

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 137/2021
Data: 31/08/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MAIS DE 8,7 MIL TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS SÃO IMUNIZADOS CONTRA COVID-19.....	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
PRORROGADAS AS INSCRIÇÕES PARA AS CATEGORIAS INICIATIVAS INOVADORAS E ARTIGOS TÉCNICO-CIENTÍFICOS DO PRÊMIO ANTAQ 2021	5
ANTAQ REALIZARÁ 508ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA NESTA QUINTA-FEIRA (2)	5
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	6
POLÍCIA FEDERAL NOMEIA NOVA CHEFE EM SANTOS	6
ATENDIMENTOS ADMINISTRATIVOS DA SPA ESTARÃO SUSPENSOS ENTRE 6 E 8 DE SETEMBRO	7
PELO MUNDO: COFCO INTERNATIONAL CONSOLIDA SUA POSIÇÃO À MEDIDA QUE O BRASIL SE ERGUE COMO UMA POTÊNCIA AGRÍCOLA	7
BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC.DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA	10
PORTOS DO PARANÁ DEBATEM AVANÇOS DOS SETOR NO FÓRUM SUL EXPORT.....	10
ISTOÉ - DINHEIRO	11
FERNANDO GALDI É NOMEADO DIRETOR DA CVM E CUMPRIRÁ MANDATO ATÉ O FIM DO ANO.....	11
DÍVIDA BRUTA DO GOVERNO GERAL FICA EM 83,8% DO PIB EM JULHO, MOSTRA BC	12
DISCUSSÃO DE RELATÓRIO DO BR DO MAR NA CAE DO SENADO É ADIADA PARA 14 DE SETEMBRO.....	12
AGRO: MINISTROS DAS AMÉRICAS VÃO DISCUTIR AMEAÇAS AO COMÉRCIO E SUSTENTABILIDADE	13
MONEYTIMES	13
MINISTRO DE MINAS E ENERGIA FARÁ PRONUNCIAMENTO NESTA TERÇA EM MEIO A CRISE HÍDRICA.....	13
PARANÁ REGISTRA PLANTIO DE 3% DO MILHO DA NOVA SAFRA E VÊ AVANÇO DA COLHEITA 20/21.....	14
ENTIDADES DO AGRO APONTAM PREOCUPAÇÃO COM DESAFIOS INSTITUCIONAIS DO BRASIL.....	14
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	15
GOVERNO CRIA BANDEIRA TARIFÁRIA ESPECIAL PARA O PERÍODO DE CRISE	15
RIO GRANDE DO SUL AVALIA MERCADO INTERNO PARA HIDROGÊNIO VERDE	18
JORNAL O GLOBO – RJ	19
PRESIDENTE DA CAIXA DIZ QUE BANCO FARÁ 'MAIOR OPERAÇÃO DE CRÉDITO DA HISTÓRIA DO BRASIL'	19
GOVERNO ENVIA AO CONGRESSO ORÇAMENTO DE 2022 SEM REAJUSTE NO BOLSA FAMÍLIA	20
PAULO GUEDES É CONVIDADO A DAR EXPLICAÇÕES NA CÂMARA SOBRE SAÍDA DA CAIXA E BB DA FEBRABAN	21
REFORMA ADMINISTRATIVA: RELATOR APRESENTA PARECER DE PROPOSTA QUE MUDA REGRAS PARA SERVIDOR.....	22
DÍVIDA PÚBLICA CAI PELO QUINTO MÊS SEGUIDO E CHEGA A 83,8% DO PIB.....	23
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	24
CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA NO BRASIL BATE RECORDE EM JULHO, PUXADO PELA INDÚSTRIA.....	24
TAXA DE DESEMPREGO RECUA NO 2º TRIMESTRE, MAS PAÍS AINDA TEM 14,4 MILHÕES EM BUSCA DE.....	26
MESMO COM CRISE HÍDRICA, APAGÃO DEVERIA SER QUASE IMPOSSÍVEL NO BRASIL	27
SENADOR TRANSFORMA BR DO MAR EM CANHÃO QUE PODERÁ AFUNDAR EMPRESAS BRASILEIRAS DE CABOTAGEM	29
VALOR ECONÔMICO (SP)	30
COPERSUCAR E VIBRA SELAM UNIÃO NO COMÉRCIO DE ETANOL	30
SENADORES APROVAM REQUERIMENTO PARA DEVOLVER MP QUE INSTITUI MARCO LEGAL DAS FERROVIAS.....	32
MINÉRIO DE FERRO RECUA MAIS 1,9% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO	32
FORTE ATUAÇÃO EM INFRAESTRUTURA	33
OS DESAFIOS PARA AVANÇAR NA ÁSIA	35
MARCO LEGAL DAS FERROVIAS PREVÊ NOVO MODELO DE CONTRATOS.....	37
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	38
GOVERNO EDITA MP QUE INSTITUI NOVO MARCO LEGAL DE FERROVIAS	38
PORTAL PORTOS E NAVIOS	39
“CONCESSIONÁRIO PRIVADO PRECISARÁ DE TODAS OPORTUNIDADES POSSÍVEIS”, AVALIA BIRAL.....	39
CMA CGM REGISTRA LUCRO RECORDE DE US \$ 3,5 BILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE	41
O MAIOR CONTÊINERES DO MUNDO FAZ PRIMEIRA TRAVESSIA PELO CANAL DE SUEZ.....	41
BR DO MAR: APRESENTAÇÃO DE RELATÓRIO NA CAE ADIADO POR DUAS SEMANAS	42
DNV GL LANÇA ESTUDO PREVISÃO MARÍTIMA PARA 2050, SOBRE RISCO DE CARBONO.....	43
MOL ASSINA MEMORANDO PARA UTILIZAR ROBÔS EM SUA FROTA.....	43



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 137/2021
Página 3 de 44
Data: 31/08/2021
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	44
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	44



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MAIS DE 8,7 MIL TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS SÃO IMUNIZADOS CONTRA COVID-19

Vacinação continua nos próximos dias em postos de Santos e Guarujá, segundo as prefeituras
Por: Redação

Um total de 8.741 trabalhadores que atuam no Porto de Santos estão totalmente imunizados contra a covid-19. Os portuários tomaram as segundas doses em um posto aberto pela Prefeitura de Santos exclusivamente para este público ou em Guarujá, onde 549 foram vacinados. No entanto, ainda há os que devem se imunizar em unidades de saúde nos próximos dias.

Nesta lista, estão trabalhadores portuários avulsos (TPAs), vinculados a terminais ou servidores de órgãos federais, como a Receita Federal (Alfândega), o Instituto Brasileiro dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e do Serviço de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), além dos funcionários da Autoridade Portuária de Santos (APS ou, em inglês, a Santos Port Authority).

Foram três dias em que os profissionais puderam tomar as doses da vacina de Oxford/Astrazeneca no Santos Convention Center, na Ponta da Praia. De acordo com a administração municipal, cerca de 12 mil imunizantes foram enviados pelo Governo do Estado para completar o esquema vacinal dos portuários.

Porém, como a aplicação das primeiras doses foi escalonada de acordo com a idade, há portuários que deverão ser imunizados apenas nos próximos dias. Neste caso, a orientação da Prefeitura é para que os portuários procurem unidades de saúde. Neste caso, não há distinção de categoria profissional.

Para tomar a segunda dose, basta levar a carteirinha de vacinação, um documento com foto e um comprovante de residência.

Guarujá

Em Guarujá, onde foram vacinados os trabalhadores que atuam na Margem Esquerda do Porto, a Prefeitura informa que 3.494 trabalhadores portuários já receberam a primeira dose da vacina. Destes, 549 foram imunizados com a segunda dose.

No total, são 3.610 trabalhadores portuários na Cidade e ainda há possibilidade de imunização. Para a primeira dose, os profissionais devem procurar o Ginásio do Guaibê, na Avenida Santos Dumont, 420 – Santo Antônio. Até a próxima sexta-feira, o local funcionará às segundas e quintas-feiras, das 13 às 19 horas; e às terças, quartas e sextas-feiras, das 9 às 15 horas.

Já a partir do dia 8, o horário muda e o Guaibê passa a atender a população de segunda a sexta-feira, somente das 9 às 15 horas. O local mantém atendimento para primeiras e segundas doses.

Além do Guaibê, outras seis unidades de saúde da rede de Atenção Básica, também disponibilizam a segunda dose. São elas: UBS da Vila Baiana, UBS Morrinhos, Pae Cará; e as Unidades de Saúde da Família (Usafas) do Perequê, Las Palmas e Boa Esperança, que funcionam das 9 às 15 horas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/08/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PRORROGADAS AS INSCRIÇÕES PARA AS CATEGORIAS INICIATIVAS INOVADORAS E ARTIGOS TÉCNICO-CIENTÍFICOS DO PRÊMIO ANTAQ 2021

As inscrições para as duas categorias foram prorrogadas para 15 de setembro. A solenidade de premiação ocorrerá em 14 de outubro

Os interessados em participar do Prêmio ANTAQ 2021 nas categorias “Iniciativas Inovadoras” e “Artigos Técnico-Científicos” poderão realizar suas inscrições até 15 de setembro. Além das duas categorias, o Prêmio ANTAQ 2021 contempla ainda as categorias Desempenho Ambiental e Conformidade Regulatória. Mais informações sobre as quatro categorias do Prêmio ANTAQ 2021 estão disponíveis no regulamento no final desta matéria. A solenidade de premiação ocorrerá no dia 14 de outubro de 2021.

Na categoria Iniciativas Inovadoras, serão premiadas as empresas atuantes no setor de transportes aquaviários que tenham adotado iniciativas geradoras de melhorias operacionais, ambientais ou de gestão. Poderão concorrer nesta categoria, trabalhos individuais ou em grupo, que tenham sido implementados em Portos Organizados: terminais; instalações de apoio de transporte aquaviário (Registros); Empresas Brasileiras de Navegação –EBNs; e pessoas, entidades ou empresas cujas iniciativas trouxeram benefícios significativos ao setor aquaviário. Nesta categoria, um participante poderá concorrer com mais de uma Iniciativa Inovadora.

Para a categoria Artigos Técnico-científicos, serão premiados trabalhos nas áreas de Direito, Economia, Regulação, Meio Ambiente, Gestão, Ciências Sociais, Geografia, Políticas Públicas e Infraestrutura e Logística que apresentem relevância técnico-científica e institucional em conformidade com as áreas de atuação de competência da ANTAQ. Poderá concorrer nesta categoria qualquer cidadão brasileiro, maior de 18 anos.

Premiação

Ao primeiro, segundo e terceiro lugares de cada uma das quatro categorias ou modalidades do Prêmio será destinado um troféu, cabendo aos demais finalistas um certificado atestando sua condição de finalista. Na categoria Artigo Técnico-científico, além do troféu, os melhores artigos serão publicados, com a devida menção de sua condição de participante da edição do Prêmio ANTAQ 2021.

Regulamento e inscrições

Clique no link abaixo para acessar a íntegra do regulamento do Prêmio e as fichas de inscrição nas categorias “Iniciativas Inovadoras” e “Artigos Técnico-Científicos”:

www.gov.br/antag/pt-br/noticias/agencia-lanca-premio-antag-2021/REGULAMENTOPrmioANTAQ2021.pdf/view

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 31/08/2021

ANTAQ REALIZARÁ 508ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA NESTA QUINTA-FEIRA (2)

Reunião será por videoconferência e começará às 15h

A ANTAQ realizará a 508ª Reunião Ordinária de Diretoria em 2 de setembro. A ROD será por videoconferência e começará às 15h. A pauta externa traz 45 itens a serem deliberados.

Entre as deliberações está a análise da proposta de regulamentação do instituto de uso temporário nos portos organizados. Haverá também deliberações sobre autorização para Empresa Brasileira de Navegação, para terminais de uso privado (TUPs) e registros de instalação de apoio ao transporte aquaviário.

Além disso, haverá uma análise sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para exploração comercial da linha de navegação de travessia, localizada na diretriz da BR-319, entre os municípios de Manaus/AM e Careiro da Várzea/AM.

Acesse a pauta em <https://www.gov.br/antag/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/reunioes-deliberativas/atas-e-pautas-das-reunioes>.

Sustentação Oral

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

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

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

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

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAG

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 31/08/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

POLÍCIA FEDERAL NOMEIA NOVA CHEFE EM SANTOS

Informação: Santaportal (31 de agosto de 2021)



Foto: Divulgação / Santaportal

A Polícia Federal em Santos tem uma nova chefe: a delegada Luciana Fuschini Nave foi nomeada para o cargo nesta terça-feira (31), em portaria publicada no Diário Oficial da União.

Luciana tomou posse na Polícia Federal no ano de 2002, sendo lotada na delegacia de Santos desde então, onde presidiu investigações de grande relevância em diversas áreas de atribuição da corporação.

Nos últimos anos, a delegada Luciana Fuschini Nave foi chefe do Núcleo de Imigração e coordenadora da Cesportos (Comissão Estadual de Segurança nos portos, terminais e vias

navegáveis do estado de São Paulo), tendo obtido destaque por sua atuação diligente e promoção da integração entre órgãos parceiros e entidades privadas.

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

Data: 31/08/2021

ATENDIMENTOS ADMINISTRATIVOS DA SPA ESTARÃO SUSPENSOS ENTRE 6 E 8 DE SETEMBRO

Informação: Santos Port Authority (31 de agosto de 2021)

Devido aos feriados de 7 de setembro (terça-feira, Dia da Independência do Brasil) e 8 de setembro (quarta-feira, Dia de Nossa Senhora do Monte Serrate, padroeira de Santos – feriado municipal), os serviços administrativos da Santos Port Authority estarão suspensos entre os dias 6 e 8, (segunda, terça e quarta-feira).

