana, para a tecnologia de captura de carbono. De acordo com as empresas, a tecnologia é ecologicamente correta usando um absorvente líquido à base de amina para separar e recuperar o dióxido de carbono do gás de exaustão do GNL que é queimado no motor ou gerador de um navio.

Reconhecendo a necessidade de tecnologia adicional de redução de carbono para alcançar a neutralidade de carbono a médio e longo prazo, a Samsung Heavy Industries e a Panasia informaram que iniciaram seu projeto de pesquisa em 2020.

Usando uma instalação de demonstração de captura de carbono construída pela Panasia, a SHI diz que está atualmente realizando um teste de desempenho tecnológico na tecnologia de captura de carbono. Por meio de pesquisas contínuas para melhorar o desempenho de captura de carbono e a confiabilidade da tecnologia, a Samsung Heavy Industries planeja comercializar uma tecnologia de captura de carbono otimizada para navios movidos a GNL até 2024.

Muitos especialistas previram que o GNL é um combustível de transição que fornece uma solução de curto prazo para a indústria naval para reduzir as emissões, enquanto alternativas mais promissoras, desde metanol a amônia, são desenvolvidas e se tornam prontamente disponíveis. No ano passado, o Banco Mundial, citando dados sobre o deslizamento de metanol e outras preocupações, recomendou evitar o GNL e concentrar pesquisas e investimentos em amônia.



Park Geon-il, chefe do centro de pesquisa ecologicamente correto da Samsung Heavy Industries, previu que a combinação de tecnologia de propulsão de GNL e tecnologia de captura de carbono deve se tornar uma solução ecologicamente correta para atender aos regulamentos de emissão de carbono da IMO. O sucesso da nova tecnologia que ele previu continuará a impulsionar a demanda por navios de GNL.

Em 2021, a K Line e a Mitsubishi do Japão relataram que testaram com sucesso o primeiro sistema de captura de carbono do mundo a bordo de um navio em operação. Da mesma forma, em um esforço liderado pelo Instituto Nacional de Pesquisa Marítima do Japão (NMRI), um grupo de pesquisadores relatou que havia desenvolvido um sistema de captura de carbono para um navio recém-construído, incorporando-o ao purificador de exaustão da embarcação. A Wärtsilä Exhaust Treatment e a Solvang ASA, uma empresa de navegação norueguesa, também anunciaram planos para modernizar um sistema de captura piloto para uma das embarcações da empresa até 2023.

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

Data: 28/01/2022

DP WORLD SE JUNTA A MAERSK MC-KINNEY MØLLER CENTER

Informação: Guia Marítimo (28 de janeiro de 2022)

A DP World reforça seu compromisso com a sustentabilidade ao firmar uma parceria estratégica com o Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping. Lançada em 2020 como uma organização independente e sem fins lucrativos, o Centro está realizando intensa pesquisa e desenvolvimento para encontrar maneiras práticas de descarbonizar a indústria marítima por meio de várias iniciativas globais.

Como parceira, a DP World se comprometendo com a colaboração estratégica de longo prazo e a contribuição para o desenvolvimento de tecnologias e soluções de carbono zero para a indústria marítima. Além disso, disponibilizará vários de seus especialistas ao Centro em Copenhague para fornecer insights sobre as cadeias de suprimentos de ponta a ponta e ajudar a demonstrar e testar novas soluções em toda a cadeia de valor em um ambiente real.

Ao receber a DP World no Centro, Bo Cerup-Simonsen, CEO do Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, disse:

“A descarbonização da indústria marítima está mudando todo um sistema de negócios e requer cadeias e estruturas de suprimentos completamente novas. A DP World traz uma vasta e muito valiosa experiência em logística e infraestrutura integradas, e tem um profundo conhecimento da complexidade que estamos enfrentando. Sua resposta proativa para lidar com as mudanças climáticas e forte foco em sustentabilidade está muito alinhada com nossa missão e estamos muito ansiosos para ter a DP World a bordo”.

Sultan Ahmed bin Sulayem, Presidente do Grupo e CEO da DP World, disse: “A DP World movimenta 10% da carga global e estamos entusiasmados por trabalhar ao lado de outras organizações líderes comprometidas com uma abordagem colaborativa para resolver os desafios de alcançar zero carbono economias”.

“Nosso negócio de Serviços Marítimos, incluindo o Unifeeder Group, representa quase 75% de nossa pegada de carbono por meio de sua frota de embarcações e trabalhar com o Centro é uma parte importante do desenvolvimento de soluções à medida que buscamos nossa própria meta de zero líquido até 2040.”

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

Data: 28/01/2022

NORUEGA LANÇARÁ BALSAS COMERCIAIS DE HIDROGÊNIO EM PROJETO PIONEIRO

Informação: *The Maritime Executive* (28 de janeiro de 2022)



Hydrogen-fueled ferries are due to enter year-round service in Norway in 2025 – Foto: The Maritime Executive

A Noruega anunciou um projeto pioneiro que verá a introdução de possivelmente as primeiras grandes balsas movidas a hidrogênio oferecendo serviço comercial diário durante todo o ano, espera ser exemplo para outros segmentos da indústria marítima, ao mesmo tempo em que promove e avança o

desenvolvimento de sua indústria de hidrogênio.

A Administração de Estradas Públicas da Noruega concedeu um contrato ao operador de balsas norueguês Torghatten Nord para a construção e operação das novas balsas após um processo de licitação competitivo que viu pelo menos três empresas competindo pelo projeto pioneiro. O contrato de 15 anos exige que a Torghatten Nord construa duas balsas que operarão o ano todo movidas a hidrogênio, além de adaptar duas balsas existentes na rota do GNL para uma solução de biocombustível.

Torghatten Nord previu após a assinatura do contrato que o trabalho pioneiro que está sendo iniciado para desenvolver e operar as balsas de hidrogênio terá efeitos cascata para a indústria norueguesa de hidrogênio e o setor marítimo mais amplo.

“Seremos o primeiro grande comprador de hidrogênio na Noruega, graças às decisões da Administração de Estradas Públicas Norueguesas e do governo”, disse Torkild Torkildsen, CEO da Torghatten Nord.

“Isso também oferece oportunidades significativas para a indústria de estaleiros e equipamentos participar do desenvolvimento de expertise no uso de hidrogênio como fonte de energia.”

As duas balsas RoPax movidas a hidrogênio serão projetadas pela Norwegian Ship Design. Cada embarcação terá aproximadamente 394 pés de comprimento com capacidade para transportar 120 carros e 599 passageiros. A Norwegian Ship Design diz que operará em tempo integral com hidrogênio, exigindo de 5 a 6 t de hidrogênio por dia. Como os navios fornecem um serviço comercial essencial aos moradores e à indústria pesqueira local, o contrato exige que eles possam operar com um combustível alternativo, embora pelo menos 85% do tempo sejam obrigados a operar com hidrogênio. Além disso, o contrato exige que o hidrogênio seja produzido com baixas emissões de gases de efeito estufa.

De acordo com as empresas, a rota em que as balsas operarão entre Bodø e Lofoten é a conexão de balsa mais longa da Noruega e possivelmente a travessia de balsa mais desafiadora. Atravessar o Vestfjorden entre Bodø no continente e três ilhas em Lofoten envolve uma travessia de oceano aberto de cerca de 60 milhas acima do Círculo Polar Ártico.

As balsas de hidrogênio substituirão duas balsas que operam as rotas que foram construídas em 2012 e atualmente são abastecidas com GNL. As novas embarcações fornecerão um aumento de 60% na capacidade de passageiros e 40% para carros, mas a Administração de Estradas Públicas da Noruega estima que reduzirão as emissões de CO2 em 26.500 toneladas por ano em comparação com as balsas movidas a GNL. O contrato também prevê que as embarcações mais antigas sejam convertidas para operações de zero ou baixa emissão usando biocombustível,

biogás, eletricidade ou hidrogênio. As balsas serão mantidas em reserva durante o inverno e operarão ao lado das balsas de hidrogênio no verão, durante a movimentada temporada turística.

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

Data: 28/01/2022

MARINHA PARTICIPA DE SIMULAÇÕES DE MANOBRAS NÁUTICAS NA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Informação: DefesaNet (28 de janeiro de 2022)



Durante os estudos, foram realizadas 60 manobras-teste no Simulador do tipo FMSS – Foto: DefesaNet

Militares da Capitania dos Portos de Pernambuco (CPPE) realizaram, no período de 17 a 20 de janeiro, estudos de simulação de manobras para o Porto de Suape (PE), no Tanque de Provas Numérico (TPN) da Universidade de São Paulo (USP).

Na ocasião, também participaram representantes da Praticagem, da Autoridade Portuária de Suape e de empresas marítimas. Os estudos e simulações tiveram a

coordenação do Professor Doutor Eduardo A. Tannuri.

Na oportunidade, foram realizadas 60 manobras-teste no Simulador do tipo FMSS (Full Mission Ship Simulator), visando otimizar a estrutura portuária, com foco na segurança da navegação.

A CPPE, em cumprimento às suas atribuições como representante da Autoridade Marítima, coordena as atividades para ampliação e modernização estrutural dos terminais portuários em sua jurisdição, analisando novos projetos e emitindo parecer, em conformidade com a Lei 12.815/2013 (Lei dos Portos) e os procedimentos estabelecidos nas Normas da Autoridade Marítima nº 11, da Diretoria de Portos e Costas.

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

Data: 28/01/2022



CNN BRASIL

PORTOS DO BRASIL REGISTRAM MOVIMENTAÇÃO E FATURAMENTO RECORDES EM 2021

Os portos de Santos, Suape e os do Rio de Janeiro bateram recorde de movimentação e faturamento no ano de 2021. De acordo com as companhias que administram os terminais, os principais fatores para esse crescimento foram a taxa de câmbio e a alta da exportação de commodities.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), até outubro do ano passado, o setor já havia movimentado 1,010 bilhão de toneladas de cargas, um aumento de 5,5% em relação ao mesmo período de 2020.



O porto de Santos atingiu a marca de 147 milhões de toneladas em movimentação de cargas, um número 0,3% maior que o registrado em 2020. O que motivou o resultado, segundo a companhia, foram a movimentação de contêineres, soja e fertilizantes. Além disso, o número de importações cresceu 10,4%, somando 43,9 milhões de toneladas.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro, responsável pela administração dos portos da capital, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, registrou recorde histórico de faturamento, com a marca de R\$ 1 bilhão, um crescimento em termos nominais de 62,1% em relação a 2020.

Segundo o diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antônio de Magalhães Laranjeira, o resultado foi impulsionado tanto pela alta na movimentação de cargas, quanto pelas variáveis como a taxa de câmbio e o preço do minério de ferro no mercado internacional, que amplificaram as receitas da exportação deste produto.

O porto de Suape, em Pernambuco, registrou também um faturamento recorde, de mais de R\$ 260 milhões, o que representa um aumento de 14% em relação a 2020. O terminal conseguiu aumentar a receita, mas não a movimentação. Isso porque a Refinaria Abreu e Lima, responsável por 30% da carga do porto, teve uma paralisação obrigatória por 60 dias, para manutenção das instalações.

O diretor de Gestão Portuária do terminal de Suape, Paulo Coimbra, explica que, com a falta dos granéis líquidos que vinham da refinaria, a parte administrativa buscou exportar e importar outros produtos que compensassem a perda de receita, como dos granéis sólidos.

“O trigo teve um crescimento anormal para esse período, de 12% em relação a 2020. Os contêineres também movimentaram o porto e tiveram um aumento de participação de 7%, mesmo com as tarifas um pouco altas aqui em Suape. O setor de metal mecânico também teve crescimento significativo, as chapas de aço, por exemplo, cresceram 25%.”, explica.

De acordo com o diretor de Políticas Macroeconômicas do Instituto de Pesquisa Aplicada (IPEA), José Ronaldo Junior, o crescimento significativo na importação de insumos produtivos e a retomada de produção da indústria foram os responsáveis pelo aumento nas movimentações nos terminais portuários.

“No ano de 2020 tivemos uma falta de contêineres por conta da pandemia, já que os portos fecharam e eles ficaram parados nos portos com produtos. Em 2021 continua falta de contêineres, mas menos, então o crescimento de um ano para outro pode ser explicado por isso. Dos commodities, a soja foi o principal destaque, porque teve aumento de produção e exportação, em termos nacionais, no ano passado.”, explica.

Além disso, o minério de ferro também teve um crescimento importante, principalmente em exportações. De acordo com a ANTAQ, o minério de ferro é a maior mercadoria em termos de carga do país, seguido pelo óleo bruto de derivados de petróleo, e em terceiro as cargas de contêineres.

Fonte: CNN Brasil
Data: 28/01/2022



Decreto constitui importante avanço para o desenvolvimento do setor de geração eólica no mar territorial brasileiro

O presidente da República, Jair Bolsonaro, editou o Decreto nº 10.946/2022, que dispõe sobre a cessão de uso de espaços físicos e o aproveitamento dos recursos naturais para geração de energia elétrica a partir de empreendimentos offshore (ou seja, aqueles localizados ou desenvolvidos no mar territorial, na plataforma continental ou na zona econômica exclusiva).

Publicado na terça-feira (25/01), o decreto visa preencher a lacuna identificada por instituições públicas, empreendedores, especialistas e organizações de um marco regulatório para a exploração do potencial elétrico offshore no Brasil, em especial relacionado a questões sobre a implantação e ao modelo de concessão. Muito demandado pelo setor de geração eólica, o decreto constitui importante avanço ao desenvolvimento da fonte no Brasil. A proposta foi objeto de encontros e discussões entre o Ministério de Minas e Energia (MME) e ministérios envolvidos com o tema, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e organizações nacionais e internacionais.

O Decreto nº 10.946 traz clareza aos mecanismos de cessão de uso de áreas em águas interiores, no mar territorial, dividindo os procedimentos entre a Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União do Ministério da Economia (SPU/ME) e o Ministério de Minas e Energia, em atendimento à Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998. Por se tratar de bens públicos da União com múltiplos interessados, o regulamento obedece às disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, promulgada pelo Decreto nº 1.530/1995, no que diz respeito ao aproveitamento dos recursos naturais na zona econômica exclusiva e na plataforma continental, para geração de energia elétrica offshore.

A norma publicada regulamenta que a autorização do direito de uso de bens da União em espaços físicos localizados em águas interiores, no mar territorial e o aproveitamento dos recursos naturais na zona econômica exclusiva e na plataforma continental para geração de energia elétrica offshore será autorizada pelo MME, mediante celebração de contrato de cessão de uso onerosa de bem público, observado o art. 18 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, e a Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993.