Os serviços essenciais de atendimento ao usuário funcionam em regime de plantão. O Porto de Santos funciona normalmente.

Para casos de emergência, o telefone da Guarda Portuária é (13) 3202-6570.

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

Data: 31/08/2021

PELO MUNDO: COFCO INTERNATIONAL CONSOLIDA SUA POSIÇÃO À MEDIDA QUE O BRASIL SE ERGUE COMO UMA POTÊNCIA AGRÍCOLA

Informação: COFCO International (31 de agosto de 2021)



Fundado em 1892, o Porto de Santos é um símbolo das imensas transformações do Brasil nos últimos séculos – Foto: Terminal T12A da COFCO International em Santos

Milhões de imigrantes chegaram ao país pelo porto no final do século XIX e início do século XX, com destino ao interior por via férrea. Utilizado inicialmente para exportar o café produzido do estado de São Paulo, o porto se expandiu

gradativamente, aumentou sua capacidade e diversificou a oferta de produtos exportados.

Hoje, o Porto de Santos é o centro de exportação mais movimentado da América Latina, conectando mais de 600 portos em 125 países e exportando todas as principais commodities da região, incluindo café, milho, açúcar e soja.

Por ser a rota de comércio exterior mais importante do Brasil, é também o coração das operações da COFCO International.

A COFCO International possui dois terminais em Santos. O Terminal T-12A movimenta as exportações mundiais de soja, trigo, milho e açúcar, enquanto o Terminal Cereal Sul é responsável pelas importações de trigo. O porto também tem capacidade para armazenar 67 TKUs (toneladas por quilômetro útil) de grãos e oleaginosas e 90 TKUs de açúcar.

CRESCENDO JUNTOS

À medida que o Brasil cresceu e se tornou o quarto maior produtor mundial de grãos e oleaginosas, bem como o segundo maior exportador do mundo*, a COFCO International também fortaleceu continuamente sua posição no País.

A empresa está posicionada estrategicamente em todos os principais corredores de exportação e com presença em toda a cadeia de valor, conectando os agricultores brasileiros aos mercados em todo o mundo.

A COFCO origina e exporta grãos, sementes oleaginosas, açúcar, café e algodão no Brasil. Também produz etanol, que é vendido principalmente no mercado local. Da origem e esmagamento à armazenagem e exportação, a empresa está presente em todos os principais pontos de exportação, transportando mercadorias por caminhão, barcaça e ferrovia.

Na área de grãos e oleaginosas, a COFCO International possui dois terminais portuários, uma planta de esmagamento e 19 armazéns espalhados pelo país.

A planta de esmagamento de Rondonópolis está estrategicamente localizada no Estado de Mato Grosso, maior produtor de soja do Brasil. Com acesso direto a Santos por ferrovia e um duto em construção conectando distribuidores de biodiesel nas proximidades, a usina pode processar 1,3 milhão de toneladas de soja por ano e produzir quase 350 mil toneladas por ano de biodiesel.



PONTO CERTO

A empresa também é uma das cinco maiores comercializadoras de açúcar do mundo, movimentando mais de 6 milhões de toneladas em 2020, com 1,45 milhões de toneladas produzidas em suas quatro usinas no Brasil. Dependendo da demanda global por açúcar e combustível para transporte, as usinas da empresa podem alternar a produção para açúcar ou etanol, que pode ser misturado para a criação de biocombustível.

- Presença consolidada na região Centro-Sul do Brasil
- 4 usinas com capacidade de moagem de 17 milhões de toneladas de cana-de-açúcar
- 6000 funcionários dedicados
- Aumento na moagem em 45% desde 2015

Para alimentar suas usinas, a COFCO International mantém parcerias com terceiros para o cultivo de sua própria cana-de-açúcar. Em seguida, planta, trata, colhe e processa a cana para produzir açúcar, etanol e energia. Essas extensas operações a tornam um dos maiores produtores de açúcar e etanol do Brasil.



As usinas de açúcar da COFCO no Brasil produzem açúcar e etanol, que são usados nos mercados local e internacional

Graças a melhorias na eficiência industrial, produtividade agrícola e constantes investimentos em tecnologia, dados e processos operacionais, a COFCO International tem se mantido competitiva no negócio e ampliado seus



investimentos com forte retorno.

VALOR AGREGADO: EXPERTISE LOCAL, PERSPECTIVA GLOBAL

A combinação de uma ampla rede local e global com o profundo conhecimento do complexo cenário de commodities do Brasil é vista como um dos pontos fortes da empresa.

E com uma reputação de empregador de primeira linha, a COFCO International é capaz de atrair os principais talentos do comércio de commodities do Brasil. Em 2020 foi reconhecida como uma das empresas com o melhor desempenho em gestão de pessoas no Prêmio Valor Carreira, pelo terceiro ano consecutivo.

Com raízes na China, a empresa também desempenha um papel fundamental no fortalecimento dos laços entre o Brasil e seu principal mercado de exportação. O Brasil é o parceiro econômico e político mais importante da China na América do Sul e um mercado-chave para a expansão da produção de soja.

Os fortes laços da empresa com o mercado chinês, combinados com uma operação local bem estabelecida, fazem da COFCO International um parceiro comercial valioso para os produtores brasileiros.

SUSTENTABILIDADE E INOVAÇÃO

O Brasil também é onde muitos dos esforços de tecnologia, inovação e sustentabilidade da empresa se originam.

A COFCO International vê a rastreabilidade como a chave para o desenvolvimento de cadeias de suprimentos sustentáveis. Por essa razão, a empresa realizou análises de risco e coletou dados de satélite em milhões de hectares de fazendas.

A empresa, juntamente com outras traders de commodities, também está ativamente envolvida no Soft Commodities Forum (SCF), onde trabalha para obter cadeias de suprimento de soja transparentes e rastreáveis na região do Cerrado brasileiro.

Sua meta ambiciosa de alcançar rastreabilidade total para a produção de soja de origem direta até 2023 é apoiada por um projeto em parceria com a International Finance Corporation (IFC), membro do Grupo Banco Mundial.

A cooperação se concentra na triagem de fazendas de soja para garantir a conformidade com os principais critérios ambientais e sociais e na capacitação dos agricultores em prol de práticas agrícolas mais sustentáveis.

A COFCO International ganhou diversos prêmios em reconhecimento ao seu empréstimo vinculado à sustentabilidade, o maior já feito por uma trader de commodities. Com foco especial na rastreabilidade da soja de origem direta no Brasil, o empréstimo se tornou uma referência no setor por colocar a sustentabilidade no centro dos negócios da empresa.

Enquanto a soja continua sendo o foco principal do trabalho de sustentabilidade da COFCO International no País, o café do Brasil também tem visto um aumento nos esforços para reduzir a pegada de carbono, reflorestar terras, apoiar as comunidades locais e também conservar a água.

Hoje, o Brasil responde por 40% dos investimentos mundiais da COFCO International. E de seus 11.000 funcionários globais, aproximadamente dois terços estão baseados no País.

Com a demanda global acelerada, a COFCO International planeja crescer ainda mais. Olhando com confiança para o futuro, a empresa continuará a investir no Brasil, reforçando ainda mais o

seu compromisso e contribuindo para a criação de cadeias de valor sólidas e sustentáveis no País.

* Segundo estudo divulgado em 2021 pela Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária).

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

Data: 31/08/2021



BRASIL EXPORT – FÓRUM NAC.DE LOGIST. E INFRAEST. PORTUÁRIA PORTOS DO PARANÁ DEBATEM AVANÇOS DOS SETOR NO FÓRUM SUL EXPORT



Foto: Robert Silva para SUL EXPORT

Representantes dos portos da região Sul do Brasil estão reunidos no Fórum Brasil Export, que debate multimodalidade, integração logística e desenvolvimento da atividade portuária. O evento, que começou nesta segunda-feira (30), acontece em Rio Grande, no Rio Grande do Sul.

O diretor presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, e o diretor de desenvolvimento empresarial, André Pioli, integram a programação, que vai até amanhã (31). Os avanços paranaenses são destaque nos debates que vão integrar o Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária – Brasil Export.

Na terça-feira, às 15h30, Garcia participa do quarto painel do evento: “Desafios para a implantação da efetiva integração logística multimodal”. Com moderação de Mário Povia, Conselheiro Nacional do Brasil Export, o diretor presidente dos portos paranaenses divide espaço de fala com Marcello da Costa, Secretário Nacional de Transportes Terrestres; Beto Abreu, presidente da Rumo; Fabiano Medeiros, Diretor Superintendente da Ecosul; Fernando Estima, Superintendente da Portos RS; Fábio da Veiga, Superintendente do Porto de Itajaí; e Casemiro Tércio Carvalho, membro do Conselho de Administração da SCPAR.

O fórum se encerra com a construção da Carta do Sul Export 2021, que resume os principais pontos discutidos pelo setor e anuncia a sede da próxima edição do evento, em 2022. A edição nacional, Brasil Export, será nos próximos dias 28 e 29 de setembro, em Brasília, onde os debates se ampliam aos portos públicos e privados de todo o país.

PROGRAMAÇÃO

No primeiro dia do evento regional, Sul Export, logo após a abertura oficial, o diretor de Desenvolvimento Empresarial da empresa pública paranaense, André Pioli, apresentou no Momento Portos do Paraná.

Pioli falou sobre o crescimento constante na movimentação portuária do Estado e a reconhecida eficiência do Porto de Paranaguá. “O objetivo é mostrar para o segmento que é possível crescer de maneira sustentável, respeitando a relação com a cidade”, disse.

Segundo ele, o impacto econômico da atividade é um dos pontos de atenção do Governo do Estado. “O porto tem papel fundamental na geração de empregos, arrecadação de impostos e benefícios que retornem à população”, defendeu.

CONCESSÃO

O diretor-presidente, Luiz Fernando Garcia, participou do primeiro painel do evento: “Processos de desestatização e a estruturação jurídica das Autoridades Portuárias da região Sul”.

Apresentado por João Bosco, conselheiro do Sul Export e representante da praticagem; com moderação da também conselheira Jacqueline Wendpap; Garcia falou sobre a expectativa em relação ao modelo de concessão do canal de acesso aos portos do Paraná.

“Temos um estudo sério, que nos dá segurança e clareza sobre o que precisa ser feito. O que queremos é um modelo em que a concessionária caiba cuidar dos serviços de dragagem, balizamento, sinalização e programas de monitoramento”, explica.

Segundo ele, a concessão do canal prevê investimentos de aproximadamente R\$ 5 bilhões. “Nosso objetivo é garantir a execução de investimentos, segurança jurídica e manutenção de custos justos aos usuários, além da saúde financeira da autoridade portuária, adequada aos novos ritmos da atividade”, destacou.

Participaram do debate: Alessandro Rodrigues de Lemos Paula Marques, Coordenador-Geral de Descentralização e Delegações do Ministério da Infraestrutura, Fernando Estima, da Portos RS, Jesualdo Silva, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), e Koen Robijns, gerente da Jan de Nul, empresa internacional de dragagem, nas Américas.

“As experiências do Porto de Paranaguá, que, como pioneiro, está muito à frente, já com contrato de dragagem de cinco anos, vão servir como aprendizagem para os demais portos”, afirma o Superintendente da Portos RS, Fernando Estima.

Fonte: Brasil Export – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária
Data: 31/08/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

FERNANDO GALDI É NOMEADO DIRETOR DA CVM E CUMPRIRÁ MANDATO ATÉ O FIM DO ANO

Após aprovação pelo Senado, o presidente da República, Jair Bolsonaro, nomeou nesta terça-feira, 31, Fernando Caio Galdi para a diretoria da Comissão de Valores Mobiliários (CVM). A nomeação foi feita por decreto, publicado no Diário Oficial da União.

O novo membro do colegiado da CVM cumprirá mandato até 31 de dezembro de 2021.

Ele assume a vaga deixada pelo ex-diretor Gustavo Gonzalez, que renunciou ao cargo no início deste ano.

Fernando Galdi é professor titular da Fucape Business School, doutor em Ciências Contábeis pela USP, com período de pós-doutorado na Universidade do Arkansas, e LLM em direito societário e mercado de capitais pela FGV Direito Rio.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 31/08/2021

DÍVIDA BRUTA DO GOVERNO GERAL FICA EM 83,8% DO PIB EM JULHO, MOSTRA BC

Apesar do aumento dos gastos dos governos para fazer frente à pandemia de covid-19, a dívida pública brasileira ficou praticamente estável em julho. Dados divulgados nesta terça-feira pelo Banco Central mostram que a Dívida Bruta do Governo Geral fechou julho aos R\$ 6,797 trilhões, o que representa 83,8% do Produto Interno Bruto (PIB).

O percentual, divulgado nesta terça pelo Banco Central, é ligeiramente menor que os 83,9% de junho (dado revisado). No melhor momento da série, em dezembro de 2013, a dívida bruta chegou a 51,5% do PIB.

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

Dívida líquida

O BC informou ainda que a Dívida Líquida do Setor Público (DLSP) passou de 60,8% (dado revisado) para 60,3% do Produto Interno Bruto (PIB) em julho. A DLSP atingiu R\$ 4,893 trilhões.

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

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 31/08/2021

DISCUSSÃO DE RELATÓRIO DO BR DO MAR NA CAE DO SENADO É ADIADA PARA 14 DE SETEMBRO

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado adiou para o próximo dia 14 a sessão em que discutirá o relatório do projeto de incentivo à navegação de cabotagem, conhecido como BR do Mar. A leitura do parecer, do senador Nelsinho Trad (PSD-MS), estava prevista para ocorrer nesta terça-feira (31), mas Trad pediu mais tempo para apresentar o relatório. Segundo ele, o documento está “90%” finalizado, mas precisa ainda de alguns ajustes.