Tal regulamentação é desejável e compatível com as transformações pelas quais o Setor Elétrico Brasileiro vem passando nos últimos anos, especialmente em função da evolução da matriz elétrica. A medida acompanha a modernização de tecnologias de geração de energia elétrica por fontes renováveis e com grande capacidade de potência, características importantes ao atendimento do crescimento da demanda nos próximos anos.

As regras

O decreto define como os procedimentos deverão ser conduzidos, onde poderão ser apresentados os pedidos de cessão e quais passos o empreendedor deverá seguir para consecução do empreendimento.

A cessão de uso poderá ser concedida como resultado de dois procedimentos distintos: 1) Cessão Planejada, que consiste na oferta de prisms previamente delimitados pelo MME a eventuais interessados; e 2) Cessão Independente, que envolve a cessão de prisms requeridos por iniciativa dos interessados em explorá-los.

Uma vez obtida a cessão de uso, será obrigação contratual do empreendedor a realização dos estudos necessários para identificação do potencial energético offshore, devendo atender aos critérios e prazos definidos em ato específico do MME.

Quanto à outorga para exploração do serviço de geração de energia elétrica, não são promovidas alterações, devendo ser realizada após os estudos para identificação do potencial de geração e



mediante autorização, dada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), nos termos da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Com intuito de tornar o processo menos burocrático e contribuir para a centralização dos processos, o decreto prevê ainda a possibilidade de o MME delegar à Aneel as competências para firmar os contratos de cessão de uso e para realizar os atos necessários à sua formalização.

O MME acredita que a medida resultará em importante passo para simplificação dos procedimentos dentro das possibilidades legais existentes, contribuindo para trazer a necessária segurança jurídica aos investidores nacionais e internacionais interessados em desenvolver projetos de geração, inclusive em parques eólicos offshore.

Vantagens do Brasil

O Brasil possui características muito favoráveis para instalação e operação de empreendimentos para geração de energia elétrica offshore. Com os 7.367 km de costa e 3,5 milhões km² de espaço marítimo sob sua jurisdição, o país possui uma plataforma continental extensa, com águas rasas ao longo do litoral. Somado à incidência dos ventos alísios, presentes na região Nordeste do país, de intensidade e direção constantes, o Brasil possui excelentes características para viabilização de empreendimentos eólicos offshore.

O Plano Nacional de Energia 2050, elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e aprovado pelo MME pela Portaria MME nº 451/GM/MME, aponta para uma capacidade instalada de geração de energia elétrica por eólica offshore no Brasil entorno de 16 GW até 2050, caso haja uma redução de 20% no capex dessa fonte. Essa perspectiva se mantém mesmo com a indicação de alto crescimento da capacidade eólica onshore no cenário 2050.

Em 2020, a EPE incluiu pela primeira vez no Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE 2029), aprovado por meio da Portaria nº 38/GM/MME, a fonte eólica offshore como candidata à expansão, a partir do ano 2027.

Considerando a realidade dessa fonte em 2021, o PDE aponta que a eólica offshore ainda não é competitiva frente às outras opções de expansão. Mas esse cenário pode mudar, dependendo da evolução da maturidade tecnológica da fonte, assim como de estudos técnicos-econômicos, socioambientais, e do desenvolvimento regulatório, sendo este último objeto do decreto publicado.

Como um dos grandes destaques recentes que contribuíram para a evolução do conhecimento nacional a respeito da geração eólica offshore, têm-se as atividades e estudos desenvolvidos pela EPE para identificação do potencial eólico offshore brasileiro que resultaram na publicação em abril de 2020 do RoadMap Eólica Offshore - Perspectivas e caminhos para a energia eólica marítima.

O RoadMap teve como objetivo identificar possíveis barreiras e desafios a serem enfrentados para o desenvolvimento da fonte eólica offshore no Brasil, além de compreender melhor os aspectos relativos a essa fonte. Foi identificado que, para áreas com velocidade acima de 7m/s e a 100 m de altura, o potencial do Brasil seria de 697 GW em locais com profundidade até 50m – dos quais 276 GW para profundidades de até 20m e 421 GW para profundidades de 20m a 50m.

A partir da publicação do decreto e de novas regulamentações, espera-se que a trilha para o desenvolvimento de empreendimentos offshore possa guiar os interessados em desenvolver e empreender no Brasil. Ao mesmo tempo, vislumbra-se que a geração offshore ocupe gradualmente um lugar de relevância na matriz eletroenergética brasileira e impulse a geração de empregos ao longo dos próximos anos.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF

Data: 28/01/2022



BRASIL ACELERA PROCESSO DE ADESÃO À OCDE E VAI ZERAR O IOF CAMBIAL ATÉ 2029

Redução será gradual, eliminando distorções que inibem operações com moeda estrangeira

Em um passo decisivo para acelerar o ingresso do Brasil na Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), o governo decidiu zerar a incidência do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) em operações com moeda estrangeira até 2029. A redução será gradual e deve começar ainda em 2022, prevista inicialmente para operações de ingresso e saída de recursos estrangeiros de curto prazo, ou seja, de até 180 dias.

A redução do IOF é uma das obrigações a serem cumpridas pelo Brasil para adesão aos Códigos de Liberalização de Movimentação de Capitais e de Operações Invisíveis – instrumentos obrigatórios do processo de acesso à OCDE, em alinhamento às práticas cumpridas pelos países que integram a Organização. As mudanças serão estabelecidas por meio de decreto presidencial.

Acesse a Apresentação - A entrada do Brasil na OCDE - Fazer negócios no Brasil pode ser mais fácil (25/01/2022)

https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/apresentacoes/2022/janeiro/2022-01_apre-entrada-do-brasil-na-ocde.pdf

“O país tem IOF em várias transações com o exterior. O Brasil está se comprometendo com a OCDE em um cronograma de redução do IOF até 2029”, disse o secretário de Assuntos Econômicos Internacionais do Ministério da Economia, Erivaldo Alfredo Gomes. Ele explicou que o atual sistema gera o que o Fundo Monetário Internacional (FMI) chama de “câmbios múltiplos”, ou seja, situação em que há favorecimento de um tipo de operação financeira em detrimento de outra. “Isso é condenado tanto pelo FMI quanto pela OCDE”, destacou o secretário. A aprovação da Lei Cambial (Lei nº 14.286/2021) pelo Congresso, no final de 2021, foi fator decisivo para a adesão do Brasil aos Códigos da OCDE, restando ao governo avançar rumo à eliminação do IOF cambial.

“O país tem IOF em várias transações com o exterior. O Brasil está se comprometendo com a OCDE em um cronograma de redução do IOF até 2029”, Erivaldo Gomes

A mudança vai melhorar o cenário para as transações internacionais, pagamentos de serviços e de comércio exterior e transações de investimentos, sejam de curto ou longo prazos, ao eliminar o obstáculo tributário que hoje incide sobre operações com moeda estrangeira. Não haverá, portanto, discriminação entre os agentes econômicos que desejarem operar no país. A medida – juntamente com a sanção da Lei Cambial – levará o Brasil a ser o único país não-membro da OCDE a aderir aos códigos e promover uma melhoria no ambiente de negócios.

O corte do imposto vai contemplar quatro faixas de incidência do IOF cambial, com reduções graduais para cada faixa. O primeiro grupo envolverá as operações de curto prazo e o segundo abrangerá transações com cartões de crédito ou débito, cheques de viagem e cartões pré-pagos internacionais. O terceiro englobará operações de câmbio para aquisição de moeda estrangeira à vista no Brasil e para transferência de recursos de residentes no país para disponibilidade no exterior. O quarto grupo, por fim, envolverá as demais operações de câmbio.

O secretário de Assuntos Econômicos Internacionais do Ministério da Economia informou que, por se tratar de um processo gradual, a recuperação econômica permitirá que a arrecadação gerada com o aumento das transações compense a retirada do imposto.

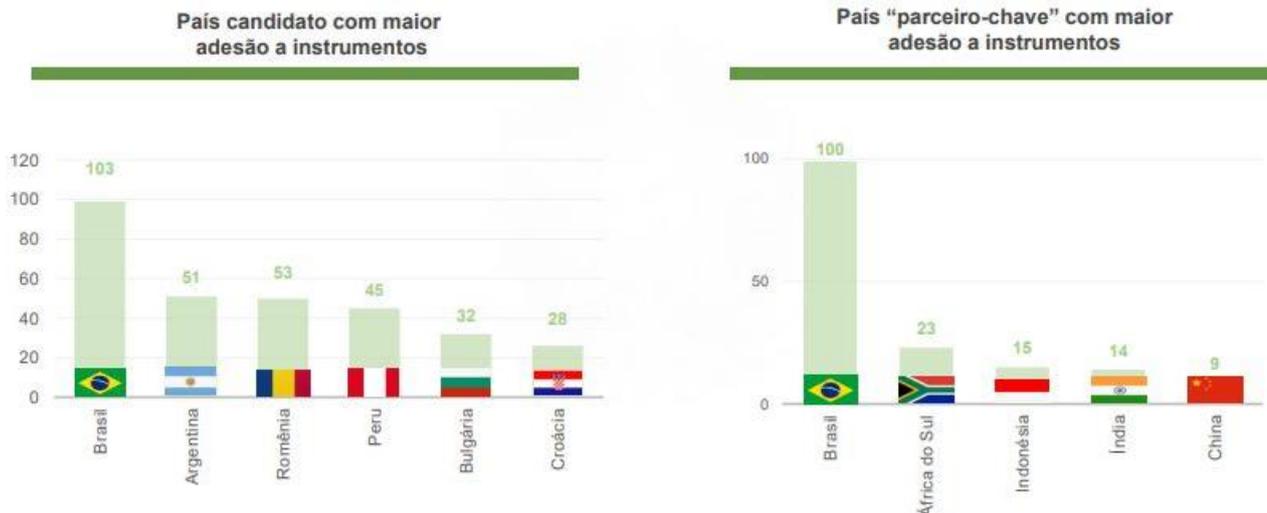
Erivaldo Alfredo Gomes ressaltou, ainda, que as regras da OCDE possibilitam que, no caso de uma crise futura, sejam aplicadas medidas macro prudenciais, contanto que não sejam

discriminatórias ou com alíquotas excessivas. “Em situações normais, não haverá entraves às transações internacionais”, afirmou o secretário.

Saiba mais:

A entrada do Brasil na OCDE é importante, pois vai melhorar o ambiente de negócios no país e aperfeiçoar a integração aos mercados internacionais, gerando benefícios para os cidadãos e para os setores público e privado. Na terça-feira (25/1), a Organização aprovou o convite para que o país inicie as negociações formais para adesão à Entidade.

O Brasil já se encontra em estágio avançado de convergência com a OCDE, tendo aderido a 104 dos 251 instrumentos normativos do organismo internacional – volume superior à Argentina (51), à Romênia (53), ao Peru (45), à Bulgária (32) e à Croácia (28) –, se destacando entre outros países candidatos e parceiros-chave. A adesão de mais um tema “Crianças no ambiente digital”¹ ocorreu nesta quinta-feira (27/1). O ingresso do país na OCDE está em linha com a agenda de reformas estruturantes que o Brasil vem implementando e, segundo o Ministério da Economia, reforçará as transformações necessárias.



Adesão.JPG

*1 O gráfico acima ainda não havia sido atualizado com o último instrumento divulgado nesta quinta-feira (27/1). Com o cumprimento do instrumento "Crianças no ambiente digital", o total de adesão do país sobe para 104.

A OCDE, fundada em 1961, com sede em Paris (França), trabalha para construir “políticas melhores para vidas melhores” e tem como objetivo a identificação e o estabelecimento de práticas e políticas que promovam prosperidade, igualdade, oportunidade e bem-estar para todos. A instituição conta atualmente com 38 países-membros, responsáveis por 61% do Produto Interno Bruto (PIB) mundial.

Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF
Data: 28/01/2022

ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DA FERROESTE É ACEITO PELO IBAMA E TERÁ AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Estudo passará por debate e análise de mérito, parte do processo de licenciamento ambiental; ferrovia ligará Mato Grosso do sul ao porto de Paranaguá



O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) publicou no Diário Oficial da União de 21 de janeiro o aceite do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) da ferrovia Nova Ferroeste, executado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), nos estados do Paraná e Mato Grosso do Sul, de responsabilidade da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SEIL) do estado do Paraná.

De acordo com a secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental, Rose Hofmann, o aceite dos estudos ambientais pelo Ibama demonstra que o conteúdo elaborado pela consultoria está apto à análise de mérito e será divulgado para a sociedade para o debate em audiências públicas.

“A etapa de análise técnica e de diálogo com a sociedade é uma das fases mais importantes e mais ricas de todo o processo de licenciamento ambiental. Espera-se como resultado desse trabalho que o projeto seja aprimorado ainda mais, internalizando as contribuições de forma a torná-lo ainda mais sustentável”, afirmou a secretária.

O Corredor Oeste de Exportação – Nova Ferroeste, com extensão estimada de 1.370 km, foi qualificado no PPI por meio do Decreto nº 10.487/2020 e abrange a construção de novos trechos e a criação de um corredor ferroviário de exportação ligando o polo produtor de grãos do Mato Grosso do Sul e oeste do Paraná ao porto de Paranaguá (PR).

*Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF
Data: 28/01/2022*

DECRETO QUALIFICA EMPREENDIMENTOS PORTUÁRIOS PARA CONCESSÃO À INICIATIVA PRIVADA

Decreto trata de terminais dos portos de Paranaguá (PR), Rio Grande (RS) e São Francisco do Sul (SC)

O Presidente da República, Jair Bolsonaro, editou Decreto que acolhe recomendação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), em sua Resolução CPPI nº 208/2021, no sentido de qualificar no âmbito do programa três terminais portuários.

O terminal portuário PAR03, no Porto de Paranaguá, no Estado do Paraná, abrange a área de 38 mil metros quadrados, é dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais.

O terminal RIG71, no Porto Organizado de Rio Grande, do Estado do Rio Grande do Sul, que abrange a área de 11.440 mil metros quadrados, é dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais.

O terminal TGSFS, no Porto Organizado de São Francisco do Sul, no Estado de Santa Catarina, que abrange a área de 41.171 mil metros quadrados, é dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais.

A qualificação dos projetos tem o objetivo de conferir o tratamento prioritário previsto na legislação nacional a tais empreendimentos, além de estimular o desenvolvimento econômico nacional e regional por meio de ações centradas na ampliação e na melhoria da infraestrutura e dos serviços de logística e transporte portuário brasileiros.

O Decreto qualifica empreendimentos que possam ser outorgados à iniciativa privada para exploração econômica, com a consequente contrapartida de expansão da capacidade logística por meio de aportes de investimentos provenientes de agentes de mercado.

*Fonte: GOV – Ministério da Economia - DF
Data: 28/01/2022*

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

DESEMPREGO CONTINUA CAINDO NO BRASIL E CHEGA A 11,6%

O desemprego no Brasil caiu pelo oitavo mês consecutivo e ficou em 11,6% no trimestre setembro-novembro, segundo dados oficiais divulgados nesta sexta-feira (28).