“Estão faltando alguns detalhes. No nosso entendimento, um projeto polêmico como esse precisa de ajustes para de maneira mais tranquila fazê-lo lido, debatido e votado nesta comissão. Eu solicito que retire o projeto da pauta hoje para colocá-lo na próxima sessão ordinária”, apontou Trad. Como na próxima terça-feira será feriado, o assunto foi adiado para o dia 14 de setembro, de acordo com o presidente da CAE, Otto Alencar (PSD-BA). A possibilidade de o relatório ser divulgado antes ainda está em negociação.

A senadora Kátia Abreu (PP-TO) já avisou, por sua vez, que deve pedir vista na CAE quando o relatório for apresentado. Como já mostrou o Broadcast Político, a senadora defende um tipo de abertura do mercado de cabotagem diferente do desenhado pelo Ministério da Infraestrutura, e inclusive apresentou no passado projeto de lei sobre o tema. Nesta terça-feira, Kátia reforçou que gostaria que as emendas que apresentou ao projeto BR do Mar fossem incorporadas pelo relator.

“Caso hoje fosse lido, eu iria pedir vista do projeto para entendê-lo melhor e ter a convicção se as emendas, que na verdade significam o meu projeto de lei, foram contempladas”, disse a senadora.

As emendas apresentadas por Kátia Abreu remontam ao projeto de lei para o setor apresentado por ela no ano passado. As regras de afretamento de embarcação estrangeira (aluguel) elaboradas pela senadora, no entanto, são bastante diferentes das defendidas pelo Ministério da Infraestrutura – que tenta ao máximo blindar o modelo desenhado no projeto.

Hoje, uma empresa pode alugar um navio e manter a bandeira estrangeira (a tempo, com menores custos) quando não há embarcação brasileira equivalente disponível. A proposta do governo prevê novas formas de afretamento nesse formato. A ideia é reduzir custos, uma vez que, ao não suspender a bandeira, a embarcação não precisa adaptar-se às regras brasileiras. Para acessar as novas modalidades de afretamento a tempo, por sua vez, a empresa brasileira de navegação só poderá afretar navios que sejam de sua subsidiária integral estrangeira.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 31/08/2021

AGRO: MINISTROS DAS AMÉRICAS VÃO DISCUTIR AMEAÇAS AO COMÉRCIO E SUSTENTABILIDADE

Os ministros da Agricultura de 34 países das Américas vão se reunir amanhã (dia 1º) e quinta-feira (2), em conferência virtual, por causa das condições impostas pela epidemia da covid-19, informa o Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura (IICA). As autoridades tratarão de ameaças ao comércio agropecuário, como a peste suína africana (PSA) nas Américas, recentemente reconhecida pela República Dominicana.

O encontro, que neste ano terá como lema “Sistemas Agroalimentares Sustentáveis, Motor do Desenvolvimento das Américas”, também vai definir o posicionamento comum do Hemisfério na Cúpula sobre Sistemas Alimentares, das Organização das Nações Unidas (ONU), que ocorrerá em 23 de setembro, em Nova York (EUA). Os desafios ambientais, sociais e econômicos que os sistemas alimentares dos países das Américas enfrentam também estarão presentes no debate.

O diretor geral do IICA, Manuel Otero, disse no comunicado que “essa convocação nos oferece uma grande oportunidade de debater o papel dos sistemas agroalimentares sustentáveis como eixo estratégico para a recuperação econômica dos nossos países no pós-covid-19. Não podemos desperdiçá-la. Vivemos enormes desafios, e o IICA e os seus países membros das Américas devem estar cada vez mais preparados e com as ferramentas necessárias para enfrentá-los”.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 31/08/2021



MONEYTIMES

MINISTRO DE MINAS E ENERGIA FARÁ PRONUNCIAMENTO NESTA TERÇA EM MEIO A CRISE HÍDRICA

Por Reuters



O pronunciamento ocorre enquanto o governo vem lançando diversas medidas para garantir o abastecimento de energia elétrica do país (Imagem: flickr/Ministério de minas e energia)

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, fará um pronunciamento nesta terça-feira, às 20h30, em rede nacional de televisão e rádio, com duração de cinco minutos e quarenta e sete segundos, informou a Empresa Brasil de

Comunicação (EBC) em nota, sem dar detalhes.

O pronunciamento ocorre enquanto o governo vem lançando diversas medidas para garantir o abastecimento de energia elétrica do país, em meio à maior crise hídrica em mais de 90 anos nos reservatórios de hidrelétricas, principal fonte de eletricidade do Brasil.

Na manhã desta terça-feira, houve uma reunião da Creg, câmara criada para buscar medidas de garantia do suprimento de energia do Brasil, com a presença do ministro.

Na parte da tarde, a pasta informou que deverá ocorrer coletiva de imprensa sobre o tema.

Na noite de segunda-feira, o Ministério de Minas e Energia informou que o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) concluiu que medidas tomadas recentemente para alívio no cenário de geração de energia têm feito com que as projeções indiquem o atendimento da carga nos cenários avaliados até novembro deste ano, quando se espera que a temporada de chuvas comece a aliviar a situação dos reservatórios das hidrelétricas.

Fonte: MoneyTimes

Data: 31/08/2021

PARANÁ REGISTRA PLANTIO DE 3% DO MILHO DA NOVA SAFRA E VÊ AVANÇO DA COLHEITA 20/21

Por Reuters



Até a semana passada, o Deral não havia registrado plantio de milho da nova safra no segundo produtor do cereal do país (Imagem: REUTERS/Jorge Adorno)

O plantio do milho da primeira safra do Paraná em 2021/22 atingiu 3% da área projetada para o Estado até a segunda-feira (30), conforme dados do Departamento de Economia Rural (Deral) divulgados

nesta terça-feira.

Até a semana passada, o Deral não havia registrado plantio de milho da nova safra no segundo produtor do cereal do país.

O órgão não divulgou dados comparativos com a mesma data de 2020. Mas até 24 de agosto do ano passado o plantio somava apenas 1% da área.

Em relação a datas próximas de anos anteriores, o plantio da safra 21/22 apresenta-se ligeiramente mais avançado.

O departamento vinculado ao governo paranaense não apontou, contudo, plantio de soja da nova safra, o que deve ocorrer nas próximas semanas, à medida que chuvas se intensifiquem.

O Deral indicou ainda avanço na colheita da segunda safra do cereal 2020/21 para 82% da área, ante 64% na semana anterior e 67% em 24 de agosto de 2020.

Fonte: MoneyTimes

Data: 31/08/2021

ENTIDADES DO AGRO APONTAM PREOCUPAÇÃO COM DESAFIOS INSTITUCIONAIS DO BRASIL



O manifesto das associações ocorre após uma polêmica envolvendo Febraban e Fiesp, que vinham costurando uma carta em defesa da democracia (Imagem: Pixabay/glarcombe)

Sete associações do agronegócio do Brasil, incluindo Abag e Abiove, manifestaram nesta segunda-feira preocupação com os “atuais

desafios à harmonia político-institucional” local, afirmando em manifesto que as tensões estão custando caro ao país e lavarão tempo para ser revertidas.

As entidades disseram que o Brasil não pode se apresentar à comunidade global como uma sociedade permanentemente tensionada em crises intermináveis ou sob risco de retrocessos e rupturas institucionais, e defenderam o Estado de Direito estabelecido pela Constituição de 1988.

O manifesto das associações ocorre após uma polêmica envolvendo Febraban e Fiesp, que vinham costurando uma carta em defesa da democracia.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta segunda que a Fiesp teria se recusado a publicar o manifesto com críticas ao governo.

Fonte: MoneyTimes

Data: 31/08/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GOVERNO CRIA BANDEIRA TARIFÁRIA ESPECIAL PARA O PERÍODO DE CRISE

Por epbr - 31 de agosto de 2021 - Em Comece seu Dia, Newsletter, Setor elétrico

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

em jogo

A reunião extraordinária do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) dessa segunda (30/8) propôs a criação de uma bandeira tarifária especial para o período entre setembro de 2021 e abril de 2022, com valor fixo.

— O valor proposto é de R\$ 14,20 por 100 kWh, o que representa aumento de 50% em relação à cobrança vigente em agosto, de R\$ 9,49 por 100 kWh.

— Os cálculos internos da Aneel indicavam que o aumento poderia ultrapassar R\$ 20 por 100 kWh, com um impacto ainda maior na inflação, o que desagradou o governo federal.

As informações completas foram antecipadas aos leitores do político epbr, serviço de cobertura exclusivo do setor de energia para empresas.

— Nesta terça (31/8), reunião extraordinária da Câmara de Regras Excepcionais para a Gestão Hidroenergética (CREG) irá definir o valor e a vigência da bandeira tarifária, bem como o programa para estimular a economia voluntária de energia.

Em nota, o Ministério de Minas e Energia (MME) relatou outras decisões do CMSE:

- Despacho das termelétricas Uruguaiana e Cuiabá de outubro de 2021 a março de 2022, conforme ofertas apresentadas ao ONS;
- Despacho da termelétrica Termonorte I por seis meses a partir de setembro de 2021, conforme oferta apresentada ao ONS;
- Homologação dos aceites relativos às ofertas de agentes nos termos da Portaria MME nº 17, de 22 de julho de 2021, com vigência em agosto e de setembro, limitadas a R\$ 2.000,00/MWh, com exceção das ofertas reapresentadas. O preço teto será definido a cada avaliação, e o valor utilizado não condicionará aceite de ofertas futuras.

A Perenco atingiu em julho a produção de 6.800 boe/dia no Polo Pargo, onde opera os campos de Carapeba, Pargo e Vermelho, em águas rasas da Bacia de Campos. O volume de produção representa alta de 142% na comparação com os 2.800 boe/dia produzidos em outubro de 2019, quando a empresa assumiu a operação dos ativos.

— A Perenco está investindo US\$ 200 milhões na revitalização das áreas, onde vai instalar um FSO em agosto de 2022. A unidade será ancorada a 2,5 km de distância da plataforma PPG-1A, em profundidade média de 93 m e distante 72 km da costa do município de Campos dos Goytacazes.

— Também está previsto um oleoduto de 3 km para escoar o óleo da PPG-1A para o FSO. Com o projeto, a produção do Polo Pargo deixará de percorrer mais de 150 km por mar e terra até o Tecab para ser escoada, armazenada e transferida dentro dos limites do campo de Pargo.

Investimentos na revitalização de campos maduros serão tema do 2º Workshop do Programa de Revitalização e Incentivo à Produção de Campos Marítimos (Promar) de 2021, que acontece em Macaé, nesta terça (31/8).

— O governo estima que possam ser investidos US\$ 30 bilhões na revitalização de projetos na Bacia de Campos nos próximos anos.

— O evento contará com a participação de representantes da Petrobras, TotalEnergies, Perenco, PetroRio, Trident Energy, Firjan, Abpip, Rede Petro-Bacia de Campos e governo do Rio de Janeiro.

— Serão discutidos projetos “tie back”, economicidade marginal e eventuais incentivos, descomissionamento, queima de gás, licenciamento ambiental e transição das operações.

— Lançado em dezembro de 2020, o Promar tem, de acordo com o MME, o objetivo garantir a economicidade dos projetos maduros, aumentando o fator recuperação dos campos e, com isso, gerando empregos, participações governamentais e a manutenção da indústria de bens e serviços.

Ainda Bacia de Campos. O Cade aprovou, sem restrições, a aquisição da participação de 62,5% da Petrobras no campo de Papa-Terra, em águas profundas da Bacia de Campos, pela 3R Petroleum, que vai pagar US\$ 105,6 milhões pela operação do projeto.

— Campo com petróleo ultrapesado, com API entre 14 e 17 graus, foi um dos projetos mais complexos desenvolvidos pela Petrobras e não conseguiu atingir os patamares de produção inicialmente projetados.

— Papa-Terra produziu uma média de 17,3 mil boe/dia em 2019, tendo seu pico de produção ficado entre 30 mil e 40 mil barris/dia de petróleo em 2014.

Furacão Ida eleva petróleo. Os preços do petróleo avançaram nessa segunda (30/8), com as incertezas sobre a retomada de plataformas, refinarias e oleodutos da costa do Golfo dos EUA após a passagem do Furacão Ida.

— Os ganhos, porém, foram limitados, à medida que a Opep+ pareceu pronta para seguir com o aumento planejado de produção de petróleo.

— O barril do Brent fechou em 73,41 dólares, alta de 0,71 dólar ou 0,98%, após atingir máxima da sessão de 73,69 dólares, o maior nível desde 2 de agosto. Já o WTI avançou 0,47 dólar, ou 0,68%, para 69,21 dólares o barril. Reuters

Fornecedores cobram da Petrobras gastos com Covid. Fornecedoras da Petrobras vão à Justiça para tentar reaver ao menos parte dos gastos que estão tendo desde 2020 com a adoção de medidas de prevenção à covid-19. As empresas alegam que esses custos não estão previstos em contrato e que a petrolífera não se manifesta sobre os pedidos de ressarcimento.

— Em alguns casos, o valor corresponde a 15% do total pago pela estatal pela prestação do serviço, segundo Alessandro Lopes, sócio-fundador do escritório de advocacia LP Law, que está à frente dos processos.

— O grupo inclui prestadoras de serviços de navegação e apoio marítimo, que, juntas, têm uma frota de cerca de 370 embarcações e estão tendo os custos mais afetados pela pandemia. Mas há fornecedoras menores, prestadoras de serviços como mergulho, monitoramento ambiental e de engenharia submarina que estão na mesma condição. Estadão

Térmica a carvão. A Engie anunciou que fechou a venda do Complexo Termelétrico Jorge Lacerda, que opera a carvão, para a Diamante Holding, controlada pela Fram Capital. O negócio foi avaliado em R\$ 325 milhões e prevê o pagamento imediato de R\$ 210 milhões e outros R\$ 115 milhões sujeitos ao cumprimento de condições predeterminadas.