O índice de desemprego, o mais baixo registrado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) desde janeiro de 2020 (11,4%), antes da pandemia (que deixou mais de 620.000 mortos no país), caiu 1,6 ponto percentual em relação ao trimestre móvel anterior, junho-agosto (13,1%) e em 2,8 comparado ao trimestre setembro-novembro de 2020 (14,4%).

Apesar das últimas quedas, o desemprego continua afetando 12,4 milhões de pessoas neste país de 213 milhões de habitantes, afetado também por uma inflação disparada – 10,06% em 2021, a maior desde 2015 – que continua prejudicando as rendas das famílias.

Os dados, que coincidem com o avanço da vacinação no Brasil, “acompanham a trajetória de ocupação que podemos ver nos últimos trimestres” e podem estar refletindo a “sazonalidade” dos meses do fim do ano, quando as contratações tendem a aumentar entre o comércio e o setor de serviços, afirmou a coordenadora de Trabalho e Rendimento do IBGE, Adriana Beringuyv.

A melhora no índice de desemprego é afetada, entretanto, pelo dado de rendimento dos salários dos trabalhadores, que reduziu 4,5% contra o trimestre anterior e ficou no pior nível da série histórica, iniciada em 2012.

“Isso significa que, apesar do aumento significativo na ocupação, as pessoas que entram no mercado de trabalho ganham menos. Além disso, há o efeito inflacionário, que incide na queda das rendas reais dos trabalhadores”, explicou Beringuyv.

Segundo o IBGE, um total de 38,6 milhões de brasileiros trabalham na informalidade, equivalente a 40,06% da força de trabalho, números semelhantes ao trimestre anterior.

Segundo a ONU, quase um quarto dos brasileiros está em situação de insegurança alimentar.

A economia brasileira entrou em recessão ao registrar um retrocesso de 0,1% do PIB no terceiro trimestre de 2021, o segundo consecutivo com resultado negativo.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 28/01/2022

CORREIOS E ELETROBRAS ESTÃO ‘NA PISTA’ PARA PRIVATIZAÇÃO, DIZ GUEDES

O ministro da Economia, Paulo Guedes, elencou nesta sexta-feira, 28, as próximas estatais que devem ser privatizadas. “O Senado deve retomar a agenda e aprovar a privatização dos Correios”, previu. “Os Correios e a Eletrobras estão na pista para a privatização”, continuou.

Ele também acredita que, na volta dos trabalhos, os senadores devam reavaliar a criação de programas sociais, como o BIP e o BIQ, ainda este ano. A matéria já foi aprovada pela Câmara dos Deputados.

Ele comentou ainda sobre a abertura do processo de acessão do Brasil à Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), dizendo que a entidade que tem sede em Paris reconhece que o País está no caminho certo.

“Certamente seremos o primeiro país a satisfazer os requisitos”, disse Guedes. Outros cinco candidatos também passam pelo processo: Argentina, Peru, Bulgária, Croácia e Romênia. “O ritmo de entrada na OCDE é de três anos, mas o Brasil vai correr mais rápido”, projetou.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 28/01/2022

GUEDES VÊ DESEMPENHO ‘EXTRAORDINÁRIO’ DAS CONTAS PÚBLICAS E REBATE CRÍTICAS

O ministro da Economia, Paulo Guedes, destacou nesta sexta-feira, 28, que o desempenho das contas públicas do País em 2021 foi “extraordinário”, conforme o esperado pelo governo. “Houve dúvidas, críticas, acusações de populismo fiscal, todas equivocadas a respeito das nossas contas”, disse. “Tivemos resultado extraordinário de déficit de 0,4% do PIB, de R\$ 35 bilhões apenas”, comparou.

Com forte alta na arrecadação de tributos, as contas do Governo Central registraram em 2021 o menor déficit primário desde 2014. A diferença entre as receitas e as despesas ficou negativa em R\$ 35,073 bilhões no ano passado, após um déficit de R\$ 743,255 bilhões em 2020, conforme divulgação realizada pelo Tesouro Nacional.

O ministro da Economia aproveitou a divulgação para rebater críticas feitas à sua gestão. “Havia muita conversa sobre colapso do arcabouço fiscal, mas o País ainda saía da pandemia”, afirmou.

Ele salientou que o Brasil passa hoje pela terceira onda do surto da covid-19, mas que, felizmente, a população adulta está praticamente toda vacinada. “Esperávamos um bom resultado fiscal e lutamos muito por isso”, garantiu.

O ministro também rebateu economistas que atribuíam a melhora das contas públicas ao aumento dos preços. “Se a inflação fosse solução para receita, por que quando fomos a 5.000%, no governo Sarney, ou a 2.000%, no governo de Itamar, ou mesmo no de Dilma, quando houve 15% não houve aumento da arrecadação, resolvemos o problema das contas públicas?”, perguntou. “Não é a inflação que resolve, é o controle das despesas. Veio uma recuperação em V como eu dizia, voltou do fundo do poço com força.”

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 28/01/2022

BOLSONARO DIZ QUE GOVERNO DARÁ ‘ÊNFASE TOTAL’ A EMPREGO E COMBATE À INFLAÇÃO

O presidente da República, Jair Bolsonaro, afirmou nesta sexta-feira que o governo federal dará “ênfase total” à geração de empregos e ao combate à inflação em 2022. A declaração foi dada na cerimônia de lançamento do Programa Nacional de Serviço Civil Voluntário no Palácio do Planalto, feito via Medida Provisória (MP) assinada mais cedo.

Em parceria com o ‘Sistema S’, o programa, com duração prevista até 31 de dezembro deste ano, visa a oferecer vagas de emprego e cursos de qualificação para jovens entre 18 e 29 anos e trabalhadores acima de 50 anos.

De acordo com nota enviada na manhã desta sexta à imprensa pela Secretaria-geral da Presidência, os municípios que optarem por aderir ao Programa Nacional de Serviço Civil Voluntário são responsáveis pela organização das atividades.

Durante seu discurso, Bolsonaro lembrou medidas tomadas pelo Executivo como o auxílio emergencial e a prorrogação da desoneração da folha de pagamento de 17 setores da economia.

“Muitas medidas foram tomadas e outras estão em vias de serem externadas”, declarou o presidente. “O Brasil não está bem, mas estando bem, todos estaremos”.

Ataque a governos anteriores

Em mais um discurso de olho nas eleições, o chefe do Executivo voltou a atacar governos anteriores.

“Há pouco tempo, era comum você ter dois ou três escândalos de corrupção”, disse Bolsonaro, sem considerar as suspeitas e investigações que rondam sua própria administração, como denúncias de pedido de propina para compra de vacinas contra a covid-19.

No palco da cerimônia, estava o presidente do novo partido de Bolsonaro, o PL, Valdemar Costa Neto, que foi condenado e preso no escândalo do mensalão petista.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 28/01/2022



NAVAL PORTO ESTALEIRO

PORTO DO RECIFE COMEÇA OBRAS DE DRAGAGEM PARA MELHORAR CONDIÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGA

Por Ruth Rodrigues



O Porto do Recife iniciou as obras de dragagem para aprofundar os canais e conseguir uma movimentação de carga e exportação com navios de grande porte, visando um crescimento no setor

Este último sábado, (22/01), foi marcado pelo início das obras de dragagem no Porto do Recife, visando melhorias na infraestrutura do local. O projeto tem como objetivo aprofundar ainda mais os canais do porto e permitir a

passagem de navios de grande porte para a movimentação de carga, expandindo ainda mais a sua presença na exportação brasileira.

Draga holandesa Lelystad inicia obras de dragagem no Porto do Recife para melhorias no processo de movimentação de carga

O processo de dragagem é nada mais que uma escavação realizada nos portos para que os canais se tornem mais profundos, permitindo a passagem de embarcações de grande porte. Assim, a draga holandesa Lelystad iniciou no último sábado as obras de dragagem no Porto do Recife, com o objetivo de expandir a profundidade dos canais e permitir que navios maiores possam realizar o processo de movimentação de carga no local, expandindo os negócios.

José Lindoso, presidente do ancoradouro, comentou sobre o processo e destacou que “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. 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 executivo continuou a detalhar a importância do projeto de dragagem e complementou: “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 crescimento 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”.

Licitação para processo de dragagem foi iniciada em 2019 e Porto do Recife finalmente conseguiu dar início às obras

O processo de licitação para as obras de dragagem no local iniciou em 2019, quando o governo do estado e a União assinaram um Termo de Compromisso com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para a execução das obras do cais acostável. Assim, em julho do ano de 2021 todo o processo foi aprovado e os demais detalhes foram revelados, inclusive a empresa que iria comandar as obras, a holandesa Van Oord, que foi a vencedora durante as etapas de escolha.

Assim, o que se espera é que a draga holandesa consiga finalizar o serviço de desassoreamento de todos os trechos em torno de 40 dias. O projeto está bastante acelerado e visa o aprofundamento dos canais, incluindo os berços 00 ao 01, que serão aprofundados para 10 metros, os berços 02 ao 06, que irão para 11 metros, e os berços 07 ao 09, que seguirão para a marca de 8 metros. Toda a obra irá necessitar de mais ou menos 832.200 mil metros cúbicos de sedimentos para a conclusão do processo de dragagem.

Os investimentos para as obras incluem um total de R\$ 28.387.413,54 e a administração do porto espera que os resultados na movimentação de carga possam vir logo nos próximos meses, com navios de grande porte atracando para o processo de exportação em grandes quantidades.

Fonte: Naval Porto Estaleiro

Data: 28/01/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

DESPESAS CAEM 23%, E CONTAS DO GOVERNO TÊM EM 2021 O MELHOR RESULTADO EM 7 ANOS

No total, rombo do Tesouro foi de R\$ 35,1 bilhões

Por Manoel Ventura



O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Gabriel de Paiva / Agência O Globo

BRASÍLIA — As contas do governo federal fecharam o ano de 2021 com um rombo de R\$ 35,1 bilhões, de acordo com dados divulgados nesta sexta-feira pelo Tesouro Nacional. Como antecipou o GLOBO, é o melhor resultado desde 2014. A partir daquele ano, as contas do governo central passaram a fechar com déficit todos os anos.



O número equivale a 0,4% do Produto Interno Bruto (PIB) e reverte um rombo histórico equivalente a 10% do PIB em 2020. Com o auge dos efeitos econômicos da pandemia de Covid-19 e com as medidas tomadas pelo governo, o rombo das contas públicas federais foi de R\$ 743 bilhões em 2020, de longe o pior da História.

O dado se refere ao que é chamado de governo central (Tesouro Nacional, Previdência Social e Banco Central) e considera a diferença entre as despesas e a arrecadação federal, sem levar em conta o pagamento dos juros da dívida pública.

O déficit menor reflete a alta da arrecadação causada pela melhora da economia e pela inflação, que fechou em 10,06% no ano passado. Em termos reais, no acumulado no ano, a receita líquida registrou aumento de 21,2% (+R\$ 289,1 bilhões).

Em 2021, foi registrado o maior nível da arrecadação total, motivado pelo número também recorde da receita administrada pela Receita Federal.

Além disso, o governo federal reverteu uma série de medidas tomadas durante 2020, que reduziu os gastos em 2021. O auxílio emergencial, por exemplo, ficou menor (de R\$ 600 para uma média de R\$ 250) e passou a atender menos pessoas. No total, a despesa total diminuiu 23,6% (-R\$ 522,2 bilhões).

“Assim, no segundo ano da pandemia, ainda executando políticas de combate aos seus efeitos econômicos e sociais, o governo conseguiu praticamente reequilibrar seu orçamento, promovendo um ajuste fiscal superior a 9 pontos percentuais do PIB”, afirma relatório do Tesouro.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, quer usar esse número para mostrar que não há um descontrole fiscal e nem uma piora das contas do país.

Guedes classificou o resultado como "extraordinário" e que ele foi causado porque o governo segurou as despesas, não pela alta das receitas.

— O Brasil conseguiu ter um desempenho extraordinário, como nós esperávamos. Muito se falou que foi a inflação, mas não foi. Por que quando fomos a 5.000% de inflação ao ano não tivemos aumento de arrecadação, resolvendo o problema das finanças públicas? Não é a inflação que resolve, é o controle das despesas — disse.

Para o ministro, se a inflação resolvesse as contas públicas, outros governos teriam êxito:

— Não é a inflação que corrige o problema do déficit fiscal, é o controle de despesas. A inflação ajuda se você tiver coragem de segurar o controle de despesas.

O ministro ainda afirmou que o país crescerá neste ano e terá uma inflação mais baixa, porque o Banco Central já começou a subir os juros.

— Nossos críticos vão ter que fazer a revisão do crescimento para cima. O fiscal está forte, o monetário está no lugar. O Brasil já está com juros reais positivos, enquanto bancos centrais no mundo inteiro estão dormindo no volante, com juros reais negativos.

“É a partir da avaliação da despesa que o esforço de contenção fiscal fica mais claro. O volume de despesa sobre PIB de 18,6%, que é o mais baixo desde 2014, ainda foi impactado por cerca de R\$ 120,8 bilhões executados em suporte ao enfrentamento da Covid, valor equivalente a 1,4% do PIB. Esses resultados reafirmam a tendência de controle nas despesas do Governo Central iniciado desde 2016, quando foi promulgada a regra do Teto de Gastos.



Ao longo do segundo semestre de 2021, as discussões sobre a chamada PEC dos Precatórios causou forte turbulência no mercado, com impactos sobre a Bolsa e o dólar, e pôs em dúvida o controle dos gastos federais.

A PEC limitou o pagamento dos precatórios (despesas decorrentes de decisões judiciais) e mudou o teto de gastos (a regra que impede o crescimento das despesas acima da inflação). As mudanças levaram à saída dos secretários Bruno Funchal e Jeferson Bittencourt, responsáveis pelo Tesouro e pelo Orçamento.

O resultado de 2021 ficou bem abaixo da meta oficial, que previa um déficit de R\$ 214 bilhões.

O governo federal passou a ter déficit nas contas a partir de 2014 (quando o rombo foi de R\$ 23 bilhões), o que aumentou a dívida pública e gerou impactos sobre toda a economia.

Na conta que considera os estados, municípios e estatais, chamada de setor público consolidado, haverá o primeiro superávit desde 2013, com números que serão divulgados na segunda-feira pelo Banco Central.

A previsão é de um superávit de R\$ 40 bilhões. Ter um superávit significa que o país conseguiu economizar recursos e arrecadar mais do que gastou, sem contar nesse cálculo o pagamento dos juros da dívida.

De acordo com o Tesouro, apenas quatro países apresentam perspectiva de resultado positivo para o Governo Geral em 2021, considerando dados do FMI.