— “A venda do Complexo Termelétrico Jorge Lacerda permitirá uma transição gradativa para a economia da região sul do Estado de Santa Catarina, reduzindo os potenciais impactos socioeconômicos em relação ao processo de descomissionamento.”, comentou o diretor-Presidente e de Relações com Investidores da Companhia, Eduardo Sattamini.

— O estado de Santa Catarina estabeleceu como meta alcançar a neutralidade de emissões em 2035 – 15 anos antes da meta brasileira – e quer atrair investimentos em inovação sustentável com um plano “provocativo” de transição, classifica Luciano Buligon, secretário estadual de Desenvolvimento Econômico Sustentável.

— O governo encaminhou à Assembleia Legislativa (Alesc) um projeto de lei que institui a Política Estadual de Transição Energética Justa – considerada a nova política estadual do carvão.

No começo do mês, o Programa Para Uso Sustentável do Carvão Mineral Nacional foi lançado pelo MME, como parte do princípio de que a última janela para o carvão está prestes a fechar, tendo em vista a meta da NDC brasileira, de neutralidade das emissões de carbono em 2050.

— Para estimular a expansão do setor, o programa prevê a inclusão do carvão no Repetro e no Reif, regimes fiscais do setor de petróleo e de fertilizantes, respectivamente; e uma série de outras medidas regulatórias e financeiras para viabilizar a construção de novas usinas, incluindo crédito e destinação de recursos de P&D.

Biometano do etanol. A Vibra fechou com a ZEG Biogás e Energia um acordo de cooperação para o desenvolvimento conjunto do mercado de biometano. O objetivo é levar aos produtores soluções tecnológicas para a fabricação de biometano a partir de subprodutos do processo industrial que origina o etanol.

— A Vibra quer viabilizar para as mais de 300 usinas de etanol dos 60 grupos industriais com os quais se relaciona uma solução ambientalmente adequada. A empresa quer acessar os principais produtores de açúcar e etanol do Brasil e utilizar sua capacidade comercial para acelerar a introdução do biometano no mercado.

— A ZEG é especializada na produção de biometano, com tecnologia própria que conta com biodigestores para vinhaça. A companhia produz e comercializa biogás e biometano e possui knowhow na estruturação de projetos para destinação de biogás de aterros sanitários e agroindústrias.

RIO GRANDE DO SUL AVALIA MERCADO INTERNO PARA HIDROGÊNIO VERDE

“Temos o porto de Rio Grande com um potencial muito grande com a energia eólica”, afirma Luiz Henrique Viana

Por Gabriel Chiappini - 31 de agosto de 2021 - Em Biocombustíveis, Combustíveis, Setor elétrico, Transição energética



“Esperamos que ainda no segundo semestre se consiga uma definição dos estudos que estão sendo feitos, para se chegar a um ponto que atenda a essa demanda”, afirma Luiz Henrique Viana, secretário de Meio Ambiente e Infraestrutura do Rio Grande do Sul (foto por ALRS)

Acompanhando os movimentos de outros estados brasileiros, o Rio Grande do Sul também vem se preparando para atrair investimentos na produção de hidrogênio verde (H2V) para indústria de fertilizantes e combustíveis.

Em entrevista à epbr, o secretário de Meio Ambiente e Infraestrutura do estado, Luiz Henrique Viana, disse que o interesse de empresas vem demandando iniciativas do governo para o H2V.

Além da possibilidade de exportação do hidrogênio verde, o secretário acredita que a indústria local também poderá ser uma potencial consumidora, “com a produção de fertilizantes e combustíveis”, explicou Viana.

“Temos o porto de Rio Grande com um potencial muito grande com a energia eólica”, afirmou.

Assim como em outros estados que já anunciaram acordos para produção de H2V, o Rio Grande do Sul conta com um complexo portuário industrial, o porto de Rio Grande, próximo a parques eólicos offshore em estudo.

Esses portos combinam uma série de fatores estratégicos para o desenvolvimento da nova cadeia do H2V, como logística para exportação, proximidade de polos industriais e de fontes de energia renovável — utilizada na eletrólise para síntese do H2V.

Com destaque para os novos parques eólicos offshore que, assim como no caso do hidrogênio verde, estão em fase embrionária no país e aguardam definições regulatórias.

Porto do Açú licencia 2 GW de eólica offshore no Rio de Janeiro
Com 6,5 GW de potência, o parque Ventos do Sul, da Ventos do Atlântico, é o maior do Rio Grande do Sul e do país em licenciamento.

Outros quatro parques estão previstos no estado: Águas Claras (Força Eólica do Brasil), com 3 GW; Ventos Litorâneos (Bosford Participações) 1,2 GW; Bravo Vento (João Amílcar Roehrs) 1,1GW e Tramandaí Offshore (Ventos do Atlântico), 702 MW.

Além desses, Viana destaca que o governo também vem estudando a viabilidade de parques eólicos offshore na Lagoa dos Patos. Segundo dados divulgados pelo governador Eduardo Leite, o potencial eólico offshore do estado pode chegar a até 80 GW no mar, e a até 34 GW nas lagoas.

Ministro aponta hidrogênio verde como solução para segurança energética

“Estamos numa fase ainda de avaliação. Temos tido a procura de empresas muito interessadas na produção [de H2V], mas por enquanto estamos fazendo estudos”, disse.

“Esperamos que ainda no segundo semestre se consiga uma definição dos estudos que estão sendo feitos, para se chegar a um ponto que atenda a essa demanda”.

Ampliação do polo industrial

Recentemente, o governo anunciou investimentos privados de R\$ 9,4 bilhões no distrito industrial de Rio Grande.

Os maiores aportes são do Grupo Cobra (R\$ 5,8 bi), que prevê a construção de uma estação onshore de recebimento, armazenagem e regaseificação de gás natural liquefeito (GNL), tendo como consumidor âncora a Usina Termoeletrica Rio Grande.

Já a Yara concluiu as obras de uma nova planta de fertilizantes – maior da América Latina – com investimento total de R\$ 2 bilhões.

Fora do Brasil, a companhia já conta com parcerias, com a Engie e Trafigura, para produção e hidrogênio e amônia limpos (azul ou verde), e na Noruega, uma sociedade com a Aker Clean Hydrogen e Statkraft para produção de amônia verde em larga escala.

A amônia é um dos principais insumos utilizados na produção de fertilizantes.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 31/08/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

PRESIDENTE DA CAIXA DIZ QUE BANCO FARÁ 'MAIOR OPERAÇÃO DE CRÉDITO DA HISTÓRIA DO BRASIL'

Pedro Guimarães afirmou, sem entrar em detalhes, que 100 milhões de pessoas terão linha diferenciada

Por Daniel Gullino



O presidente da Caixa, Pedro Guimarães, discursa em evento no Palácio do Planalto Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo/01-06-2021

BRASÍLIA — O presidente da Caixa, Pedro Guimarães, afirmou nesta terça-feira que o banco fará "a maior operação de crédito da história do Brasil". Sem entrar em detalhes, Guimarães disse que será uma "revolução no mercado financeiro" e que mais de 100 milhões terão uma linha diferenciada na

Caixa.

De acordo com Guimarães, o anúncio será feito pelo presidente Jair Bolsonaro em "duas ou três semanas". O presidente da Caixa acompanhou Bolsonaro na inauguração de um complexo de captação e tratamento de água em Uberlândia (MG).

— Daqui a umas duas ou três semanas o presidente vai anunciar uma revolução no mercado financeiro. A Caixa vai fazer a maior operação de crédito da história do Brasil. Mais de 100 milhões de pessoas terão uma linha diferenciada na Caixa. Aguardem que vai ser uma coisa histórica, focado em quem menos tem — discursou Guimarães no evento.

Como mostrou a colunista Malu Gaspar, Guimarães, capitaneou a resistência dos bancos públicos contra a adesão da Federação Brasileira de Bancos (Febraban) ao manifesto de mais de 200 entidades pela harmonia entre os poderes que seria divulgado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

Segundo relato de seis pessoas envolvidas na crise, Guimarães telefonou para presidentes de pelo menos duas instituições financeiras e sugeriu que eles poderiam ser excluídos de negócios com o governo – como mandatos para representação ofertas de títulos e ações de empresas públicas na Bolsa de Valores – caso assinassem o documento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/08/2021

GOVERNO ENVIA AO CONGRESSO ORÇAMENTO DE 2022 SEM REAJUSTE NO BOLSA FAMÍLIA

Proposta também prevê pagamento integral dos precatórios

Por Manoel Ventura e Fernanda Trisotto

BRASÍLIA — O governo Jair Bolsonaro enviou ao Congresso Nacional nesta terça-feira o Orçamento de 2022, ano de eleições presidenciais. A peça não prevê aumento nos gastos do Bolsa Família, apesar de o presidente querer reajustar o valor médio do benefício, que passará a se chamar Auxílio Brasil. O programa ainda depende de aprovação de deputados e senadores. O projeto ainda prevê o pagamento integral dos precatórios.

O Orçamento foi enviado sem aumento do Bolsa Família por falta de espaço no teto de gastos — regra que impede o crescimento das despesas da União acima da inflação do ano anterior. A previsão é de gastar R\$ 34,7 bilhões com o programa, mesmo valor deste ano. Esse recurso é suficiente para atender 14,7 milhões de famílias.

Já para o salário mínimo, a proposta prevê um reajuste de 6,2% para o ano que vem, o elevaria o valor para R\$ 1.169.

O Orçamento prevê gastos de R\$ 89,1 bilhões para precatórios (despesas decorrentes de decisões judiciais), classificados como um "meteoro" pelo ministro da Economia, Paulo Guedes. O valor foi incluído, apesar do governo negociar uma forma de reduzir esse montante para 2022.

Segundo o Ministério da Economia, o Orçamento será atualizado quando uma solução para os precatórios for encontrada. Também haverá uma atualização para prevê uma inflação maior, já que o projeto deste ano contempla uma inflação de 6,2%, percentual abaixo dos valores previstos pelo mercado.

Na véspera de parecer: Magistrados e MP pressionam para continuar fora da reforma administrativa

O crescimento dos gastos com sentenças judiciais limita outras despesas por conta do teto de gastos. Essa regra impede o crescimento das despesas da União acima da inflação. Quando um gasto cresce acima da inflação, outro precisa ser reduzido.

Com isso, a peça orçamentária prevê um total de R\$ 98,6 bilhões para os gastos livres da União, como despesas com manutenção da máquina pública (contra R\$ 96 bilhões na proposta deste ano). Isso representa apenas 6% de todo o Orçamento. O restante é está sendo consumido por despesas obrigatórias, como aposentadorias.

A estimativa é de R\$ 23,7 bilhões em investimentos totais, contra R\$ 28,6 bilhões de 2021.

“O crescimento de pagamento dessas sentenças judiciais gera inevitavelmente a compressão dos gastos discricionários – em especial, investimentos – da União, para que sejam respeitadas as regras fiscais vigentes. A situação pode afetar o financiamento de políticas públicas finalísticas e colocar em risco a capacidade operacional de órgãos e entidades federais, visto que parte expressiva dos gastos discricionários são despesas essenciais ao funcionamento de quaisquer estruturas que executam e apoiam tais políticas”, afirma o Ministério da Economia.

O governo enviou ao Congresso uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) para parcelar os precatórios, mas o texto foi mal recebido. Diante das dificuldades, a solução agora é buscar um entendimento na Justiça a favor de criar um teto para os precatórios.

A solução que está sendo desenhada passaria pelo Conselho Nacional da Justiça (CNJ), presidido pelo ministro Luiz Fux, também presidente do Supremo Tribunal Federal.

A ideia discutida no CNJ é estabelecer um limite anual de pagamento de precatórios, corrigido pela inflação, para dar previsibilidade ao Orçamento do governo federal. Isso pode reduzir, dos atuais R\$ 89 bilhões, para cerca de R\$ 39,9 bilhões, o valor total de precatórios que o governo federal terá de pagar em 2022.

O Orçamento do próximo ano prevê déficit de R\$ 49,6 bilhões, bem abaixo do oficialmente autorizado pelo Congresso (de R\$ 170 bilhões), em razão do aumento da arrecadação. O governo vai esperar o melhor momento político para propor uma alteração formal na meta.

Essa melhora foi possível por conta do aumento da arrecadação de impostos, causada pelo crescimento da economia e pela inflação.

“O resultado primário projetado para 2022 neste PLOA deixa evidente os benefícios do novo regime fiscal (teto de gastos) que, a partir do controle de gastos, traduz o aumento de receita em melhores resultados fiscais, com reflexo no endividamento do Governo Geral e nas expectativas de médio prazo em relação às contas públicas”, diz a pasta.

A peça orçamentária prevê um total de R\$ 1,646 trilhão em gastos da União. Desse total, R\$ 765,5 bilhões serão para Previdência Social (aposentadorias do INSS); R\$ 342,7 bilhões para gastos com servidores públicos.

O texto não considera receitas com privatizações, mas prevê receitas de dividendos em R\$ 26,2 bilhões.

Na véspera de parecer: Magistrados e MP pressionam para continuar fora da reforma administrativa

O Ministério da Economia aproveitou a divulgação do Orçamento para defender o teto de gastos. Afirma que a regra, além da redução dos prêmios de risco, reduziu a trajetória de resultado primário convergindo rapidamente para a volta do superávit primário.