“Portanto, pode-se dizer que o resultado fiscal melhor que o esperado em 2021 reflete sim o volume de arrecadação registrado e o compromisso de focalização das despesas de enfrentamento da Covid-19, mas também todo o esforço de contenção de despesas que vem sendo feito nos últimos anos, com o advento do teto dos gastos. Não fosse essa regra, o resultado do Governo Central poderia ser, teoricamente, inferior em quase 10 vezes, já que a meta de resultado primário do ano, com todas as compensações previstas, permitia um déficit de mais de R\$ 330 bilhões”, diz o Tesouro.

O governo transferiu recursos para estados e municípios por conta da pandemia de Covid-19 e parte desse dinheiro ficou parado nos caixas locais. A arrecadação disparou puxada pela inflação e por uma melhora na atividade econômica, na comparação com 2020.

Para 2022, porém, as perspectivas são de uma piora no cenário, com diversos estados concedendo reajustes salariais. Ao menos 22 governadores anunciaram ou já sacramentaram reajustes a servidores que entrarão em vigor nos próximos meses, após o término do veto a recomposições salariais e aumentos reais determinado pelo socorro federal na pandemia.

No governo federal, as despesas são limitadas pelo teto de gastos e eventuais aumentos ao funcionalismo precisam respeitar essa regra. Ou seja, seria necessário cortar um gasto para colocar outro. Por outro lado, já foram anunciados reajustes para policiais federais e a revisão do teto de gastos fará com que o governo gaste um adicional de mais de R\$ 100 bilhões neste ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/01/2022

AÇÃO DA BRASKEM LIDERA ALTAS DO IBOVESPA, APÓS FRACASSAR VENDA DE PAPÉIS POR PARTE DA PETROBRAS E EX-ODEBRECHT

Papéis da petroleira também subiam. Operação foi adiada por falta de demanda e condições de mercado favoráveis

Por O Globo



Tentativa bilionária de venda de ações da Braskem fracassou na véspera. Foto: Luke Sharrett / Bloomberg

RIO — A ação ordinária da Braskem (BRKM3, com direito a voto) liderava as altas do Ibovespa no início da tarde desta sexta-feira. Por volta de 15h10, os papéis subiam 6,90%, negociados a R\$ 48,96, após atingirem a máxima de R\$ 50.

O movimento ocorre após fracassar, na véspera, a tentativa da Petrobras e da Novonor (ex-Odebrecht) de reduzirem sua participação na companhia.

No caso da estatal, as ações ordinárias (PETR3) cediam 1,18% e as preferenciais (PETR4, sem direito a voto), 2,04%. Os papéis chegaram a operar no campo positivo em parte da manhã.

Como informou a Coluna Capital, as empresas decidiram adiar a venda, porque a demanda dos investidores estava aquém de suas expectativas.

A demanda que o negócio atraiu, segundo gestoras que foram apresentadas à oferta, obrigaria Petrobras e Novonor a venderem seus papéis por cerca de R\$ 40, um desconto de 14% em relação ao fechamento desta quinta-feira.

O desconto representaria uma perda de quase R\$ 1 bilhão no caixa das duas acionistas, na comparação com a cotação do fim do último pregão.

Desvalorização do ativo

Para o head de renda variável da Renova Invest, Rodrigo Friedrich, a demanda abaixo das expectativas foi um reflexo da percepção do mercado de que tanto a Petrobras quanto a Novonor queriam se desfazer das ações com agilidade.

— O mercado percebeu que a Petrobras e a Novonor estavam dispostos a vender as ações, mas fizeram uma oferta em um espaço muito curto. O mercado sentiu que esses investidores grandes estavam querendo se desfazer logo das ações. Então, os investidores jogaram o preço da ação para baixo para comprar mais barato na oferta e pegar com desconto.

Friedrich destaca que a desvalorização dos papéis da Braskem foi muito forte em um espaço de tempo relativamente curto.

Quando a Petrobras anunciou que aprovou a venda das ações da Braskem, os papéis da petroquímica eram negociados na casa dos R\$ 55, acima dos R\$ 46,51 do fechamento de quinta-feira. Segundo dados da B3, o papel tem queda de 13,80% no ano.

— Foram mais questões de mercado e dinâmica de preços. Os principais fundos que estavam querendo ancorar a oferta começaram a querer mais desconto — destaca o sócio da Inove Investimentos, Rafael Antunes.

Por que Braskem subiu no pregão?

O movimento de alta das ações da Braskem no pregão, segundo o analista, indica o reposicionamento no papel, já que a oferta não irá mais ocorrer.

— Como a oferta foi adiada, os investidores decidiram se reposicionar, recomprando os papéis que tinham sido vendidos — disse Friedrich.



Na mesma linha, um profissional de mercado destaca que ocorreram até operações de venda short com os papéis da Braskem, que consiste na venda de uma ação que não se tem na carteira. Isso aumentou o preço do aluguel por esses ativos.

Para realizar a operação short, o investidor precisa alugar o ativo (ação) que será objeto da negociação e vendê-lo na Bolsa.

A estratégia é usada quando se acredita que determinado ativo vai entrar em tendência de queda. Assim, na hora de ter que recomprar a ação para devolvê-la ao antigo dono, esse investidor a comprará com um preço mais baixo do que vendeu, embolsando a diferença.

Para esse profissional, a alta de hoje reflete o fato de muitos investidores precisarem comprar papéis para zerar sua posição no mercado.

— Como você tinha os principais fundos querendo desconto e puxando o preço dos ativos para baixo, quando foi adiado o follow-on, o ativo ficou menos pesado. Quando você tira o follow-on, isso retira o peso de que vai ter um player grande ofertando R\$ 8 bilhões com a venda dos papéis e a pressão sobre o ativo — complementa Antunes.

E agora ?

Em fato relevante ao mercado, divulgado nesta sexta-feira, a Petrobras afirma que cancelou a oferta “em decorrência da instabilidade das condições do mercado de capitais, que resultaram, neste momento, em níveis de demanda e preço não apropriados para a conclusão da transação”.

A empresa ressalta que mantém o interesse na operação à medida “ em que as condições de mercado se mostrem favoráveis”.

Para Friedrich, a oferta pode voltar a ocorrer ainda esse ano, mas precisará ser mais bem estruturada.

Antunes, da Inove, acredita que ainda está dentro das expectativas do mercado que o follow-on possa ocorrer devido a necessidade das empresas envolvidas na operação.

—No caso da Novonor, faz parte do processo de recuperação judicial e para a Petrobras, faz parte do plano desinvestimento da empresa Isso (adiamento) acaba atrapalhando um pouco o plano das três empresas envolvidas, principalmente, da Braskem, que tinha um plano de evoluir o seu processo de migração para o Novo Mercado — destaca

A operação ocorreria tanto no Brasil como nos EUA, em cuja Bolsa a Braskem tem recibos de ações.

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/01/2022*

COM ALTA DO PETRÓLEO, NEM CONGELAMENTO DE ICMS DEVE CONTER REAJUSTE DE COMBUSTÍVEIS

Defasagem no preço da gasolina da Petrobras é de 9%, avaliam importadores, o que deve elevar pressão por reajuste. Para especialistas, cotação da commodity e câmbio são as bases da precificação

Por Bruno Rosa, Vitor da Costa, Fernanda Trisotto e Manoel Ventura

RIO E BRASÍLIA - A escalada da cotação do petróleo no mercado internacional deve pressionar a Petrobras a efetuar novos reajustes nos preços de combustíveis.

Com o barril do Brent cotado acima de US\$ 88, a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom) avalia que a Petrobras já tem defasagem de 9% na gasolina em relação ao mercado internacional, o que significaria a necessidade de um reajuste de R\$ 0,29, em média, por litro na refinaria.

Para os especialistas, nem mesmo a iniciativa dos governadores, que decidiram congelar por mais dois meses o valor de referência do ICMS, será capaz de impedir novo aumento do valor cobrado nas bombas.

Depois que a Petrobras anunciou um reajuste de preços que entrou em vigor no último dia 12, os estados haviam decidido descongelar o ICMS, o que acabaria tendo impacto no valor ao consumidor.

Pesou para a mudança de avaliação o temor de um desgaste político em ano eleitoral, motivado pela discussão de preços de gasolina e diesel.

Além disso, o governo indicou planos de aprovar uma PEC dos Combustíveis que permitiria zerar em caráter temporário os impostos federais, e o presidente Jair Bolsonaro disse que os estados poderiam optar por aderir ou não a esse movimento.

Cai proposta dos estados

Em nota divulgada após a decisão, o Comitê dos Secretários de Fazenda dos Estados (Comsefaz) reiterou que a iniciativa por si só não resolve: “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 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:

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



Tendência de alta do petróleo

O Comsefaz defende uma mudança estrutural, com a criação de um fundo de equalização de preços para amortecer a flutuação do petróleo no mercado internacional. A criação de um fundo nestes moldes chegou a ser levantada no debate da PEC dos Combustíveis, mas o governo abandonou a ideia.

PEC só para diesel

Enquanto o Congresso não volta do recesso, o governo tenta formatar um modelo para a proposta. O ministro da Economia, Paulo Guedes, tem defendido que a PEC que permitiria zerar combustíveis seja voltada somente para o diesel, produto que é alvo de pressão dos caminhoneiros, que integram a base eleitoral do presidente, e para o gás de

O impacto para o consumidor
Composição dos preços na bomba (gasolina)



Obs: Período da coleta de 26 de dezembro de 2021 a 1 de janeiro de 2022

Fonte: Valor-Pro e Petrobras



cozinha (GLP).

O motivo é o custo fiscal da medida. Zerar impostos federais para o diesel e o GLP custaria R\$ 20 bilhões. Para a gasolina, a fatura sai por R\$ 75 bilhões.

Segundo Sergio Araujo, presidente da Abicom, em todos os portos de operação analisados pela associação, os preços vendidos pela Petrobras estão menores em relação ao exterior em razão do comportamento do câmbio e do Brent. No caso do diesel, a defasagem chega a R\$ 0,34 por litro, em média, ou 8%.

— Mesmo zerando os impostos federais e congelando o ICMS, se o valor do petróleo continuar subindo, o preços dos combustíveis terão alta. Petróleo e câmbio são as bases da precificação. Assim, a Petrobras deverá receber pressão dos acionistas minoritários para um reajuste — disse Araujo.

O mercado de petróleo tem refletido o aumento da demanda com a recuperação da atividade econômica após dois anos de pandemia. Nos últimos dias, o acirramento das tensões entre Rússia e Ucrânia aumentou a turbulência. Depois de alcançar na véspera o maior patamar em sete anos, o barril do Brent fechou em leve baixa, a US\$ 88,51, com investidores reagindo ao sinal de aumento dos juros no mercado americano a partir de março.

Alta de 77,04%

Neste mês, a Petrobras já reajustou a gasolina para as distribuidoras em 4,85%, para R\$ 3,24 por litro. O valor que o consumidor encontra na bomba é influenciado também por outros aspectos, como impostos, margem do distribuidor e o preço do etanol. Mesmo assim, desde janeiro do ano passado, o preço da gasolina acumula alta de 77,04% na refinaria. No mesmo período, o diesel subiu 78,71%.

O aumento dos combustíveis foi, junto com a energia elétrica, um dos fatores de pressão no orçamento das famílias ao longo de 2021 e contribuiu para que a inflação encerrasse o ano passado com alta de 10,06%, acima da meta.

O último aumento da Petrobras teve um intervalo de 77 dias em relação ao anterior. Mas, segundo um executivo do mercado, a escalada do barril no começo do ano surpreendeu e deve provocar correção em prazo mais curto.

— A tendência é de pressão nos preços dos combustíveis, independentemente de iniciativas de congelamento de ICMS ou de zerar tributos federais, já que a maior parte do preço decorre do barril de petróleo — afirmou o advogado Carlos Eduardo Almeida.

Bancos de investimento já avaliam que o barril pode chegar a US\$ 100 este ano. Para Étore Sanchez, economista-chefe da Ativa Investimentos, a defasagem com um barril próximo de US\$ 90 seria ainda maior do que o patamar estimado pelos importadores e chegaria a 16%.

O economista ressalta que os impostos federais e o estadual representam pouco mais de um terço do preço na bomba. Para ele, é preciso cautela ao zerar impostos nos combustíveis:

— Zerar impostos federais, sem contrapartida, já é por si só irresponsabilidade fiscal. Traz um grau maior de insustentabilidade para as contas nacionais. Zerar o ICMS seria ainda pior em razão da situação fiscal de vários estados.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/01/2022

GOVERNO LANÇA PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO PARA JOVENS E DESEMPREGADOS ACIMA DE 50 ANOS

Projeto depende da adesão de municípios, que serão responsáveis pelos custos e implementação
Por Daniel Gullino e Fernanda Trisotto

BRASÍLIA — O governo federal lançou nesta sexta-feira um programa que oferecerá cursos de qualificação para jovens entre 18 e 29 anos e para pessoas acima de 50 anos que estejam desempregadas há mais de dois anos. O projeto depende da adesão de municípios, que serão os responsáveis pelos custos e pela implementação.

Batizado de Programa Nacional de Serviço Civil Voluntário, o programa foi lançado em uma cerimônia no Palácio do Planalto, com o presidente Jair Bolsonaro e o ministro do Trabalho, Onyx Lorenzoni. Bolsonaro assinou uma medida provisória (MP), que ainda não foi publicada, criando o projeto.



O presidente Jair Bolsonaro assina medida provisória que cria programa de qualificação Foto: **Clauber Cleber Caetano/Presidência**

Os participantes irão atuar em atividades de "interesse público" e receberão cursos de qualificação do Sistema S. A definição da jornada de trabalho será de 22 horas semanais e as atividades de qualificação durarão no mínimo 12 horas por mês.

Haverá o pagamento de uma bolsa que, de acordo com o Ministério do Trabalho, terá valor "equivalente ao salário mínimo por hora e considerará o total de horas despendidas em atividades de qualificação profissional e de serviços executadas no âmbito do programa".

— Eles vão trabalhar meio turno, vão receber uma bolsa de meio salário mínimo, vão receber o vale-transporte, vão receber o seguro de acidentes pessoais. E durante um ano, presidente, eles serão blindados, premiados, pelo Sistema S brasileiro com mais de 200 cursos de qualificação. A responsabilidade da prefeitura será garantir que pelo menos a cada semestre cada uma dessas pessoas faça um curso de qualificação — discursou Onyx na cerimônia.

Após a cerimônia, a pasta informou que o pagamento do auxílio transporte será opcional.

De acordo com o ministério, os recursos serão dos municípios, sem transferência da União. Os governos municipais também terão que "alinhar a oferta de cursos com o sistema S". Não há previsão de quantas pessoas serão beneficiadas.