“Tais evidências ajudam a reforçar a importância dessa regra para o processo de consolidação fiscal que é base para que a economia brasileira tenha um ambiente de juros mais baixos e, portanto, incentivos a mais investimentos e geração de emprego, pilares para o crescimento sustentável”, diz o texto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/08/2021

PAULO GUEDES É CONVIDADO A DAR EXPLICAÇÕES NA CÂMARA SOBRE SAÍDA DA CAIXA E BB DA FEBRABAN

Requerimento para convocação foi transformado em convite; Guedes deve comparecer à Comissão de Fiscalização e Controle no dia 29



O ministro da Economia, Paulo Guedes
Foto: Edu Andrade / Ministério da Economia

BRASÍLIA — A Comissão de Fiscalização e Controle da Câmara aprovou nesta terça-feira um convite para que o ministro da Economia, Paulo Guedes, compareça à comissão para dar explicações sobre a saída do Banco do Brasil e da Caixa Econômica Federal da Federação Brasileira de Bancos (Febraban), entidade que representa instituições financeiras do país.

O requerimento para convocação o ministro foi apresentado pelo deputado Aureo Ribeiro (Solidariedade-RJ) e houve acordo para que fosse transformado em convite. Guedes não é obrigado a comparecer.

Ribeiro, que é presidente da comissão, fez um discurso duro. Para ele, os dirigentes dos dois bancos estatais devem “se debruçar com seus técnicos em suas salas de reuniões enormes e confortáveis e pensar como socorrer milhões brasileiros desempregados”.

— Perdemos o foco, conseguimos desempregar até o desempregado (...) Quando o governo perde o foco do que realmente o cidadão precisa e gasta o seu tempo em usar instituições com viés político a luz amarela tem que acender — afirmou.

Ameaça de desfiliação

A ameaça de desfiliação dos dois bancos públicos da Febraban, revelada pelo colunista Lauro Jardim, ocorreu após a entidade aderir à nota idealizada pela Federação das Indústrias de São Paulo (Fiesp) condenando a “escalada de tensões e hostilidades entre as autoridades públicas”. Em contrapartida, foi divulgado um manifesto assinado por sete entidades da agroindústria.

—A única agenda do governo e do presidente Bolsonaro é criar crises, e o Brasil está à deriva. Não é a toa que o agronegócio já fez sua nota — disse o deputado Léo de Brito (PT-AC).

O deputado Sanderson (PSL-RS), vice-líder do governo na Câmara, informou que Guedes pode comparecer no dia 29 de setembro para prestar esclarecimentos os parlamentares. O ministro do Trabalho, Onyx Lorenzoni, também está disposto a dar explicações.

— Confesso que não sabia que a Caixa Federal e o Banco do Brasil pagavam fortunas pra ser sócia de um sindicato de bancos, dinheiro público, dinheiro público sendo destinado para Febraban — disse o vice-líder questionando o motivo de instituições públicas participarem de um “seleto grupo” com outros interesses

— Graças a Deus temos hoje um presidente Caixa patriota que, não concorda com esse tipo de situação, uma entidade privada apresentando notas críticas para bater no presidente da República, para bater governo federal — disse Sanderson.

Na sessão, também foi aprovado requerimento para realização de audiência pública com a presença dos presidentes da Caixa e Banco do Brasil para discutir o assunto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/08/2021

REFORMA ADMINISTRATIVA: RELATOR APRESENTA PARECER DE PROPOSTA QUE MUDA REGRAS PARA SERVIDOR

Texto do deputado Arthur Maia altera regras para os futuros servidores

Por Fernanda Trisotto e Geralda Docca



Deputado Arthur Maia (DEM-BA) é o relator da reforma administrativa na comissão especial da Câmara Foto: Gustavo Sales/Câmara dos Deputados

BRASÍLIA – Após postergar a apresentação para ajustes no texto, o deputado Arthur Maia (DEM-BA) entregou seu parecer sobre a reforma administrativa nesta terça-feira. As mudanças, que ainda serão votadas em Comissão Especial, valerão apenas para os futuros servidores. Os detalhes da proposta serão

divulgados ainda nesta tarde.

A apresentação foi feita ao lado dos deputados Arthur Lira (PP-AL), presidente da Câmara, e Fernando Monteiro (PP-PE), que preside a comissão especial. Inicialmente, a expectativa era de que Arthur Maia apresentaria o relatório na última semana, mas a proposta passou por novos debates, para discutir a inclusão de membros de Poder, como magistrados e políticos, e o tipo de vínculos de trabalho dos futuros servidores.

Avanço do texto

Após apresentar o parecer, o relatório deve ser votado na Comissão Especial. A tendência é de que haja um pedido coletivo de vistas para que os deputados possam analisar o texto, e a votação ficaria para a semana seguinte.

Inicialmente, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), sinalizou querer votar o texto da PEC em plenário ainda em agosto. Ele ainda não definiu um cronograma para essa proposta.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/08/2021

DÍVIDA PÚBLICA CAI PELO QUINTO MÊS SEGUIDO E CHEGA A 83,8% DO PIB

Crescimento do PIB foi o principal motivador da queda no indicador

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — O Banco Central (BC) divulgou nesta terça-feira que a relação dívida/PIB caiu pelo quinto mês seguido em julho e atingiu 83,8%.

A trajetória da dívida pública vem caindo desde o pico histórico de fevereiro, quando atingiu 89,3% do PIB. Em março, ficou em 87,8%, em abril, 85,6%, maio, 84,6% e em junho chegou a 84%.

A estatística considera a dívida pública bruta, que compreende o governo federal, o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e os governos estaduais e municipais. O dado é acompanhado de perto pelo mercado financeiro para medir a capacidade do país de pagar suas dívidas, o chamado nível de solvência.

Segundo o BC, a queda na dívida em julho aconteceu principalmente por conta do crescimento do PIB. Como o PIB é denominador da relação com a dívida, quanto ele aumenta, o resultado é de queda no indicador.

Por outro lado, novas emissões de dívida e incorporação de juros contribuíram para reduzir essa queda.

Carla Argenta, economista-chefe da CM Capital, aponta que o resultado veio acima do esperado pelo mercado por conta do crescimento da atividade econômica. Ela também explica que a inflação alta também tem impacto porque reajusta as despesas e receitas do governo.

— São dois movimentos que apontam para lados opostos, mas fazem com que o resultado final desse indicador acabe apresentando movimentos um pouco mais expressivos — destacou.

No último relatório de acompanhamento fiscal da Instituição Fiscal Independente (IFI), órgão ligado ao Senado, a projeção é que a relação dívida/PIB termine o ano em 85,6%.

O mercado também está de olho na dívida/PIB por conta do recente aumento na percepção de risco fiscal do país. As conversas em torno da solução para o pagamento dos precatórios no próximo ano e aumento do Bolsa Família têm sido os principais temas discutidos por investidores nas últimas semanas.

Para Argentina, os números positivos divulgados pelo BC dizem respeito a algo que já aconteceu e não arrefecem as tensões fiscais que estão acontecendo atualmente. A economista explica que o que está em discussão são as regras do jogo, como o pagamento dos precatórios, e isso dificulta a projeção de cenários.

— Todos os economistas estão com dificuldades gigantescas de fazer projeções fiscais porque a gente não sabe qual é o cenário, não temos parâmetros. Os dados de hoje não são capazes de mudar o tom das discussões que estamos tendo — explicou.

A economista-chefe do banco Ourinvest, Fernanda Consorte, ressalta que as contas fiscais são hoje o “calcanhar de Aquiles” do Brasil e toda vez que há uma discussão sobre esse tema, o mercado “entra em pânico”.

— Enquanto a gente não entrar num ritmo de controle de gastos sem que a gente tenha um temor de que possa ter um aumento de gastos, por exemplo, auxílio emergencial ou situação de medidas populistas ainda mais considerando um ano de eleição, esses dados ainda vão seguir sub judice do mercado — disse.

Setor público e déficit

O setor público consolidado, que reúne governo central, empréstas estatais e governo regionais, o déficit de julho foi de R\$ 10,3 bilhões, uma redução na comparação com o mesmo mês do ano passado, quando o resultado negativo foi de R\$ 81,1 bilhões. No ano passado, os gastos com a pandemia aconteceram em um volume bem maior do que em 2021.

Para comparação, no acumulado deste ano, o déficit é de R\$ 15,5 bilhões. Já no mesmo período do ano passado, o déficit era de R\$ 483,8 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/08/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA NO BRASIL BATE RECORDE EM JULHO, PUXADO PELA INDÚSTRIA

Aumento na demanda por eletricidade coincide com a pior estiagem dos últimos 91 anos, que tem reduzido a geração de hidrelétricas e obrigado o governo a fazer campanhas para redução do consumo

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - O consumo de eletricidade no Brasil foi recorde em julho, atingindo 39.950 gigawatts/hora (GWh), alta de 5,7% contra igual mês do ano passado, segundo a Resenha Mensal da Empresa de Pesquisa Energética (EPE). O desempenho foi puxado principalmente pela indústria, que registrou o maior consumo de energia para o mês de julho desde 2014, uma alta de 9,8% na comparação anual.

O aquecimento da atividade econômica acontece pelo avanço da vacinação no País, mas coincide com a pior estiagem dos últimos 91 anos, que tem reduzido a geração de energia das usinas hidrelétricas para os piores níveis da história e obrigado o governo a fazer campanhas para redução do consumo.

O consumo de eletricidade acumulado nos últimos 12 meses totalizou 495.829 GWh, elevação de 5,2% comparada ao período anterior. Todas as regiões do País apresentaram expansão no consumo de energia elétrica em julho: Sul (7,7%), Nordeste (6,9%), Norte (5,4%), Sudeste (5,1%) e Centro-Oeste (2,5%).

A Região Sul apresentou o maior consumo industrial de energia no mês, com alta de 11,1%, seguido pelo Norte (10,6%) e Sudeste (10,5%), e depois pelo Nordeste (8,4%) e Centro-Oeste (2,6%). Entre os Estados, o destaque foi Alagoas, com alta de 51,8%, puxada pelo efeito base baixa de comparação do setor químico em relação ao mesmo mês de 2020. Mas São Paulo, que reúne o maior parque produtivo do País, adicionou um consumo de 509 GWh em julho, registrando alta de 13,7% contra julho do ano passado.

Segundo a EPE, todos os dez segmentos mais eletrointensivos da indústria aumentaram o consumo em julho. Metalurgia liderou, com alta de 11,7%, impulsionada por siderurgia e alumínio primário principalmente no Sudeste e no Norte - o segmento demandou mais 388 GWh de carga no mês passado.

Em seguida vieram os produtos químicos, com mais 168 GWh, ou alta de 11,8% em um ano, com destaque para resinas termoplásticas no Sudeste e cloro-soda e fertilizantes no Nordeste. Os produtos de minerais não metálicos aumentaram o consumo de energia em 14,8%, ou mais 167 GWh no Sudeste e no Sul, puxado por reformas, autoconstrução e obras do setor imobiliário.

Os segmentos têxtil (22,5%) e automotivo (21,5%), continuam apresentando as maiores taxas de expansão, com o bom desempenho ainda alavancado pelo efeito base baixa, embora este efeito tenha sido atenuado pelo início da recuperação destes setores em julho de 2020, informou a EPE.

A classe comercial apresentou elevação de 9,8% no consumo de energia elétrica em julho, mas a taxa de crescimento foi menor do que as registradas no segundo trimestre deste ano, já que julho de 2020 marcou o início da recuperação do setor a partir da intensificação da flexibilização das medidas de distanciamento social.

“O avanço do setor de serviços foi o que mais contribuiu para a expansão do consumo comercial no mês”, afirmou a EPE.

Residencial

A classe residencial teve queda de consumo de 0,5%, puxada pela Região Sudeste e justificada pelas temperaturas mais amenas do que em julho de 2020.

O consumo de energia elétrica no Sudeste caiu 2,3%, com destaque para o Rio de Janeiro (-3,7%) e São Paulo (-3,5%). O Norte teve queda de 0,9% e o Centro-Oeste, de 0,4%. A Região Sul (1,8%) registrou aumento do consumo de energia elétrica em julho, com os Estados afetados por temperaturas muito baixas, demandando o aumento do uso de equipamentos elétricos para aquecimento das residências. No Nordeste, a alta do consumo residencial foi de 2,2%.

“Embora atenuado, o efeito base baixa ainda alavanca a taxa de expansão do mercado livre, que apresentou alta de 14,8% no consumo no mês, enquanto o consumo cativo das distribuidoras de energia elétrica cresceu 0,4%. A contribuição do efeito base baixa foi anulada na taxa de mercado cativo, por este abranger a totalidade do consumo residencial, a classe de melhor desempenho em julho do ano passado”, explicou a EPE.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/08/2021

TAXA DE DESEMPREGO RECUA NO 2º TRIMESTRE, MAS PAÍS AINDA TEM 14,4 MILHÕES EM BUSCA DE trabalho

Segundo o IBGE, taxa passou de 14,7% no período de janeiro a março para 14,1%, em meio à reabertura de estabelecimentos e ao avanço da vacinação contra covid
Por Daniela Amorim, Cícero Cotrim e Guilherme Bianchini, O Estado de S.Paulo

RIO e SÃO PAULO - Em meio à reabertura de estabelecimentos e ao avanço da imunização da população brasileira contra a covid-19, o mercado de trabalho no Brasil mostra que começa a se recuperar do choque provocado pela crise sanitária. A taxa de desemprego desceu de 14,7% no primeiro trimestre para 14,1% no segundo trimestre do ano, segundo os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad Contínua) divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nesta terça-feira, 31.

O resultado surpreendeu a maioria dos analistas do mercado financeiro ouvidos pelo Projeções Broadcast, que estimavam uma taxa de desemprego mediana de 14,5%.

“Olhando não apenas o desemprego, mas também os índices qualitativos, foi uma divulgação positiva do mercado de trabalho, em linha com o que está acontecendo na economia como um todo, observando basicamente o progresso da vacinação, reabertura econômica, retorno das atividades à normalidade”, avaliou o economista-sênior do Banco ABC Brasil Daniel Xavier.