Em seu discurso, Onyx relatou que ouviu de um líder de uma central sindical, sem revelar de quem, que o programa traria uma precarização. O ministro respondeu, então, que a precarização já existe.

— Na conversa com alguns líderes sindicais, que recebi no ministério, um líder de uma grande central disse: "mas ministro, o senhor e a sua equipe vão precarizar o trabalho desses jovens". Meu amigo, eles já estão precarizados.

No ano passado, um programa semelhante foi incluído por deputados em uma MP, durante a tramitação no Congresso. Essa MP, que inicialmente apenas renovava o programa de redução

salarial, recebeu diversas emendas e ficou conhecida como minirreforma trabalhista. Entretanto, o texto não foi votado no Senado e perdeu a validade.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 28/01/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

VERBA PARA RODOVIAS FEDERAIS EM 2022 É A MENOR EM 10 ANOS

Após veto no Orçamento do ano passado, Dnit garante apenas R\$ 6,2 bi para investir em rodovias; a qualidade é insatisfatória em 61,8% das estradas, conforme estudo da CNT

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

Responsável por manter as rodovias federais, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) terá em 2022 o menor orçamento para investimentos em pelo menos dez anos. A situação foi agravada com a decisão do presidente Jair Bolsonaro de vetar R\$ 177 milhões do órgão, enquanto blindou R\$ 16,5 bilhões em emendas do orçamento secreto e priorizou os recursos de maior interesse eleitoral de aliados. Após a tesourada, o Dnit tem R\$ 6,2 bilhões previstos para investimentos.

Em 2012, esse montante era de R\$ 9 bilhões, chegando a R\$ 10,7 bilhões em 2014. Os valores, informados pelo Ministério da Infraestrutura, são nominais, sem correção pela inflação. Se corrigidos, a discrepância seria ainda mais expressiva. O aperto no nível de recursos acontece enquanto a qualidade das rodovias apresenta piores.



Trecho da BR-163 entre São Miguel do Oeste e Dionísio Cerqueira, em SC; ao todo, 61,8% das rodovias têm qualidade insatisfatória. Foto: Rossy Ledesma/Estadão - 27/1/2022

Quase um quarto da malha rodoviária brasileira pavimentada está em estado péssimo (6,9%) ou ruim (16,3%), mostrou pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) divulgada no fim do ano passado. Segundo a entidade, a maior fatia, 38,6%, encontra-se apenas regular. Com isso, 61,8% das rodovias têm

qualidade insatisfatória.

Já confirmado pelo presidente Jair Bolsonaro como pré-candidato ao governo de São Paulo em 2022, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, deve atuar para incrementar o orçamento do Dnit deste ano. O problema, admitido dentro da pasta, não é novo. Em 2021, os recursos à disposição do Ministério já tinham chegado ao pior nível até então. Diante da forte restrição, Tarcísio convenceu Bolsonaro a acrescentar R\$ 1 bilhão à conta da pasta, em meados do ano passado. O montante, no entanto, não chegou perto da necessidade.

Em 2021, o Dnit empenhou R\$ 6,41 bilhões em investimentos. No total, nominalmente, seu orçamento foi um pouco menor que o previsto para 2022, em R\$ 7,1 bilhões - montante em que entram também gastos como de custeio e pagamento de salários. Para 2022, o total à disposição do órgão fechou em R\$ 7,2 bilhões.



A estimativa é de que, apenas para manutenção das rodovias, seria preciso investir R\$ 8 bilhões por ano no País. O orçamento do Dnit é quase todo destinado a obras em rodovias. Dessa parcela, uma parte é aplicada em empreendimentos de construção, e o restante na manutenção das estradas. Ou seja, o dinheiro à disposição do departamento não chega perto nem do ideal apenas para manter as rodovias públicas federais.

No setor e dentro do próprio ministério, técnicos destacam que a situação é causada pela forte restrição fiscal vivida pelo País, mas não só. A escolha do Parlamento em priorizar a destinação de recursos para suas bases, em obras quase sempre paroquiais e eleitoreiras, também é mau vista no segmento.

A título de exemplo, os parlamentares terão à disposição R\$ 16,48 bilhões em dinheiro do orçamento secreto, esquema que distribuiu recursos a aliados políticos em troca de apoio com menos transparência nos dois últimos anos, como revelado pelo Estadão/Broadcast. Essa fatia, por sua vez, ficou intacta na sanção do orçamento por Bolsonaro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/01/2022

VACINAS, CRISE HÍDRICA E COMMODITIES PUXAM COMÉRCIO RECORDE ENTRE BRASIL E EUA

Compra de vacinas produzidas pelas farmacêuticas dos EUA totalizou US\$ 2,3 bilhões no ano passado

Por Eduardo Laguna

São Paulo - As trocas de produtos do Brasil com os Estados Unidos, segundo maior parceiro comercial brasileiro, alcançaram máxima histórica com as importações das vacinas e a valorização tanto de commodities quanto de insumos industriais embarcados ao mercado norte-americano. A observação é feita pela Amcham Brasil, que aponta ainda um fluxo incomum na importação de gás natural americano – US\$ 3,3 bilhões no ano passado – em razão do acionamento de usinas térmicas em meio à crise hídrica.

A corrente comercial dos dois países – ou seja, a soma de tudo o que o Brasil exporta e importa dos Estados Unidos – chegou a US\$ 70,5 bilhões no ano passado, um volume financeiro que só fica atrás do comércio bilateral com a China, superior a US\$ 135 bilhões.

A Amcham destaca que tanto as exportações brasileiras para os Estados Unidos (US\$ 31,1 bilhões) quanto as importações (US\$ 39,4 bilhões) representam valores sem precedente.

“O desempenho do comércio bilateral em 2021 foi inédito. Tivemos um ano de recordes nas exportações e importações entre Brasil e Estados Unidos, superando a forte queda de 23,5% que havia ocorrido no ano anterior”, comentou Abrão Neto, vice-presidente executivo da Amcham Brasil.

As vendas aos Estados Unidos foram impulsionadas, segundo a câmara de comércio, pela combinação de aumento de demanda com alta dos preços em setores como siderurgia e petróleo. As exportações brasileiras de semiacabados de ferro e aço chegaram a US\$ 4,5 bilhões, enquanto as compras de petróleo bruto pelos Estados Unidos somaram US\$ 3,1 bilhões. Também tiveram destaque as exportações de aeronaves e suas partes (US\$ 1,5 bilhão), ferro gusa (US\$ 1,2 bilhão), café não torrado (US\$ 1,1 bilhão) e celulose (US\$ 1,1 bilhão).

Já do lado das importações, além de gás natural, a compra no Brasil das vacinas produzidas pelas farmacêuticas americanas totalizou US\$ 2,3 bilhões, mais de cinco vezes acima do ano anterior. “O recorde nas importações foi fortemente determinado por questões conjunturais, em particular a crise hídrica e a pandemia. Houve aumento expressivo nas compras de gás natural dos Estados Unidos para abastecer as termelétricas, cuja produção energética se intensificou em



razão da escassez de chuvas. Também ocorreram grandes volumes de aquisição de vacinas contra a covid-19”, explica Abrão Neto.

A expectativa da Amcham é de que o comércio entre os dois países continue aquecido neste ano, ainda que com menor impulso em função da desaceleração econômica tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos. “Avaliamos que o comércio bilateral manterá uma trajetória crescente em 2022, com aumento moderado das trocas”, afirma Abrão Neto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/01/2022

VALE INSTALA COMITÊ DE NOMEAÇÃO PARA ASSESSORAR ELEIÇÃO DO CONSELHO ADMINISTRATIVO EM ABRIL

O comitê será dissolvido logo após a apresentação de seu relatório contendo a lista de nomes dos candidatos recomendados para a eleição, segundo comunicado da empresa enviado à CVM

Por Victoria Netto, O Estado de S.Paulo

A Vale comunicou ao mercado nesta sexta-feira, 28, que seu conselho administrativo aprovou a instalação de um comitê de nomeação para assessorar o processo de eleição do Conselho que ocorrerá na próxima assembleia geral ordinária, em 29 de abril de 2022. O comitê será coordenado pelo atual presidente do conselho administrativo e será composto por maioria de membros independentes que atualmente fazem parte do conselho.

Segundo consta em comunicado enviado à Comissão de Valores Imobiliários (CVM), o comitê será dissolvido logo após a apresentação de seu relatório contendo a lista de nomes dos candidatos recomendados para a eleição do novo conselho de administração, bem como os nomes indicados para presidência e vice-presidência do conselho.

Conforme comunicado ao mercado de 22 de novembro de 2021, considerando que o atual conselho de administração foi eleito pelo regime do voto múltiplo e houve renúncia de um membro do colegiado, a próxima assembleia geral de acionistas deve proceder à eleição de todo o conselho administrativo.

Em 2022, a Vale pretende investir US\$ 5,8 bilhões em 2022, incluindo plantas de filtragem de rejeitos, descaracterização de barragens a montante e outras frentes de crescimento. Para os próximos anos, a Vale estima investimentos na faixa de US\$ 5 bilhões a US\$ 6 bilhões anualmente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/01/2022

PETROBRAS E NOVONOR DECIDEM ADIAR OFERTA DE AÇÕES DA BRASKEM

Com a ação a R\$ 45 ou mais, havia uma demanda pequena, de acordo com as fontes

Por Altamiro Silva Junior, O Estado de S.Paulo

A Petrobras e a Novonor (antiga Odebrecht) decidiram adiar a oferta subsequente de ações (follow on) da Braskem, que poderia movimentar até R\$ 8 bilhões. Segundo fontes ouvidas pelo Estadão/Broadcast, a decisão foi tomada na noite de ontem, em reunião para o fechamento do livro de ofertas, que definiria o preço de venda da ação. A Petrobras e a Braskem confirmaram a desistência na manhã desta sexta-feira.

A maior demanda dos investidores pelos papéis estaria concentrada com o preço da ação a R\$ 40, valor considerado insatisfatório pelas controladoras. Quando a operação foi anunciada, no último dia 15, o papel era negociado a R\$ 52.



Braskem; Ao anunciar a oferta, a Braskem adotou um mecanismo pouco utilizado no Brasil, mas que sinaliza que mais vendas virão em breve Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Com a ação a R\$ 45 ou mais, havia uma demanda pequena, de acordo com as fontes. Após anúncios de ofertas subsequentes, as fontes destacam que é normal o mercado forçar as cotações para baixo, buscando pagar menos pelo papel.

Mas, no caso da Braskem, pesou o fato de os controladores já terem sinalizado novas ofertas de ações que possuem pela frente, além de, no caso da Novonor, em recuperação judicial, precisar vender as ações para o pagamento de credores. As ações da Braskem vêm de uma valorização de mais de 100% em 12 meses, mas em janeiro caíram 19% até o pregão de quinta-feira, 27.

A Petrobras afirmou que a desistência ocorreu diante da instabilidade das condições do mercado de capitais, que resultaram em níveis de demanda e preço não apropriados para a conclusão da transação. A estatal disse que, em conjunto com a NSP Investimentos, comunicou à petroquímica a decisão de cancelar a oferta pública. A operação seria realizada simultaneamente no Brasil e no exterior.

A Petrobras diz ainda que permanece em vigor o contrato celebrado com a Novonor, o qual estabelece compromisso de ambas as empresas realizarem a venda de suas respectivas participações societárias na Braskem, além de estabelecer diretrizes com o objetivo de migração da Braskem para o Novo Mercado.

Em nota, a Braskem repetiu o posicionamento da Petrobras, indicando que as empresas controladoras consideraram que a instabilidade das condições dos mercados financeiros resultou em níveis de demanda e preço não apropriados para a conclusão da transação.

Mecanismo pouco utilizado no Brasil

Ao anunciar a oferta, a Braskem adotou um mecanismo pouco utilizado no Brasil, mas que sinaliza que mais vendas virão em breve. A empresa fez um "registro de prateleira" na Securities and Exchange Commission (SEC, que regula o mercado acionário americano).

Este mecanismo é comum nos Estados Unidos e permite uma nova operação apenas com o registro de informações suplementares. Este tipo de registro foi usado por poucas empresas no Brasil até agora. Petrobras, Vale e Suzano estão entre as que utilizaram o mecanismo nos últimos anos.

A operação fechada na quarta-feira, 26, foi coordenada por Morgan Stanley, JPMorgan, Bradesco BBI, BTG Pactual, Citi, Itaú BBA, Santander e UBS Brasil.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 28/01/2022



A fabricante de turbinas eólicas Vestas avisou que os problemas na cadeia de abastecimento e nas margens de lucro da indústria de turbinas para geração eólica continuarão, no mínimo, pelo resto do ano, na esteira dos tempos difíceis sendo enfrentados pelo setor de energia verde.

Ontem, a fabricante dinamarquesa de turbinas eólicas anunciou que sua margem no lucro operacional básico foi de 3% em 2021, abaixo da previsão anterior, de 4%, e da inicial, de 6% a 8%. Para 2022, a empresa, cujo balanço preliminar foi divulgado duas semanas antes, previu uma margem entre 0% e 4%.

“Acreditamos que o atual ambiente desafiador para os negócios continuará ao longo de deste ano, o que afeta nossas perspectivas para 2022”, afirmou o executivo-chefe da Vestas, Henrik Andersen. “Para mitigar esses desafios de curto prazo, a indústria precisa mostrar a disciplina necessária para proteger a lucratividade e melhorar a criação de valor no longo prazo”, completou o executivo.

A indústria de fontes renováveis teve 12 meses considerados difíceis, impactada pelo forte aumento nos custos, decorrente de problemas em sua cadeia de abastecimento, e das baixas velocidades dos ventos, que afetaram a produção de energia.

Na semana passada, a Siemens Gamesa, uma das principais rivais da Vestas, reduziu suas projeções financeiras pela terceira vez em nove meses, o que levou a quedas acentuadas nos preços das ações em todo o setor. As ações da Vestas acumulam desvalorização de 40% desde novembro do ano passado.

A Vestas advertiu que sua previsão para 2022 está sujeita a incertezas consideráveis, em razão da falta de visibilidade quanto aos aumentos de custos das matérias-primas e componentes e aos preços da energia.

As receitas do grupo dinamarquês em 2021 somaram o recorde de € 15,6 bilhões, ficando, por pouco, dentro de sua faixa prevista, de € 15,5 bilhões a € 16,5 bilhões, revisada em novembro. A previsão original era de € 16 bilhões a € 17 bilhões. A estimativa para a receita em 2022 é ficar entre € 15 bilhões e € 16,5 bilhões.

A Vestas e fabricantes de turbinas rivais aumentaram seus preços para lidar com a inflação de custos, mas o grupo dinamarquês comunicou que os reajustes “prolongaram as negociações” com os clientes. A empresa acrescentou também que os preços mais altos das fontes de energia, como um todo, podem levar a uma aceleração nos investimentos em energia renovável a longo prazo, uma vez que sua carteira de pedidos aumentou para 13,9 GW em 2021, acima dos 12,7 GW registrados no ano anterior.