Para o economista João Leal, da gestora de recursos Rio Bravo Investimentos, a melhora nos indicadores foi puxada por um ajuste na metodologia da Pnad Contínua, que voltou a ter coleta presencial dos dados da pesquisa, o que deve gerar um novo resultado positivo em julho.

“A recuperação vai ser mais rápida em um primeiro momento por um ajuste estatístico dos dados, mas, depois, vai se tornar mais gradual”, previu Leal.

O economista Bruno Imaizumi, da LCA Consultores, concorda que o recuo da taxa de desemprego se deve à melhora na coleta de dados da Pnad Contínua, mas também à retomada econômica.

“A Pnad estava sendo feita inteiramente por telefone na pandemia. Como um terço da amostra é de junho, já tem o efeito do aumento do número de telefones e da retomada parcial da coleta presencial”, diz Imaizumi.

Apesar da queda na taxa de desemprego no segundo trimestre, o Brasil ainda tem 14,444 milhões de pessoas procurando uma vaga, 361 mil a menos que no trimestre anterior, uma redução de 2,4% nessa população, considerada não estatisticamente significativa, ou seja, dentro da margem de erro da pesquisa.

“É um contingente (de desempregados) bastante elevado, mas mostra mudança de tendência”, explicou Adriana Beringuy, analista da Coordenação de Trabalho e Rendimento do IBGE.

A taxa de desemprego recuou graças a um crescimento na ocupação: em apenas um trimestre, 2,141 milhões de pessoas conseguiram um trabalho, embora mais de 75% delas na informalidade.

“Um fator que opera de forma bastante favorável para a recuperação do mercado de trabalho é a expansão da vacinação. Em muitas cidades do Brasil, você tem a primeira dose em pessoas com 18 anos de idade. Então o avanço da vacinação é bastante importante para a retomada”, disse Adriana. “Mas a gente sabe que não depende só do avanço da vacinação. Existem outros fatores que operam decisivamente para a recuperação do mercado de trabalho, que é um mercado que responde a estímulos a economia.”

A recuperação do emprego para patamares pré-pandemia vai depender do desempenho da atividade econômica e do impacto da inflação no poder de compra das famílias, acredita a pesquisadora do IBGE.

No segundo trimestre, 1,117 milhão de pessoas passaram a trabalhar por conta própria e sem CNPJ, ou seja, aderiram a esse tipo de atuação informal. O trabalho por conta própria subiu a um recorde de 24,839 milhões de pessoas. Por outro lado, houve também criação de 618 mil vagas com carteira assinada no setor privado.

Segundo o IBGE, embora haja mais pessoas trabalhando, a massa de salários em circulação na economia ficou 0,6% menor do que no primeiro trimestre deste ano. Houve uma redução de 3% na renda média paga ao trabalhador, o que está ligado tanto ao aumento da ocupação via informalidade, que tradicionalmente remunera menos, quanto à perda do poder de compra das famílias em função de pressões inflacionárias, apontou Adriana Beringuy.

Com o salário menor, mais pessoas na família precisaram trabalhar para alcançar a renda familiar de antes, mas nem assim a massa salarial teve expansão. A retração no rendimento impediu que a massa de salários se expandisse no País. No segundo trimestre, a massa de renda paga aos trabalhadores no País foi R\$ 1,199 bilhão mais enxuta que a do primeiro trimestre deste ano.

“O que a gente vê é que as pessoas reduzem o consumo para compatibilizar o consumo com esse nível de renda”, disse Adriana. “Para gerar uma massa de renda estável, eu tive que ter muito mais gente trabalhando. A retração do rendimento não permitiu que essa massa expandisse”, concluiu.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 31/08/2021

MESMO COM CRISE HÍDRICA, APAGÃO DEVERIA SER QUASE IMPOSSÍVEL NO BRASIL

Acredite, Bolsonaro não é o grande culpado do caos que está por vir



Ações de companhias geradoras de energia alternativa podem ser valorizadas com alta da energia (Fonte: Shutterstock/zhengzaishuru/Reprodução)

- Com tantos recursos naturais e de fontes renováveis, como é possível estarmos à beira de um apagão e racionamento?
- O Brasil é o país de maior incidência solar do mundo. Nenhum outro lugar do planeta tem mais sol do que aqui
- Quando pensamos em vento, o Brasil é a capital mundial do Kite Surf e nossa indústria de energia eólica exporta tecnologia para diversos países

Diante de tantos recursos naturais e de fontes renováveis, deveria ser quase impossível ter racionamento e apagão de energia no Brasil, mas estamos prestes a conseguir, de novo. Lembro de estudar na aula de geografia que 12% da água potável do mundo está no Brasil. Mesmo assim, sofremos com a falta dela anos atrás na cidade de São Paulo, cujo o plano de emergência incluía evacuar parte da cidade. Isso mesmo, evacuar, tirar os moradores. Se temos água potável, temos rios para a produção de energia através das hidroelétricas.

Se olhamos para o céu, temos sol. Pouca gente sabe, mas o Brasil é o país de maior incidência solar do mundo. Nenhum outro lugar do planeta tem mais sol do que aqui. Assim como na nossa terra, tudo o que é plantado nasce, e placa solar gera energia em qualquer lugar. Por ano, o país recebe mais de três mil horas de luz solar. Apenas para efeito de comparação, na Alemanha, nação que mais utiliza energia solar, possui aproximadamente menos 40% de incidência de luz do que nós.

E também é um país onde venta muito

Quando pensamos em vento, o Brasil é a capital mundial do Kite Surf, esporte em que uma pipa puxa o atleta que está com uma prancha no mar ou em uma represa. Basta ver o que acontece no Nordeste para entender que neste país venta muito. Venta tanto que temos a segunda maior incidência de tornados do planeta. Não é à toa que nossa indústria de energia eólica exporta tecnologia para diversos países. Basta ver os motores da WEG (WEG3), reconhecidos internacionalmente como os melhores do mundo ou quando estamos nas estradas de São Paulo e observamos as pás eólicas gigantes no caminho para o Porto de Santos.

Como estamos prestes a sofrer um apagão?

Com tantos recursos naturais e de fontes renováveis, como é possível estarmos à beira de um apagão e racionamento, justo no momento em que a retomada econômica precisa acontecer e empregos precisam ser gerados?

Não existe um único fator, mas poderia ser evitado. Primeiramente é preciso entender que estamos na maior seca dos últimos 90 anos, isso explica 70% do problema que estamos vivendo, mas não tudo.

Existe um complexo conjunto de fatores, começando pelo Ibama que dificulta as licenças ambientais e não favorece os projetos de expansão da energia eólica. Para se ter uma ideia, 3% de capacidade de geração de energia de Belo Monte foram cortados por questões ambientais, o que faria uma diferença muito grande em uma crise como esta.

Outro ponto importante é que a geração de energia na última década foi ampliada, mas o armazenamento não. A energia eólica e solar, por exemplo, não pode ser armazenadas, diferente de um reservatório de água ou até mesmo uma termelétrica.

Falando em termelétrica, precisariam ter sido construídas mais unidades movidas a gás natural. Tanto por uma questão de poluição, como também por custo. Gás é muito mais barato que o óleo diesel, isso porque em algumas usinas o combustível não chega por um oleoduto, mas transportado por caminhões. Veja o custo de logística. Uma simples greve causaria um estrago.

As linhas de transmissão, também não foram ampliadas. Poderia chegar mais energia do Nordeste para o Sudeste, se mais investimentos tivessem sido feitos. Este problema da seca vem se arrastando na última década e em 2020 já deu sinais que piora. As termelétricas já poderiam ter sido ligadas no ano passado, para preservar os reservatórios de água.

O Brasil, a exemplo do Japão, deveria ter incentivado o uso de energia renovável, tanto solar como eólica nas residências. Zerar o imposto e incentivar a indústria nacional são apenas alguns exemplos.

Acredite, Bolsonaro não é o grande culpado do caos que está por vir. A bomba está apenas estourando na mão dele. O Brasil, como sempre, é o país que apaga incêndio e não faz planejamento de longo prazo. Por um motivo muito simples. Isso não dá voto.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 31/08/2021

SENADOR TRANSFORMA BR DO MAR EM CANHÃO QUE PODERÁ AFUNDAR EMPRESAS BRASILEIRAS DE CABOTAGEM

Por *Abrahão Salomão**



Abrahão Salomão. FOTO: ARQUIVO PESSOAL

O projeto BR do Mar, idealizado pelo Ministério da Infraestrutura, após apressada aprovação na Câmara dos Deputados, em dezembro de 2020, começa a ser discutido no Senado Federal, mas desta vez, deverá passar pelo crivo das comissões. Enfim, um suspiro para aqueles que temem o retrocesso do setor de cabotagem, em razão do PL dispor de uma série de descabros que afetam não

apenas o setor de navegação pela costa brasileira, mas coloca em risco toda a indústria naval e a logística do país, que enfrentam influências do mercado externo que se impõe, cada vez mais, em desfavor dos pequenos e médios empresários nacionais que atuam para o crescimento do setor de transporte aquaviário nacional.

No Senado, o projeto está em discussão na Comissão de Assuntos Econômicos onde, segundo o Relator da matéria anunciou votação no próximo dia 31 de agosto. Ocorre que o voto do parlamentar, infelizmente, se afasta da necessária e esperada defesa da concorrência. É possível que o Parlamentar tenha sido dominado por argumentos falaciosos, que não confirmam a verdade, e apenas reproduzem as falas exaustivas do ministro da Infraestrutura Tarcísio de Freitas, que insiste, sem comprovar com dados absolutos, quantitativos e qualificativos, que o BR do Mar seria um programa revolucionário para a navegação de cabotagem.

Nesse sentido apontamos, como ponto central, os requisitos ao afretamento de navios estrangeiros em condições mais vantajosas, cujo atendimento somente as grandes empresas já conseguem. Quanto ao novo entrante, este deverá dispor de, no mínimo usd 60 milhões para se igualar àquelas primeiras no atendimento aos requisitos, quantia expressiva em qualquer situação, e absurda para o caso de um programa que tem, como premissa, justamente, baixar as barreiras de entrada no setor.

Essa é a quantia mínima para se adquirir um navio brasileiro, mais outro navio a ser mantido em bandeira estrangeira para ser afretado (alugado) em proporção direta daquele primeiro nacional, na forma do artigo 5º, §1º, I do PL 4199/2020. Esses são os requisitos da 'novidade' que o Br do Mar traz, sob o argumento que promove a concorrência, ao passo que incentiva a formação de frota no País.

Ocorre que, poucos sabem que essa restrição é, na verdade, a releitura de uma resolução da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, afastada pelo TCU, com fundamento nos danos a livre concorrência que causou, dentre outros.

E mais! A estrutura operacional proposta no Br do Mar, além de não ser novidade, já vem sendo utilizada há anos para evasão fiscal cometida por grandes empresas, fato que é do conhecimento do Ministério da Infraestrutura, que nada fez!

Além disso, o programa dota esses navios estrangeiros do mesmo direito de preferência sobre o mercado brasileiro, já que podem ser usados para bloquearem iniciativas de empresas concorrentes menores de buscarem embarcações estrangeiras mais competitivas.

Isso porque a proposta do programa dota tais navios estrangeiros do mesmo direito de preferência sobre o mercado brasileiro, já que podem ser usados para bloquearem iniciativas de empresas concorrentes menores de buscarem embarcações estrangeiras mais competitivas (art. 11, III do PL 4199/2020).

É preciso observar que o relator, infelizmente, decidiu optar por um caminho alicerçado pelas narrativas do Ministério de Tarcísio, apesar do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) ter, expressamente, criticado tais medidas.

É preciso sopesar as decisões do parlamento, a partir de visões técnicas compatíveis, principalmente, com os anseios da sociedade e do mercado que atua diretamente no setor, sem deixar ofuscar-se pela popularidade de um ministro passageiro, mas que poderá deixar um legado de ruínas para a logística nacional.

Esperamos que o senador Relator possa avaliar o quanto o Ministério da Infraestrutura se beneficia dos detalhes sobre as matérias específicas que fogem ao entendimento da maior parte das pessoas, mesmo as mais habilitadas, para gerar suas verdades, baseadas em números e dados que, embora anunciados cansativamente, jamais se comprovam.

Este foi o mesmo modus operandi que levou os ilustríssimos deputados ao erro de aprovarem o BR do Mar, em 2020. Achando que se tratava de algo bom para a concorrência, deixaram de ouvir os usuários e, principalmente, o CADE. Caberá ao senador Relator fazer parte da história por diferentes caminhos: piorando o BR do Mar ou combatendo a concentração de mercado, único caminho viável ao barateamento de fretes em benefício de toda a sociedade.

***Abraão Salomão é empresário, formado em Direito pela PUC/RJ. Diretor para Assuntos de Transportes Aquaviários da Logística Brasil – Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística**

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/08/2021



VALOR ECONÔMICO (SP)

COPERSUCAR E VIBRA SELAM UNIÃO NO COMÉRCIO DE ETANOL

A nova joint venture deve movimentar 9 bilhões de litros de etanol já em seu primeiro ano

Por Camila Souza Ramos — De São Paulo



João Roberto Teixeira, da Copersucar: biocombustível avança no mundo — Foto: Silvia Costanti /Valor

As brasileiras Copersucar e Vibra Energia (ex-BR Distribuidora) resolveram se unir no mercado de etanol e criaram uma joint venture que já nasce como a maior comercializadora do biocombustível do país. Trata-se de um modelo societário novo no ramo e que tem como importante competidor a Raízen, que também opera tanto na produção como na distribuição de etanol, embora com outra estrutura societária.