“Esperamos que o futuro próximo e, pelo menos, 2022 sejam fortemente impactados pela inflação de custos, paralelamente ao surgimento de uma crise energética causada pela geopolítica e pela volatilidade dos combustíveis fósseis que também resultou em aumentos dramáticos nos preços da energia”, disse a Vestas.

O grupo dinamarquês destacou que sua “capacidade de ficar totalmente com foco na execução no fim do ano” foi afetada por um ciberataque em novembro, que embora não tenha tido impacto direto em sua produção, afetou alguns sistemas de tecnologia da informação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/01/2022

IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE FERTILIZANTES BATERAM RECORDE EM 2021

Segundo a Conab, volume alcançou 41,6 milhões de toneladas, 21% mais que em 2020

Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília



As importações brasileiras de fertilizantes bateram recorde em 2021. Segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), o volume somou 41,6 milhões de toneladas, 21% a mais que no ano anterior, quando as compras alcançaram 34,2 milhões de toneladas.

O porto de Paranaguá (PR) se manteve como a principal porta de entrada dos adubos importados, com quase 11 milhões de toneladas, mas outros portos continuaram a ampliar sua participação nesse mercado.

Em Santos (SP), o volume de fertilizantes recebidos e direcionados para Mato Grosso e demais Estados do Centro-Oeste e do Sudeste aumentou 53% no ano passado, de 6,6 milhões de toneladas para 10,1 milhões de toneladas.

O mesmo movimento foi observado nos portos do Arco Norte, que movimentaram 8,2 milhões de toneladas, quase 25% a mais que em 2020.

Os volumes recebidos em Santarém (PA), Barcarena (PA), Itacoatiara (AM) e Itaqui (MA) equivalem a 29,1% do volume importado para atendimento de Mato Grosso. De acordo com a Conab, isso mostra que o produtor tem buscado alternativas para diminuir o custo logístico. Maior produtor de grãos do país, o Estado também liderou as importações de adubos em 2021, com 8 milhões de toneladas.

Em momentos de custos elevados destes insumos, o setor tende a procurar por rotas mais acessíveis e que causem menos impactos no preço final de venda dos fertilizantes aos produtores rurais", destaca o superintendente de Logística Operacional da Conab, Thomé Guth.

Como era previsto, dezembro registrou queda nas importações, após forte incremento do volume importado entre agosto e novembro. Mesmo assim, entraram 3,2 milhões de toneladas de adubos no último mês do ano, 10% a mais que no mesmo período do ano anterior.

"Muito desse fenômeno pode ser explicado pelas incertezas do mercado em relação ao abastecimento mundial de fertilizantes, bem como pelos altos preços das principais commodities produzidas no Brasil, que são um forte fator de influência para aumento de área semeada e investimento em tecnologia de plantio, visando gerar elevados níveis de produtividade. Soma-se a isto, o fato de os produtores brasileiros estarem capitalizados", diz o Boletim Logístico divulgado pela Conab.

Em dezembro de 2021, o preço médio dos fertilizantes atingiu o seu maior valor, com US\$ 534,28 por tonelada, quase o dobro da média de cinco anos, de US\$ 284,78 por tonelada, e acima da média de 2021, que foi de US\$ 350,75 por tonelada. De acordo com a Secretaria de Comércio Exterior, os fertilizantes nitrogenados e potássicos foram responsáveis pelos maiores aumentos, chegando a US\$ 489,24 por tonelada e 530,19 por tonelada, respectivamente, no último mês do ano passado. 28/01/2022 17:13:07

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/01/2022

CMPC E NELTUME PORTSFIRMAM ACORDO PARA OPERAR TERMINAL PORTUÁRIO NO BRASIL

As empresas assinaram um memorando de entendimento para a constituição de uma nova sociedade que ficará responsável pelo desenvolvimento do terminal no Rio Grande do Sul

Por Karen Peña, Diário Financiero



CMPC no Rio Grande do Sul: ainda sem autorização para operar o terminal — Foto: Reprodução

A fabricante de celulose CMPC firmou um acordo com o agente de negócios portuários Neltume Ports para operar um terminal no Brasil. De origem chilena, as duas empresas constituíram uma nova sociedade que será responsável pelo desenvolvimento do porto no Rio Grande do Sul.

As companhias esclarecem que ainda não possuem autorização para operar o terminal, portanto, ainda é cedo para determinar os efeitos financeiros dessa parceria.

O anúncio ocorre pouco mais de um mês depois de a CMPC ter acertado a aquisição dos ativos florestais e industriais da Iguazu Celulose Papel, localizados no Paraná e em Santa Catarina. O valor da operação foi de R\$ 945,7 milhões.

A companhia também realizou no ano passado, por meio de sua subsidiária CPMC Melhoramentos (Softys Brasil), a compra da totalidade das ações da Carta Fabril, pertencente à família Coutinho, por R\$ 1,138 bilhão.

*Diário Financiero faz parte da Red Iberoamericana de Periodismo Económico (RIPE)

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 28/01/2022

MINÉRIO DE FERRO DISPARA 5,59% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO, PARA US\$ 147,42 A TONELADA

Os ganhos no ano já somam 22,09%

Por *Ana Paula Machado, Valor — São Paulo*



A demanda por minério de ferro foi limitada recentemente com a maioria das siderúrgicas já tendo concluído suas atividades de reabastecimento — Foto: Pixabay

Os preços do minério de ferro dispararam nesta sexta-feira e bateram US\$ 140 a tonelada, em meio a preocupações com a oferta que surgiram antes do feriado do Ano Novo Lunar, que começa na próxima semana.

Segundo a publicação especializada “Fastmarkets MB”, o minério com 62% de teor de ferro foi cotado a US\$ 147,42 a tonelada, o que representou uma alta de 5,59% no comparativo com o dia anterior. Com isso, os ganhos no ano já somam 22,09%.

Os futuros da commodity também apresentaram alta nesta sexta-feira. O contrato mais negociado, com entrega para maio, na bolsa de commodities de Dalian da China encerrou a sessão em alta de 7,6%, a 829 yuans por tonelada, depois de ter atingido 830 yuans, seu valor mais alto desde 31 de agosto.

Segundo a Fastmarkets, a demanda por minério de ferro foi limitada recentemente com a maioria das siderúrgicas já tendo concluído suas atividades de reabastecimento, mas a expectativa é de alta após o feriado do Ano Novo Lunar na China.

“Um forte aumento na demanda foi previsto para após o feriado de uma semana na China, quando as siderúrgicas devem retomar a produção e precisam reabastecer os estoques de minério de ferro”, disse um analista de Xangai á publicação.

Segundo a Fastmarkets, os preços no mercado spot e os futuros de minério de ferro, no entanto, subiram acentuadamente depois que surgiram rumores do mercado sobre a oferta limitada de várias mineradoras, disse o mesmo analista.

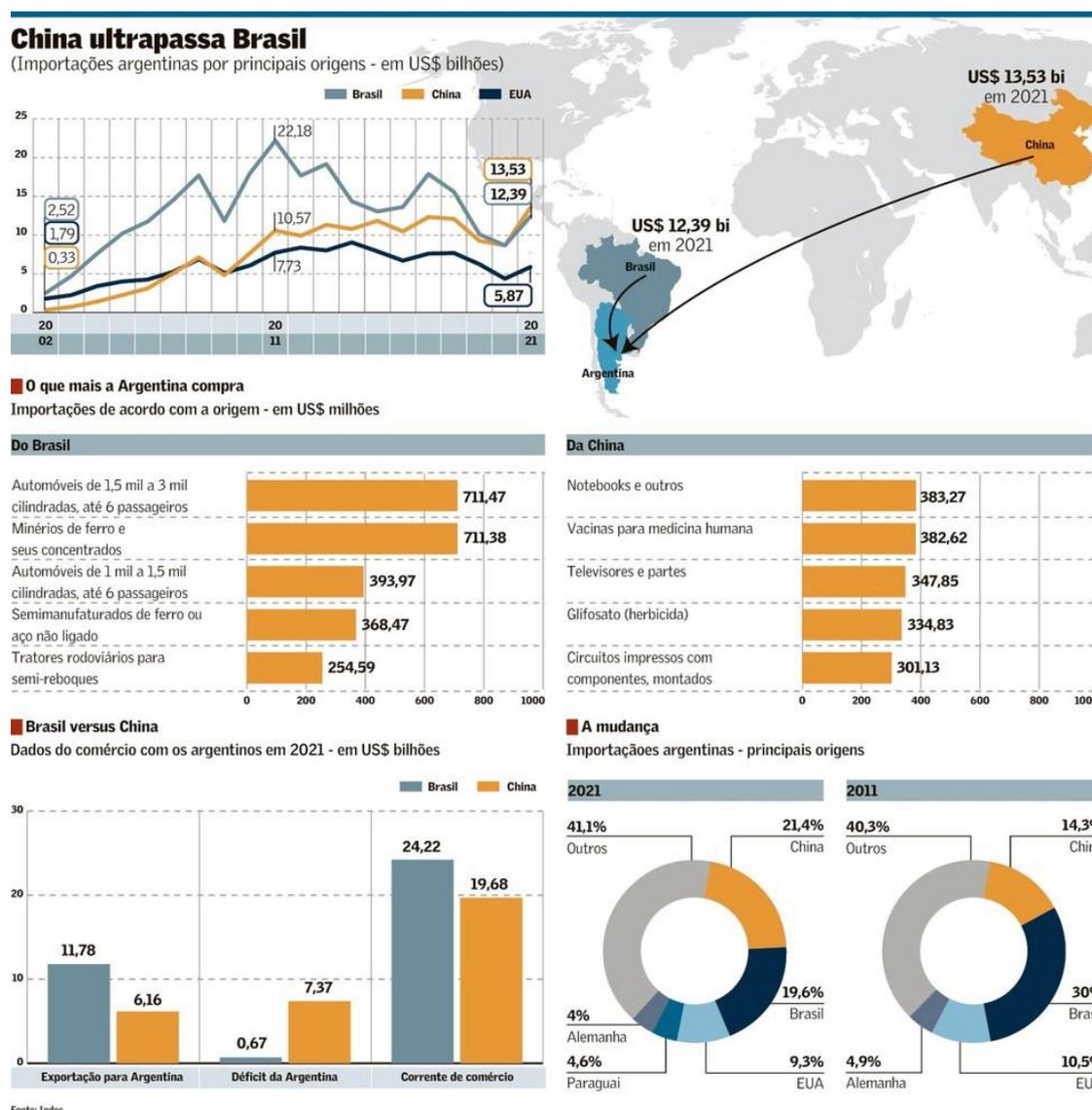
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/01/2022

CHINA OCUPA ESPAÇO QUE ERA DO BRASIL NA ARGENTINA

Asiáticos superam venda brasileira em mais de US\$ 1 bilhão pela 1ª vez na série histórica anual

Por Marta Watanabe — De São Paulo



O Brasil perdeu em 2021, de forma inquestionável, o posto histórico de maior país exportador à Argentina. Após empate técnico em 2020, a China ultrapassou em mais de US\$ 1 bilhão as



vendas brasileiras aos argentinos no ano passado. O feito do país asiático é inédito em bases anuais, segundo série de dados desde 2002 do governo argentino.

A China já havia ficado à frente do Brasil em alguns meses nos últimos dois anos. No ano cheio de 2020 até “ganhou” por diferença abaixo de US\$ 10 milhões, o que deixou o país asiático e o Brasil com igual fatia de 20,4% do total de US\$ 42,4 bilhões em importações argentinas. No ano passado, a vantagem chinesa ficou clara.

Com total de US\$ 13,5 bilhões embarcados no ano passado ao país do tango, os chineses apertaram o ritmo das exportações e ficaram com pouco mais de um quinto (21,4%) das compras externas argentinas em 2021, em claro avanço em relação aos 14,3% que detinha em 2011. O Brasil aumentou os embarques ao país vizinho no ano passado, mas não em igual compasso. Com embarques de US\$ 12,4 bilhões correspondentes a 19,6% de fatia na importação argentina em 2021, o Brasil levou um tombo na última década. Em 2011, o país detinha 30% das compras externas do sócio do Mercosul. Os dados são do Indec, o instituto oficial de estatísticas do governo argentino.

Os chineses chegaram para ficar no primeiro lugar no ranking de fornecedores à Argentina, dizem especialistas. “É uma realidade com a qual precisamos nos acostumar. Achávamos que a Argentina era um mercado cativo, mas isso mostra que não é verdade. E a China manterá seu esforço de ganhar mercados, sejam em locais próximos ou distantes geograficamente”, diz José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

No ano passado, a venda de bens chineses à Argentina avançou 56,3%. A taxa ficou bem acima da média de 49,2% de crescimento das importações totais da Argentina. A exportação brasileira para o país vizinho cresceu menos, com alta de 43,3%. Entre os principais produtos exportados pela China à Argentina em 2021, estão as vacinas, certamente impulsionadas pela covid-19. Os dados da série histórica, porém, mostram que o avanço chinês vai bem além do cenário conjuntural. Trata-se de uma trajetória crescente no decorrer de mais de uma década.

Antes de desbancar o Brasil, a China tomou dos Estados Unidos, em 2010, o posto de segundo maior fornecedor à Argentina. Naquele ano os argentinos importaram US\$ 6,1 bilhões dos americanos e, dos chineses, US\$ 7,7 bilhões. Confortável, o Brasil ainda liderava a oferta de bens aos argentinos, com cifra de US\$ 18 bilhões. No ano seguinte, os brasileiros atingiram o auge de exportação ao sócio do Mercosul, com total de US\$ 22,2 bilhões, mais que o dobro dos US\$ 10,6 bilhões vendidos então pelos chineses.

Nos dez anos que se seguiram, porém, essa história mudou, de forma gradativa. Seguindo a montanha-russa por que passou a economia argentina desde então, tanto os embarques brasileiros como os chineses rumo à Argentina tiveram seus altos e baixos. Mas, em cada retomada da economia, o fôlego para o jogo dos asiáticos foi maior e a Argentina absorveu produtos made in China em ritmo mais acelerado do que os de origem Brasil. A diferença no placar dos embarques ficou cada vez menor, até o empate técnico em 2020, quando chineses venderam US\$ 8,66 bilhões para os argentinos, e os brasileiros, US\$ 7,6 bilhões a menos. No ano passado, com novo arranque mais vigoroso da China, o Brasil ficou para trás.