Em seu primeiro ano, a nova companhia já terá uma movimentação de 9 bilhões de litros de etanol (anidro e hidratado). Isso equivale a cerca de 25% a 30% do total

comercializado no Brasil, incluindo volumes importados e exportados, e a uma receita de R\$ 30 bilhões. Também é um volume próximo do que a Eco-Energy, comercializadora de etanol da Copersucar nos Estados Unidos, já movimentou em safras recentes.

A Copersucar já negocia o etanol das empresas sucroalcooleiras a ela associadas, e agora passará a operar em conjunto com a distribuidora em um modelo de negócios de parceria pela qual a companhia tem predileção. A joint venture comercializará a produção de outras usinas e venderá o renovável também a outras distribuidoras. Segundo as duas sócias, os volumes comercializados deverão inclusive ser mais de terceiros do que delas próprias.

Inteligência de mercado

Para participantes do setor, a iniciativa deve contribuir para melhorar a inteligência de mercado nas duas pontas da cadeia, já que, atualmente, as usinas têm pouca visibilidade sobre o ritmo da demanda, enquanto as distribuidoras não têm informações detalhadas sobre os desafios da produção. Em relatório, o Credit Suisse disse que o negócio deve melhorar o abastecimento de etanol da Vibra Energia.

A expectativa dos acionistas é que o crescimento da joint venture acompanhe o do mercado. Elas trabalham com uma projeção de crescimento de 4% ao ano do mercado de etanol hidratado (concorrente da gasolina) e de 1% a 2% ao ano do etanol anidro (aditivo).

Até 2030, a expectativa é que a demanda por etanol hidratado aumente em 15 bilhões a 18 bilhões. Antes da pandemia, em 2019, o consumo do renovável foi de 22,5 bilhões de litros. “Temos expectativa de capturar parte desses volumes conforme começar a operar e gerar eficiências”, disse Marcelo Bragança, diretor de operações, logística e sourcing da Vibra, na coletiva.

A joint venture também assumirá as atividades de importação e exportação de etanol que hoje são realizadas pelas sócias. A maior parte do volume deverá ser brasileiro, mas João Teixeira, CEO da Copersucar, disse ontem, em coletiva, que a expectativa é que a parcela do etanol movimentado no exterior cresça conforme o biocombustível se transforme numa commodity global.

Inicialmente, a comercialização com o exterior deve representar em torno de 10% do volume de etanol negociado, e pode chegar em 20% em anos mais favoráveis, segundo Pedro Paranhos, diretor comercial e de operações da Copersucar. Essa participação, porém, dependerá da arbitragem para importar ou exportar, ressaltou Teixeira.

Para a formação da joint venture, a Vibra comprou por R\$ 4,999 milhões o equivalente a 49,99% das ações da Empresa Comercializadora de Etanol (ECE) da Copersucar, que ficará com os demais 50,01%. Quando o negócio for aprovado, os dois sócios aportarão R\$ 400 milhões, proporcional à participação de cada.

A empresa nasce “leve em ativos” e deverá se aproveitar da infraestrutura de suas sócias para movimentar e armazenar o etanol comercializado. A joint venture poderá inclusive aproveitar a infraestrutura da Eco-Energy. Mas a relação entre as empresas será comercial e não haverá obrigatoriedade para operar com a Eco-Energy nos EUA, disse Teixeira.

Para a Vibra, a entrada no trading de etanol reforça a busca de posicionamento da companhia como uma “empresa de energia”, e não apenas de distribuição, disse Wilson Ferreira Junior, CEO da companhia, na coletiva. Ele ressaltou ainda que a nova companhia terá ganhos não apenas pela escala em que vai começar operando, mas também pela capilaridade no Brasil. “Ela pode originar volumes e importações e venda e exportação com nenhum outro player”, afirmou. O negócio está sujeito à aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).
(Colaborou Flávyá Pereira)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/08/2021

SENADORES APROVAM REQUERIMENTO PARA DEVOLVER MP QUE INSTITUI MARCO LEGAL DAS FERROVIAS

Projeto sobre esse tema é discutido na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) desde 2018

Por Renan Truffi, Valor — Brasília

A decisão do governo Jair Bolsonaro de editar uma medida provisória (MP) que institui o novo marco legal do transporte ferroviário revoltou os integrantes da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado. Um projeto sobre esse tema é discutido pelos senadores desde 2018. Diante do mal-estar, eles decidiram aprovar nesta terça-feira um requerimento no qual pedem que o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), devolva a MP ao governo.

O assunto uniu tanto senadores governistas como de oposição. Um dos mais críticos é senador Jean Paulo Prates (PT-RN), que é relator de uma proposta semelhante à MP e há meses discutia o tema com os ministérios da Infraestrutura e da Economia.

"O governo não conversa com ninguém, essa é que é a verdade. Há muito tempo nós temos essa reclamação aqui. Nós estamos votando coisas importantes. O Senado está fazendo trabalhos importantíssimos para o Estado brasileiro. Eu mesmo, como relator desse projeto das ferrovias, disse isto desde o início: estou fazendo um projeto, não para o governo Bolsonaro nem para o governo Lula nem para o governo que virá depois, mas para o Estado brasileiro", disse

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/08/2021

MINÉRIO DE FERRO RECUA MAIS 1,9% NO PORTO CHINÊS DE QINGDAO

Tonelada da mercadoria cai para US\$ 153,67 refletindo as expectativas crescentes de redução da produção de aço na China e menor demanda global da matéria-prima

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Os preços do minério de ferro encerraram agosto em baixa e apagaram a valorização acumulada em 2021, refletindo as expectativas crescentes de redução da produção de aço na China e menor demanda global da matéria-prima.

No porto de Qingdao, o minério com teor de 62% de ferro fechou o dia com desvalorização de 1,9%, para US\$ 153,67 a tonelada, segundo a publicação especializada Fastmarkets MB.

Com esse desempenho, a principal matéria-prima do aço encerrou o mês com baixa acumulada de 15,4% e passou a exibir perda, de 4,2%, no acumulado de 2021.

Na Bolsa de Commodity de Dalian, os contratos mais negociados com vencimento em janeiro recuaram cerca de 5%, para 808 yuan por tonelada, na contramão dos contratos futuros de aço, que tiveram desempenho positivo.

Em relatório divulgado na segunda-feira (31), os analistas Leonardo Correa e Caio Greiner, do BTG Pactual, chamaram a atenção para o descolamento dos preços do minério de ferro e do aço nas últimas semanas. Enquanto a commodity se desvalorizou, o aço se manteve no mínimo estável.

"Com o governo chinês se tornando mais incisivo sobre os cortes na produção das siderúrgicas, vemos perspectivas interessantes para a relação entre oferta e demanda global de aço", escreveram, acrescentando que a produção menor deve dar suporte às cotações de produtos siderúrgicos.

Para atingir a meta de encerrar 2021 com queda nos volumes produzidos em relação ao ano passado, seguiram os analistas, a China deverá reduzir em 11% a produção no segundo

semestre. “Parece improvável, mas ainda esperamos alguma desaceleração à frente”, acrescentaram.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/08/2021

FORTE ATUAÇÃO EM INFRAESTRUTURA

Além de energia elétrica e petróleo e gás, negócios chineses se concentram em engenharia, saneamento e logística

Por Roberto Rockmann, Para o Valor

Engenharia, logística – com destaque em portos – e saneamento são as três principais áreas de investimentos chineses no Brasil na área de infraestrutura, fora os segmentos de energia elétrica e óleo e gás. A principal presença de empresa chinesa em infraestrutura no Brasil é a gigante China Communications Construction Company (CCCC), que em 2016 adquiriu por R\$ 350 milhões o controle da Concremat.

A aquisição permitiu ao conglomerado chinês, com negócios em infraestrutura, equipamentos pesados e serviços de dragagem, fincar uma posição relevante no mercado de engenharia e construção, que desde a Operação Lava-Jato em 2014 tem mudado de configuração. Endividadas e envolvidas no escândalo, as grandes construtoras brasileiras perderam participação, reduzindo a barreira natural de ingresso de grupos estrangeiros no setor. A participação estratégica poderá impulsionar o avanço chinês em máquinas, projetos e engenharia, três segmentos que historicamente sempre foram ligados a empresas brasileiras, europeias e americanas.

Com o ingresso na Concremat, a CCCC tem buscado também novos negócios no Brasil. Um dos principais foi a conquista da Parceria Público-Privada (PPP) para a construção da ponte entre Salvador e Ilha de Itaparica no Estado da Bahia. O consórcio formado pelos grupos chineses CCCC e CR20 (China Railway 20 Bureau Group) foi o vencedor do leilão, realizado em 2019, na sede da B3, para construção e operação do projeto, cujo valor total do contrato é de R\$ 7,6 bilhões. O prazo de concessão é de 35 anos.

O empreendimento terá 12,4 quilômetros de extensão e se constituirá na maior ponte deste tipo da América Latina, superando a ponte Rio-Niterói. A estrutura ocupará a 23ª posição no ranking mundial de pontes. O contrato inclui ainda acessos viários em Salvador, com extensão de 4,6 quilômetros, nova rodovia expressa, a ser construída na Ilha de Itaparica, com 21,41 quilômetros, e recuperação e ampliação de trecho da rodovia BA-001. A Concremat será a líder do consórcio responsável pelas obras.

O projeto faz parte de um plano de desenvolvimento socioeconômico da Bahia, que estima a criação de cem mil postos de trabalho diretos e indiretos ao longo dos 35 anos de PPP. Cerca de 250 municípios serão beneficiados com a redução da distância em mais de 100 quilômetros e de 90 minutos no tempo de deslocamento até a capital baiana. Atualmente, a travessia para Itaparica é feita por ferryboat, no Terminal de São Joaquim, em Salvador, e por lanchas rápidas. Outra opção é usar a BR-324, sentido Recôncavo Baiano. Em abril, o governo da Bahia depositou R\$ 250 milhões no Fundo Garantidor para a construção da ponte como parte do compromisso firmado no contrato, que prevê a implementação, nos próximos cinco anos, da PPP, que contemplará investimento de R\$ 5,4 bilhões e aporte total do Estado de R\$ 1,5 bilhão. “O projeto vai trazer forte impulso à economia de todo o Estado, encurtando distâncias e criando um novo eixo de desenvolvimento a partir de Salvador em direção ao oeste”, afirma o governador Rui Costa.

A CCCC também está em outro projeto de grande porte no setor de transportes: o porto São Luís, no Maranhão, projeto lançado em 2018, ainda no papel e cujo controle é da empresa chinesa. Quando totalmente implantado, o porto terá capacidade para movimentar até 20 milhões de toneladas por ano, mas a construção será em fases. Na primeira etapa, que deve estar pronta em

quatro anos, haverá oferta para 15 milhões de toneladas. O terminal deverá estar ligado à ferrovia de Carajás e ao tramo superior da Ferrovia Norte-Sul.

Não é um investimento isolado chinês em terminais portuários no Brasil. Em 2018, a China Merchants Port Holding Company (CMPort), o maior e mais competitivo desenvolvedor, investidor e operador de portos públicos da China, adquiriu o controle do maior terminal de contêineres da América do Sul: o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP). Nos primeiros seis meses deste ano, foram transportados 5,6 milhões de toneladas em contêineres pelo porto de Paranaguá nos dois sentidos de comércio – importação e exportação.



Terminal de Contêineres de Paranaguá (PR): 5,6 milhões de toneladas em seis meses — Foto: Divulgação

O volume é cerca de 12% maior que os cinco milhões de toneladas registrados no mesmo período de 2020. De exportação foram 2,97 milhões de toneladas de cargas embarcadas. De importação, 2,59 milhões de toneladas. O frango é o produto mais exportado em contêineres pelo terminal paranaense. De janeiro a junho, 875,87 mil toneladas saíram do porto de

Paranaguá rumo ao mercado internacional. A China segue como o principal destino do frango exportado pelo TCP.

Em saneamento, os chineses também marcam presença. A PPP criada para construir e operar o sistema São Lourenço, para a prestação de serviços de operação e manutenção do sistema de desidratação, secagem e disposição final do lodo e de manutenção do sistema na região metropolitana de São Paulo, foi assumida em 2018 pela China Gezhouba Group Corporation (CGGC), através de sua subsidiária CGGC Construtora do Brasil, representando o primeiro investimento no Brasil. O sistema leva água da represa Cachoeira do Franca, em Ibiúna (SP), para a Estação de Tratamento de Água, em Vargem Grande Paulista (SP), percorrendo 83 quilômetros de tubulação até os municípios atendidos.

O grupo chinês chegou a analisar o leilão de concessão da Cedae, concessionária que atua no Rio de Janeiro, mas não participou do leilão em abril deste ano. O setor de saneamento completa em agosto um ano com a nova regulação, que busca atrair capital privado para a universalização dos serviços de água e esgoto.

Estudo da Associação Brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon) aponta que o investimento total estimado para expansão da rede com o novo marco regulatório é de R\$ 753 bilhões, sendo R\$ 255 bilhões referentes à recuperação da depreciação das redes existentes. O trabalho da Abcon destaca que a cada 1 real investido em saneamento para extensão de redes, cerca de 76 centavos irão para a construção civil e 6 centavos para máquinas e equipamentos.

O secretário nacional de saneamento do Ministério do Desenvolvimento Regional, Pedro Maranhão, diz que o novo marco regulatório, sancionado pela Lei 14.026 de julho de 2020, já é uma realidade. “Há leis que pegam e não pegam no Brasil. Esta pegou. Desde o marco, já foram mais de R\$ 69 bilhões em investimentos e outorgas”, afirma. Com o novo marco regulatório, os contratos serão obrigados a trazer metas de universalização. Cada projeto aprovado terá de levar água potável a 99% da população e garantir tratamento de esgoto para outros 90% até o fim de 2033.