Conjuntamente, diz Castro, o Brasil pode ter sido até mais favorecido no ano passado que a China na exportação à Argentina. Isso porque o transporte de bens brasileiros destinados ao país vizinho vai majoritariamente por via terrestre, o que deixou os produtos menos sujeitos a choques de oferta logísticos que atingiram navios e contêineres necessários para as mercadorias atravessarem o mar desde a Ásia. Além disso, diz Castro, o embarque brasileiro foi favorecido também pela alta de preços do minério de ferro, um dos cinco itens que o Brasil mais exportou no ano passado para o parceiro.

Welber Barral, consultor e sócio da BMJ, destaca que em razão das exportações relativamente baixas dos argentinos à China, o comércio bilateral deles resultou em déficit de US\$ 7,4 bilhões

para o lado da Argentina em 2021. Com o Brasil, que importa valores mais altos, tradicionalmente, o saldo negativo foi bem menor, de US\$ 665,2 milhões. “O déficit comercial é importante neste momento para a Argentina, dado o cenário mais complicado do setor externo deles”, aponta. Mesmo assim os argentinos não deixaram de comprar muitos produtos chineses.

“Imaginava-se também que a Tarifa Externa Comum (TEC) poderia criar uma proteção para o comércio intrabloco, mas isso não foi suficiente”, diz Barral, referindo-se ao conjunto de tarifas cobradas quando um país do Mercado Comum do Sul (Mercosul) importa produtos de locais de fora do bloco. Os números oficiais do Brasil também mostram que a relação comercial com o sócio do bloco perdeu força. Em 2010, o país vizinho representou 9,2% da exportação total brasileira. Em 2018 a fatia caiu para 6,4% e não se recuperou mais. No ano passado foi de 4,2%.

O fortalecimento da relação comercial sino-argentina não é algo único, observa o economista Livio Ribeiro, pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas (FGV Ibre) e sócio da consultoria BRCG. “A China avança na provisão de bens industriais para América Latina como um todo desde meados dos anos 2000 e na última década os manufaturados chineses invadiram a região”, lembra. Isso, diz ele, mostra simplesmente que a China é mais competitiva. “É difícil enxergar um cenário no qual o espaço que ela ocupa não aumenta. Neste momento não imagino algo que levaria a uma estagnação da penetração chinesa.”

E não se trata apenas do avanço da China tomando espaço do Brasil nos mercados da região, diz Barral. Nos dados do ano passado, cita o ex-secretário de comércio exterior do Brasil, outros países asiáticos, como Indonésia, Tailândia e Coreia do Sul aumentaram a exportação aos argentinos em ritmo acima da média. São valores menores, mas que formam um conjunto representativo e mostram que a recuperação dos embarques brasileiros com a retomada da economia esperada para a região irá enfrentar a concorrência da Ásia como um todo e não somente dos chineses. Pelos dados do Indec, a importação de produtos tailandeses pela Argentina somou US\$ 1,6 bilhão em 2021, com alta de 54% contra o ano anterior. De produtos coreanos foram US\$ 648,3 milhões, 77,4% a mais que em 2020.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/01/2022

BP VAI ESTREAR EM GERAÇÃO SOLAR NO BRASIL EM 2023

Multinacional britânica também mira oportunidades em biogás e nova termelétrica a gás no país; Brasil foi eleito como mercado central da petroleira

Por André Ramalho — Do Rio



Presidente da BP no Brasil, Mario Lindenhayn, diz que país reúne recursos e perspectivas de crescimento da demanda — Foto: Anna Carolina Negri/Valor

A BP, uma das maiores petroleiras globais, tem planos de investir entre US\$ 3 bilhões e US\$ 4 bilhões por ano no mundo até 2025, em negócios de baixo carbono, e colocou o Brasil na rota da expansão da companhia em renováveis. A multinacional espera acelerar o crescimento no mercado brasileiro nos próximos anos e se prepara para estreitar na geração solar, em 2023. A companhia também tem planos de entrar no negócio de biogás.

Em paralelo, a petroleira britânica começa o ano em busca de descobertas de petróleo e gás natural no Brasil e traça planos de expansão também para a área de geração a gás. Sócia da GNA (Gás Natural Açú), responsável pelo parque termelétrico do Porto do Açú, em São João da Barra (RJ), a BP quer replicar o modelo e criar um polo de gás, associado à geração de energia, também no Ceará.

BP tem como meta elevar em 20 vezes a capacidade de geração renovável até 2030, para 50 gigawatts

Este mês, a BP assinou um memorando de entendimento com o governo cearense com o objetivo de explorar oportunidades em torno de uma potencial implantação de um polo de gás no Porto do Pecém. A ideia é construir um terminal de importação de gás natural liquefeito (GNL), associado a um projeto termelétrico de 2,2 gigawatts (GW). O presidente da BP no Brasil, Mario Lindenhayn, disse que o projeto termelétrico no Ceará já está “todo desenhado”.

“Temos leilões [de energia nova] previstos para este ano e estaremos atentos a eles para encontrar oportunidades de participar [com a termelétrica em Pecém]”, afirmou o executivo ao Valor.

No Açú, a multinacional tem uma fatia de 17% na termelétrica GNA I (1,3 GW), em operação desde setembro, e 21% na GNA II (1,6 GW), cujas obras começam este ano. O complexo envolve investimentos de US\$ 5 bilhões por parte dos sócios (BP/ Prumo / Siemens / SPIC). A exemplo do projeto do Açú, a BP pretende atuar como fornecedora exclusiva de GNL para a nova térmica do Pecém. A britânica vê potencial também para venda de gás para as usinas existentes no Ceará.

O segmento de gás é visto como vetor de crescimento da BP na transição energética. Em 2020, a companhia lançou novo plano estratégico que propõe transformar a petroleira numa empresa integrada de energia. Até 2025, o plano é direcionar entre 18% e 28% do investimento total para negócios de baixo carbono (eólica, solar, biocombustíveis, hidrogênio e captura e armazenamento de carbono). Isso representa de US\$ 3 bilhões a US\$ 4 bilhões ao ano. A ideia é que, até 2025, esses patamares subam para US\$ 5 bilhões anual, dez vezes mais que os níveis de 2020. A empresa não abre quanto do total irá para o Brasil.

A BP traçou como meta, para 2030, aumentar em vinte vezes a capacidade de geração renovável, para 50 GW; ampliar em 4,5 vezes a produção de bioenergia (como biocombustíveis), para 100 mil barris/dia; e, ao mesmo tempo, reduzir em 40% a produção de óleo e gás, para 1,5 milhão de barris/dia.

Nosso objetivo é ter um portfólio de energias bastante diferente do que tínhamos no passado. Esse é um grande passo. E o Brasil foi definido como um dos países estratégicos. Primeiro, naturalmente, pelas condições e recursos que o país oferece, mas, no nosso entendimento, o crescimento da demanda por energia no Brasil até 2050 é superior ao da demanda mundial. Nossa projeção de crescimento [da demanda brasileira] é de 2,2 vezes a atual. Isso é muito relevante”, comentou Lindenhayn.

A BP possui dois vetores de expansão em renováveis no Brasil: a solar, via joint venture Lightsource BP; e a produção de etanol, a partir da BP Bunge Bioenergia.

A Lightsource BP prevê investir R\$ 1,6 bilhão nas duas primeiras usinas solares no Brasil, em Icó e Milagres (CE). A companhia começou as obras de Milagres, cuja operação comercial está prevista para 2023 e marcará a estreia da empresa como geradora de energia solar no país. Os dois ativos somam 475 megawatts (MW). Os dois parques fazem parte da carteira de 1,5 GW que a Lightsource BP tem em projetos no Brasil. A empresa mira a expansão para outros Estados.

O executivo comentou que a BP ainda pretende se posicionar em energia eólica no Brasil. “Mas é importante que os projetos existentes avancem e tenhamos sucesso, para que, com isso, consigamos criar um ciclo positivo de investimentos”, afirmou. No setor de biocombustíveis, a joint venture com a Bunge é a segunda maior produtora sucroalcooleira do país. Passado um primeiro momento de integração dos ativos, após a formação da parceria em 2019, o plano agora é apostar em novos negócios, como o biogás - oriundo da biodigestão de matéria orgânica de resíduos e subprodutos, como a vinhaça.

Sem um barril de petróleo produzido no Brasil, atualmente mais de 80% das receitas da BP no país vêm dos negócios de renováveis. A petroleira também tem, no país, ativos de distribuição de combustíveis de aviação e marítimo; lubrificantes (Castrol); comercialização de energia; tancagem e logística de combustíveis (Opla).

Lindenhayn conta que a empresa também mantém a busca por novas descobertas de óleo e gás no Brasil. A petroleira participa neste momento, por exemplo, da perfuração de um poço em Alto de Cabo Frio Central, no pré-sal da Bacia de Campos. A empresa tem 50% do ativo, operado pela Petrobras.

“O petróleo continua fazendo parte do nosso portfólio, com peso menor que no passado, mas em qualquer cenário, do moderado ao mais agressivo [da transição energética], a demanda por petróleo ainda será muito grande no futuro. Temos oportunidades de exploração no Brasil e vamos continuar [a investir nelas]”, afirmou.

Em dezembro, a BP não participou do leilão de Sépia e Atapu, no pré-sal. “Quando se faz um compromisso de alocar parte relevante dos investimentos em renováveis, tem que se fazer escolhas”, justifica Lindenhayn.

Fonte: *Valor Econômico - SP*
Data: 28/01/2022



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PORTO DE SANTOS COMPLETA 130 ANOS – O QUE ESPERAR DO FUTURO?



Sergio Aquino, presidente da Federação Nacional dos Operadores, fala sobre o panorama geral do maior complexo portuário da América Latina — Foto: Divulgação/SPA

O maior complexo portuário da América Latina completa 130 anos de existência na quarta-feira (2). Cercado de grandes questões que movem o restante da cidade e toda a região, o Porto de

Santos está sempre em constante mudança e desenvolvimento.

Para falar sobre o presente e o futuro do cais santista, o Baixada em Pauta trouxe o especialista Sergio Aquino, atual presidente da Federação Nacional dos Operadores (Fenop).

Ao longo da entrevista, Aquino fala sobre o panorama atual do porto santista. Ele diz que são 130 anos vitoriosos. Segundo ele, muitos defendiam que o Porto de Santos não tinha mais para onde ir e que o caminho era investir no Porto de São Sebastião. “O porto superou tudo isso, sempre crescendo, sempre aumentando a operação, a produtividade e sempre sendo o sustentáculo logístico da competitividade brasileira de comércio exterior”.

“Muitos questionam se o Porto de Santos é o que é por causa do estado de São Paulo ou se o estado de São Paulo é o que é porque tem o Porto de Santos. Eu não me arrisco a responder”, aponta Aquino.

Ele fala também sobre os projetos previstos para serem executados em um futuro próximo, a desestatização, a ligação seca entre Santos e Guarujá, entre outros temas em alta sobre o cais santista.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 28/01/2022

PROJEÇÃO PARA SAFRA E EXPORTAÇÃO DE SOJA DO BRASIL RECUA POR CAUSA DA SECA, DIZ ASSOCIAÇÃO DO SETOR

Estimativa para colheita foi reduzida em 4,2 milhões, para 135,8 milhões de toneladas, abaixo do recorde do ciclo anterior. Perspectiva de exportação diminuiu de 91,1 milhões de toneladas para 86,9 milhões, segundo Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove).

Por Reuters



Soja — Foto: Divulgação/Confederação Nacional da Agropecuária

A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) reduziu em 4,2 milhões de toneladas sua projeção para a safra de soja do país em 2022, agora estimada em 135,8 milhões de toneladas e abaixo do recorde obtido na temporada anterior, em função da seca na região Sul.

Com isso, a perspectiva de exportação também diminuiu de 91,1 milhões de toneladas para 86,9 milhões, conforme levantamento divulgado nesta quinta-feira.

Já o esmagamento segue inalterado em 48 milhões de toneladas, acompanhado de aumento de 200 mil toneladas da exportação projetada para o farelo de soja para 18,3 milhões de toneladas, em meio a problemas climáticos no maior fornecedor global do subproduto, a Argentina, e ampla demanda no sudeste asiático.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 28/01/2022



AGÊNCIA BRASIL - DF

ROYALTIES SOBRE PRODUÇÃO DE PETRÓLEO SOMARAM VALOR RECORDE EM 2021

Por Fabiana Sampaio - Repórter da Rádio Nacional - Rio de Janeiro

A arrecadação da União, estados e municípios com royalties e participação especial sobre a produção de petróleo e gás natural bateu recorde em 2021. O balanço divulgado nesta quinta-feira (27) pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis informa a distribuição de R\$ 37,6 bilhões em royalties e R\$ 36,8 bilhões em participação especial para estados, municípios e União. Os valores superaram em 65% o que foi arrecadado em 2020.

A agência reguladora explica que o aumento da arrecadação se deve principalmente à alta do preço do barril de petróleo no mercado internacional e à perda de valor do real frente ao dólar. A

ANP também destaca que houve crescimento da produção dos campos sob o regime de partilha de produção, localizados no polígono do pré-sal.

Os royalties são uma compensação financeira paga pelas empresas que produzem petróleo e gás natural, já que as receitas são obtidas a partir de recursos não renováveis que pertencem ao país.

A cobrança incide sobre o valor da produção de cada campo e é paga mensalmente por essas empresas.

*Com informações da Agência Brasil

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 28/01/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FORNECEDORES LOCAIS QUEREM REPETIR EM PROJETO NAPANT APROXIMAÇÃO FEITA PARA FRAGATAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 28 Janeiro 2022



Figura ilustrativa do NAPANT (Divulgação Consórcio Polar-1)

CSENO/Abimaq pretende agendar com as partes envolvidas uma visita técnica ao Estaleiro Jurong Aracruz (EJA), onde o navio será construído, já no começo de 2022, a fim de entender as demandas e oferecer soluções com conteúdo local para apoiar o projeto.

Fornecedores locais buscam repetir no projeto de obtenção do Navio de Apoio Antártico (NAPANT) a aproximação feita junto à Marinha, Empresa Gerencial de

Projetos Navais (Emgepron) e SPE Águas Azuis no Programa das Fragatas Classe Tamandaré (PFCT). A Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore (CSENO) da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) pretende agendar com as partes envolvidas uma visita técnica ao Estaleiro Jurong Aracruz (EJA), onde o navio será construído, já no começo de 2022, a fim de entender as demandas e oferecer soluções com conteúdo local para apoiar o projeto.

“Para as fragatas, recebemos algumas demandas da thyssenkrupp de produtos em que eles tinham interesse em nacionalizar. A CSENO utilizou sua base instalada de associados para propor soluções ao consórcio. Pretendemos replicar para o NAPANT, intensificando visitas e aproximação junto à Marinha e Emgepron”, contou o presidente da CSENO/Abimaq, Bruno Galhardo, em entrevista à Portos e Navios.

Em 2021, a CSENO teve a oportunidade de visitar o Brasil Sul (SC), com equipes da Emgepron e da thyssenkrupp para verificar o avanço dos projetos no estaleiro. Na ocasião, o CEO da SPE Águas Azuis, Fernando Queiroz, apresentou o estágio do projeto das fragatas. A percepção da câmara setorial é que a maioria dos grandes fornecedores do projeto já está definida, com empresas estrangeiras — principalmente europeias e americanas, mas com alguma base instalada no Brasil para propor o suporte ao ciclo de vida do projeto.

Em relação ao conteúdo local, a CSENO apoia o novo movimento de renovação da esquadra da Marinha do Brasil e propõe uma visão atualizada dessa metodologia. Em vez de somar mão de obra, serviços e navepeças no mesmo pacote para calcular o conteúdo local, a câmara sugere que Marinha e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) criem metodologia com apuração apenas para máquinas e equipamentos, o que dividiria essa categoria com conteúdo local específico, dando previsibilidade para projetos futuros e fomentando o mercado.

A CSENO acredita que muito da metodologia de cálculo de conteúdo local e do pensamento sobre equipamentos para o projeto do navio polar, por exemplo, seja replicado do modelo dos projetos das fragatas Tamandaré, guardadas as devidas diferenças conceituais dos dois projetos de meios navais militares. “Entendemos que existem melhorias que podem ser feitas para os projetos futuros da Marinha”, comentou Galhardo.

Em novembro de 2021, começaram as consultas aos potenciais fornecedores do projeto do NApAnt, cujo grupo construtor foi confirmado pela Marinha em outubro do mesmo ano. O conteúdo local exigido inicialmente para o futuro navio previa o índice mínimo de 45%, sendo que a proposta selecionada pela força naval, do grupo Sembcorp Marine, apontou o percentual de 47,68%. A Emgepron já sinalizou que pretende promover encontros e eventos sobre o navio polar com fornecedores locais e representantes da comunidade marítima, por intermédio do Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro e da Abimaq.

'Polar-1 Ltda' é o nome da sociedade de propósito específico (SPE) formada pelo EJA e pela Sembcorp Marine Specialised Shipbuilding, que fazem parte do mesmo grupo, a partir do resultado da concorrência promovida pela Marinha para obtenção do navio. A Marinha informou que a negociação contratual com a SPE Polar-1 é conduzida pela contratante Emgepron e deverá cumprir os trâmites legais e condições estipuladas na RFP (Request for Proposal) para a assinatura do contrato no prazo mais breve possível. A entrega do navio à força naval está prevista para 2025.

O novo NApAnt substituirá o navio de apoio oceânico (NApOc) Ary Rongel (H-44), que se aproxima do final do ciclo de vida. A Marinha destaca que o processo de seleção baseou-se na expertise técnica e gerencial do seu pessoal e contou com o apoio da Fundação Getúlio Vargas (FGV) e do BNDES. A escolha da melhor oferta para atender o projeto teve início com a divulgação da RFP, em maio de 2020, e aplicou duas ferramentas principais: análise multicritério à decisão (AMD) e análise de riscos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 28/01/2022

SOBE NÚMERO DE CASOS DE COVID-19 EM PLATAFORMAS

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 27 Janeiro 2022



Entidades sindicais afirmam que, em reunião nesta quinta-feira (27), Petrobras confirmou existência de cerca de 1.500 trabalhadores contaminados pela doença em plataformas offshore.

Entidades sindicais afirmam que, em reunião nesta quinta-feira (27), o grupo de Estrutura Organizacional de Resposta (EOR) da Petrobras confirmou a existência de cerca de 1.500 trabalhadores próprios contaminados pela Covid-19 nas unidades da



companhia em todo o país. Representantes da Federação Única dos Petroleiros (FUP) e sindicatos filiados presentes à reunião receberam informação de que são 1.363 confirmados em diferentes situações e 121 deles na 'triagem positiva' — quando o teste é feito pela empresa antes do embarque e antes do início dos turnos. A explosão de casos de contaminação por Covid-19 nas unidades da petroleira foi causada pelo avanço da variante Ômicron.

Do total de casos confirmados, 900 estão no estado do Rio de Janeiro, sendo 548 no Norte Fluminense, onde está a maior parte das plataformas de petróleo (unidades offshore). Em seguida, vem São Paulo, com 110 casos confirmados, Espírito Santo (88) e Bahia (70). De acordo com a FUP, no último dia 15 de dezembro, havia 19 casos confirmados de contaminação por coronavírus na empresa. A federação atualizou que permanece em 59 o total de óbitos desde o começo da pandemia e que três trabalhadores estão hospitalizados.

Os petroleiros reclamam de demora no processo de desembarque dos trabalhadores suspeitos e confirmados de Covid-19 nas plataformas offshore. Os números apresentados pela Petrobras indicam que 195 trabalhadores estão desembarcando das plataformas nesta quinta-feira (27), número acima da média da última semana de 173 desembarques sanitários por dia. "Entendemos toda a problemática da logística, mas o fato é que a prática está se revelando ineficaz", afirmou o diretor de segurança, meio ambiente e saúde da FUP, Antonio Raimundo Teles.

Os sindicatos reivindicam encontros permanentes entre as partes para o monitoramento conjunto da pandemia, diante da explosão de casos decorrente do avanço da variante Ômicron. A categoria informou que esta foi a segunda reunião, este ano, entre sindicalistas e a equipe de EOR da Petrobras. Na reunião de hoje, o responsável de logística offshore da Petrobras, Alex Murteira Celem, disse que a empresa está ampliando a frota de helicópteros para agilização dos desembarques nas unidades marítimas.

A promessa é de contratação de quatro aeronaves, duas delas para serem utilizadas imediatamente e as demais entrando em operação no dia 5 de fevereiro. Na ocasião, o representante da Petrobras ressaltou que a logística é complexa e necessita ser conciliada com o total de vagas sanitárias em hotéis. Ele acrescentou que 22 pilotos e copilotos foram afastados do trabalho por contaminação por Covid-19.

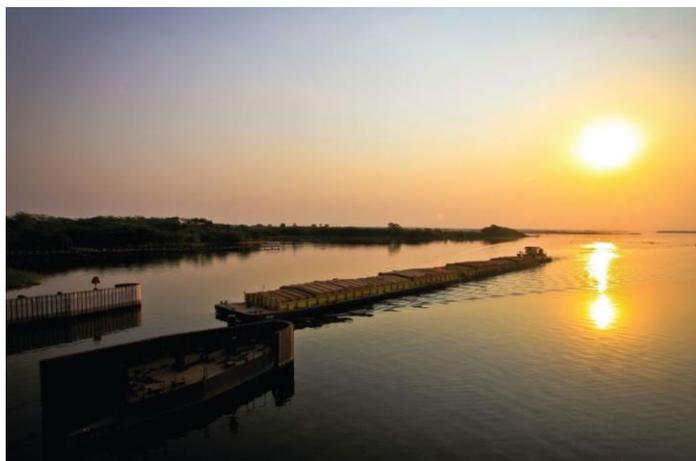
Procurada pela Portos e Navios, a Petrobras informou que, até a última quarta-feira (26), havia cerca de 1.400 casos confirmados de Covid-19 na empresa, entre seus quase 40.000 empregados. "No momento, observa-se o aumento dos casos de Covid-19 em todo o Brasil e esse aumento de incidência no país tem reflexo também na indústria de petróleo e gás. Todos os novos casos confirmados na companhia são assintomáticos ou com sintomas leves. Não há impacto significativo nas operações em razão de afastamentos de colaboradores contaminados", informou a Petrobras em nota.

A empresa ressaltou que suas atividades operacionais são desempenhadas de forma segura e de acordo com rigorosos padrões de segurança e protocolos de saúde, entre os quais: testagem; distanciamento físico; uso obrigatório de máscaras; procedimentos de higienização e limpeza de mãos, ambientes e equipamentos; adequação de efetivo; isolamento imediato e desembarque dos casos suspeitos e seus contactantes.

A Petrobras confirmou que está aumentando a sua frota de aeronaves para garantir o desembarque dos casos positivos em suas unidades no menor prazo possível. "A companhia monitora continuamente, tanto os indicadores internos como externos, e ajusta suas medidas quando necessário, avaliando constantemente o uso racional de recursos, e mantendo sempre rigorosos padrões em prol da segurança dos colaboradores", frisou a empresa.

ANO ESTRATÉGICO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 27 Janeiro 2022



Com agenda mais curta no legislativo devido às Eleições e sem previsão para início de discussões sobre 'BR dos Rios', Abani buscará diálogo com apresentação de estudos e propostas de soluções para problemas específicos da navegação interior.

A Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) considera que 2022 será um ano estratégico para a apresentação de estudos e propostas de soluções para problemas específicos da navegação

interior. A avaliação é que, por ser um ano eleitoral, os trabalhos no legislativo vão se concentrar mais no primeiro semestre, o que reduzirá o tempo para analisar propostas voltadas para o modal, como eventualmente o programa que o governo pretende lançar, apelidado de 'BR dos Rios', que ainda não tem previsão de ser apresentado ao Congresso.

“Não queremos que o ‘BR dos Rios’ chegue muito quadrado no Congresso e sem a nossa participação. Queremos dialogar e oferecer soluções. Nosso sonho como entidade é ter um novo marco regulatório para a navegação (marítima) e outro para a navegação interior”, disse o presidente da Abani, Dodó Carvalho, em entrevista à Portos e Navios. Para isso, a associação espera sintonia com o Ministério da Infraestrutura para endereçar os principais gargalos do modal com embasamento técnico.

O entendimento é que a navegação interior não pode ser obrigada a cumprir determinados regramentos que são semelhantes aos aplicados a navios de longo curso ou de cabotagem, por exemplo em exigências alfandegárias. Para a Abani, o momento é favorável para a expansão da navegação interior, aproveitando o gancho de crescimento dessa modalidade pela saída da produção de grãos do Mato Grosso pelo Arco Norte, com surgimento de grandes comboios e grandes empresas se instalando na região.

Carvalho acredita que a navegação não avança no Brasil porque a sociedade ainda não a conhece o suficiente para defendê-la, como ocorre, por exemplo, a favor do transporte rodoviário. Na visão da Abani, esse movimento de conscientização é necessário para a navegação interior ser vista como solução logística e para que o legislativo volte mais a atenção para o desenvolvimento de políticas públicas para o segmento.

A associação identifica que a navegação interior ainda esbarra em um engessamento maior do que outros modais. Carvalho acrescentou que faltam regras mais equilibradas para o uso múltiplo das águas, o que causa muitas vezes desvantagem da navegação interior em detrimento da geração hidrelétrica. Ele citou que, nos longos períodos em que a navegação fica suspensa em bacias como a do Rio Tietê, falta credibilidade por parte dos clientes, que acabam optando por pagar mais caro pelo transporte rodoviário para não atrasarem suas logísticas. Essas questões, de acordo com a Abani, prejudicam principalmente empresas de pequeno porte, que não conseguem manter suas frotas. “Precisamos que o uso múltiplo das águas seja respeitado”, defendeu Carvalho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/01/2022

ARRECADÇÃO COM ROYALTIES E PARTICIPAÇÃO ESPECIAL FOI RECORDE EM 2021

Da Redação OFFSHORE 27 Janeiro 2022



A arrecadação com royalties e participação especial foi recorde em 2021. Foram distribuídos R\$ 37,6 bilhões de royalties e R\$ 36,8 bilhões de participação especial para estados, municípios e à União. Esse valor é 65% superior ao distribuído em 2020.

O aumento da arrecadação deve-se sobretudo a elevação do preço do barril de petróleo no mercado internacional e da taxa de câmbio, contudo, destaca-se também o crescimento da produção dos campos sob o regime de partilha de produção, sujeitos à alíquota de royalties de 15%.

Os royalties são uma compensação financeira devida à União, aos Estados, ao DF e aos municípios beneficiários pelas empresas que produzem petróleo e gás natural no território brasileiro: uma remuneração à sociedade pela exploração desses recursos não renováveis.

Os royalties incidem sobre o valor da produção do campo e são recolhidos mensalmente pelas empresas produtoras de petróleo e gás natural. O valor a ser pago é obtido multiplicando-se três fatores: alíquota prevista no contrato para exploração e produção de petróleo e gás, que pode variar de 5% a 15%; produção mensal de petróleo e gás natural produzidos pelo campo e o preço de referência desses hidrocarbonetos no mês. Os royalties são distribuídos mensalmente aos beneficiários.

A participação especial é a compensação financeira extraordinária devida pelas empresas que exploram campos com grande volume de produção e/ou grande rentabilidade. Para apuração da participação especial, alíquotas progressivas, que variam de acordo com a localização da lavra, o número de anos de produção e o respectivo volume de produção trimestral fiscalizada, são aplicadas sobre a receita líquida da produção trimestral de cada campo, consideradas as deduções previstas em lei (royalties, investimentos na exploração, custos operacionais, depreciação e tributos). A participação especial é distribuída trimestralmente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/01/2022

PROJETO E ESTUDOS AMBIENTAIS DE TUP EM PECÉM SÃO APRESENTADOS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27 Janeiro 2022



Como parte da fase de licenciamento ambiental do Terminal Portuário de Uso Privado (TUP) da Nordeste Logística (Nelog), que deverá ser instalado em área do complexo do Pecém, a Superintendência Estadual do Meio Ambiente (Semace) promoveu, nesta quinta-feira (27), uma audiência pública para a apresentação do projeto e dos estudos ambientais do empreendimento.



O processo de licenciamento do projeto está sendo conduzido pelo complexo do Pecém, visando à obtenção da Licença Previa. “Estamos totalmente preparados para receber o TUP NELOG. Neste ano, o Porto do Pecém completa 20 anos e não temos dúvida de que seguiremos evoluindo”, pontuou Rebeca Oliveira, diretora de Relações Institucionais do Complexo do Pecém.

A Semace receberá, pelos próximos 20 dias, as respostas, por parte do empreendedor, aos questionamentos que ficaram pendentes na audiência.

O TUP Nelog ocupará uma área terrestre de 83,5 hectares, abrangendo quatro terminais para o transporte de minério de ferro, grãos agrícolas, fertilizantes e contêineres. De acordo com José Roberto Correia Serra, diretor da Nelog, a expectativa é de que o empreendimento seja responsável pela geração de dois mil empregos diretos na fase de obras, além de seis mil postos de trabalho diretos e indiretos quando estiver totalmente operacional, em 2026.

“Nossa expectativa é iniciar as obras em 2023 e entrar na fase operacional plena em 2026, com os quatro terminais ativos. Além da geração de emprego, o TUP Nelog trará impacto significativo na arrecadação tributária do Estado e na movimentação do Porto do Pecém”, disse José Roberto Correia Serra.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/01/2022



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006