Além de participar de concessão, PPPs e operação, em saneamento deverão ser criadas oportunidades em fornecimento de máquinas e equipamentos. Estudo preliminar do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com base em cinco projetos de concessão e PPP estruturados pelo banco e realizados nos últimos meses, aponta que apenas a

demanda desses empreendimentos soma R\$ 38 bilhões em investimentos, representando R\$ 11 bilhões em encomendas para a indústria. Os projetos que embasaram o estudo são a concessão do Amapá, concessão dos três blocos da Cedae no Rio de Janeiro, a PPP de Cariacica (ES), concessão da região metropolitana de Alagoas e concessão na cidade de Porto Alegre (RS).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/08/2021

OS DESAFIOS PARA AVANÇAR NA ÁSIA

Expansão tímida de empresas brasileiras, devido à necessidade de alto investimento, contrasta com o vigor das inversões chinesas no país

Por Marlene Jaggi, Para o Valor

É emblemático que o banco mais antigo do Brasil seja um dos muitos investimentos chineses no país. Fundado em Salvador (BA), em 1858, o Banco da Bahia virou Bocom BBM em 2016, quando o Bank of Communications comprou 80% do seu capital. Foi a primeira joint venture do Bocom fora da China, criada para oferecer crédito e serviços de empresas chinesas estabelecidas aqui.



De lá para cá o Bocom BBM triplicou de tamanho, fechando 2020 com R\$ 12,215 bilhões em ativos, lucro líquido de R\$ 116,572 milhões e com expansão de 31,7% ao ano. E vem avançando nas áreas de gestão de fortunas e na recém-criada gestora de ativos. “Estamos agora estruturando um fundo de renda fixa voltado ao público não institucional (investidores qualificados) que acessará diretamente o mercado de bonds na China”, diz David Cohen, head de tesouraria do Bocom-BBM.

David Cohen, do Bocom-BBM: gestora de ativos permite acesso ao mercado de bonds na China — Foto: Divulgação

Fora da área financeira brasileira – onde também atuam o Banco Industrial e Comercial da China (ICBC), o Bank of China, Haiton e China Construction Bank (CCB) –, a construtora Concremat vem igualmente ampliando suas atividades depois que a China Communication Construction Company (CCCC), uma das líderes mundiais nos segmentos de construção e projetos de infraestrutura, comprou 80% da companhia, em 2017. Nos últimos quatro anos, a construtora cresceu a uma taxa média anual de 7%, ampliou a receita de R\$ 530 milhões para R\$ 653 milhões em 2020, dos quais 14% vêm das operações abertas em quatro novos países da América Latina.

A companhia também aumentou sua participação em setores como saneamento, ferrovias, rodovias, gasodutos e mineração. “Ganhamos em governança e solidez financeira”, afirma Mauro Viegas Neto, presidente executivo da Concremat. Segundo ele, a área de EPC (engenharia, gestão e construção), criada após a chegada da CCCC, deve crescer com os projetos de investimentos que a corporação tem no Brasil, como a PPP da ponte SalvadorItaparica (BA) e o porto de São Luís (MA) – no total, segundo informações do mercado, a gigante chinesa de infraestrutura avalia 26 projetos no país.

Bocom e CCCC são dois dos diversos grupos chineses que desembarcaram no Brasil nos últimos anos e se somaram a uma lista que vem crescendo desde início dos anos 2000. De acordo com o estudo “Investimentos Chineses no Brasil”, do Conselho Empresarial BrasilChina (CEBC), entre 2007 e 2020 empresas chinesas efetivaram 176 empreendimentos no país, com aportes que somam US\$ 66,1 bilhões – 70% dos quais ingressaram via fusões e aquisições. Investimentos greenfield, aqueles que começam do zero, representam 24% do valor total investido e as joint ventures, 6%. Na análise por número de projetos, 48% foram confirmados via greenfield.

A maior parte dos projetos está nas áreas de eletricidade (31%) e indústria manufatureira (28%), mas há também empreendimentos em outros 19 setores, como TI (7%), agricultura (7%) e serviços financeiros (6%), aponta Túlio Cariello, diretor de conteúdo e pesquisa do CEBC. Em termos de valor, 48% foram para a área de energia, onde estão gigantes como State Grid e China Three Gorges, que têm a maioria de seus ativos do exterior no Brasil – 48% e 60%, respectivamente. O setor de petróleo, no qual operam Sinopec e Sinochem, recebeu 28% dos aportes. De acordo com dados da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil), entre os investimentos anunciados recentemente estão o parque eólico da Mingyang no Ceará em 2020 (US\$ 216 milhões), a fábrica de borracha da Hennings Automotive em Jundiá (SP) em 2019 (US\$ 90,4 milhões) e a compra pela State Power Investment de 15% da Santo Antonio Hidropower, por US\$ 500 milhões, em 2019.

Em 2018, na área de mobilidade urbana, a chinesa Didi Chuxing, maior aplicativo de transporte da China, adquiriu o controle da 99, numa transação que não teve valor revelado, mas que transformou a startup em primeiro unicórnio brasileiro. Neste ano, em mais uma etapa dos embates entre China e Estados Unidos, os reguladores de mercado chineses proibiram o ingresso de novos usuários no app depois que a companhia fez um IPO de US\$ 4,4 bilhões nos EUA, mas, segundo a 99/Didi, a estratégia de crescimento no Brasil para este ano se mantém inalterada.

No caminho inverso, as empresas brasileiras que pretendem investir na China, também têm de lidar com situações inesperadas. “Os desafios estão relacionados principalmente ao pouco conhecimento sobre a dinâmica do mercado, seus processos legais e administrativos, além de questões técnicas de cada modelo de negócio”, afirmam Jacy Bicalho Felix Braga, gerente regional da Apex-Brasil. Segundo ele, barreiras como o idioma, fuso horário, logística e “mindset” cultural relacionado aos negócios tornam o desafio de investir na China quase tão significativo quanto a vastidão de oportunidades que este mercado apresenta.

Para facilitar esses processos, escritórios de advocacia formaram uma das ondas de investimentos brasileiros na China, entre 2006 e 2009, período em que empresas como a Vale e a WEG estruturavam suas operações no país. O mercado chinês atraiu outras empresas brasileiras, como Embraco, Suzano, BRF, Marfrig, Marcopolo e Votorantim, além do Banco do Brasil. Algumas, como Embraer e Petrobras, que marcaram presença na China, saíram do país. Outras vêm avançando. No ano passado, a WEG anunciou investimento em uma nova fábrica, em Changzhou, a quarta que tem na China e a primeira dedicada à automação industrial. A Vale, que começou vendendo minério para o país em 1973, tem hoje um escritório comercial em Xangai e participação em quatro joint ventures chinesas que produzem pelotas de minério de ferro e carvão, além de uma refinadora de níquel.

Dados da Apex-Brasil indicam que o estoque de investimento direto (IED) brasileiro na China triplicou, passando de US\$ 193 milhões em 2010 para US\$ 636 milhões em 2019. Há, porém, dúvidas sobre o número de empresas brasileiras presentes na China. Em 2018, segundo estudo do Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC), eram 57, metade delas prestadoras de serviços, 28% produtoras de manufaturas e 21% transformadoras de recursos naturais.

Na avaliação de Henry Osvald, presidente da BraCham – associação criada em 2006, que reúne periodicamente em Xangai, Pequim e Cantão empresas com escritórios ou investimentos na China –, o total chegou perto de 200. “Ultimamente tem havido mais fechamento que abertura de negócios brasileiros no país. Os que vieram apenas em busca de baixo custo de produção voltaram; o foco agora é venda local para um consumidor muito exigente”, afirma.

Segundo o embaixador Marcos Caramuru, conselheiro consultivo internacional do Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri), as empresas brasileiras evoluíram menos na China do que as chinesas no Brasil, “mas isso aconteceu em relação ao mundo inteiro, porque houve muita perda relativa do setor industrial no Brasil”. Além da ausência dos bancos, “que deveriam estar de mãos dadas com as empresas para as coisas acontecerem”, ele atribui a menor atratividade à evolução do mercado de trabalho chinês. “Até 2008 era mais fácil, não havia lei para contrato de trabalho, eles não se importavam com obrigações previdenciárias e os salários eram

muito baixos. Isso foi mudando e agora as empresas que estão lá são as que estão interessadas no mercado interno chinês.” Atualmente, o grande desafio para conquistar o mercado chinês é a exigência de alto investimento. “Não é possível estar lá apenas com seu excedente de produção”, afirma.

Projetos de investimentos não faltam. O escritório em Pequim da Apex-Brasil, por exemplo, vai liderar ao menos 25 projetos de promoção comercial com foco no mercado chinês, 19 deles ligados à cadeia do agronegócio e da indústria de alimentos e bebidas (complexos produtivos com potencial destacado e demanda crescente) e outros em setores de serviços como games, comércio eletrônico, tecnologia e inovação.

Inovação tecnológica é uma das áreas em que os dois países podem alavancar parcerias, diz o embaixador da China no Brasil, Yang Wanming. Segundo ele, as cooperações bilaterais nesse setor abrangem uma vasta gama de campos como a tecnologia espacial, informática e telecomunicação, novas energias, novos materiais, ciência agrícola e pesquisa básica. “Neste momento, as pesquisas sobre vacinas ganharam destaque com resultados importantes”, acrescenta. As bases para as parcerias já existem. “A China está implementando uma estratégia para fortalecer o país com ciência e educação e impulsionar o crescimento com a inovação. O Brasil também é uma potência emergente em ciência e tecnologia. Os dois países podem criar novos destaques de cooperação em torno da economia on-line, agricultura inteligente, 5G, entre outras, fazendo da inovação científica e tecnológica um catalisador e um acelerador da parceria bilateral.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 31/08/2021

MARCO LEGAL DAS FERROVIAS PREVÊ NOVO MODELO DE CONTRATOS

MP editada por Bolsonaro inclui o regime de autorização que passa a coexistir com o modelo de concessões Por Fabio Murakawa e Rafael Bitencourt — De Brasília 31/08/2021 05h01 Atualizado O presidente Jair Bolsonaro editou medida provisória (MP) que institui o novo marco legal do transporte ferroviário. A iniciativa traz como principal inovação o regime de autorização que passa a coexistir com o modelo de concessões.

A autorização, já usada em outros países como os Estados Unidos, reduz incertezas para o investidor privado interessado na construção de novas ferrovias e no aproveitamento de trechos ociosos. O contrato já é usado na exploração de infraestrutura em setores de telecomunicações, energia elétrica, portuário e aeroportuário. Com ele, o investidor privado passa a ser “dono” do empreendimento, não sendo necessário devolvê-lo ao término de um período determinado na contratação.

A MP chegou a ser anunciada, conforme antecipou Valor, pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, como uma alternativa ao projeto de lei com teor semelhante do senador José Serra (PSDB-SP). Inicialmente, a estratégia seria usada para tirar do papel a Ferrogrão, ferrovia de 933 quilômetros entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), que se transformou em aposta do agronegócio para reduzir custos logísticos na maior região produtora do país.

Agora, o grande projeto que o governo pretende emplacar como autorização é o prolongamento da Malha Norte (antiga Ferronorte), da Rumo, que atualmente termina em Rondonópolis e ganharia mais outro trecho para chegar até Lucas do Rio Verde, ambas em Mato Grosso.

Além disso, outros projetos já foram apresentados ao ministério por potenciais investidores e somam mais de R\$ 20 bilhões, tais como Sete Lagoas (MG)-São Mateus (ES), que busca atender a um novo porto privado, Pirapora-Unai (MG) e um ramal que iria da Estrada de Ferro Carajás (EFC), da Vale, até um novo porto projetado em Alcântara (MA).

Se o interessado pretender construir somente em áreas privadas obtidas sem a necessidade de desapropriação, o procedimento poderá ser ainda mais simplificado, uma vez que bastará mero registro junto à ANTT.

Em nota, o Palácio do Planalto informou que a modalidade de concessão “tem se revelado incapaz de promover todos os investimentos necessários ao desenvolvimento do setor”.

Outra novidade da MP destacada pelo governo é a simplificação do procedimento para prestar serviço de transporte ferroviário como Operador Ferroviário Independente.

“Com o novo marco legal, espera-se atrair investimentos privados para o setor ferroviário, expandindo a capacidade de transporte pelo modo ferroviário e reduzindo os custos logísticos no país”, destacou o Planalto. (Colaborou Daniel Rittner)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/08/2021



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

GOVERNO EDITA MP QUE INSTITUI NOVO MARCO LEGAL DE FERROVIAS

Medida Provisória prevê a adoção do sistema de autorização, que permite a construção e operação de ferrovias sem a necessidade de leilão.

Por Pedro Henrique Gomes, G1 — Brasília

O presidente Jair Bolsonaro assinou nesta segunda-feira (30) uma medida provisória que institui um novo marco legal para as ferrovias. A MP prevê a adoção do sistema de autorização, que permite a construção e operação de ferrovias sem a necessidade de leilão. O texto foi publicado em edição extra do "Diário Oficial da União" nesta segunda-feira (30).

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, disse a senadores, no último dia 17, que o governo avaliava a edição da MP porque a pandemia atrasou a tramitação de um projeto de lei sobre o assunto.

A medida provisória autoriza o governo a permitir a construção e a operação de ferrovias pelo processo de autorização. Nesse sistema, não é feito um leilão. A empresa interessada apresenta uma proposta ao governo, que é aprovada se atender os requisitos.

De acordo com o texto da MP, a outorga da exploração do serviço de transporte ferroviário federal por autorização será formalizada por contrato de adesão.

O contrato precisará ter prazo determinado de até 99 anos, que serão prorrogáveis por períodos iguais e sucessivos desde que a empresa:

- manifeste prévio e expresso interesse; e
- esteja com a infraestrutura ferroviária em operação.

De acordo com informações divulgadas pela Secretaria-Geral da Presidência, a autorização para a construção de ferrovias será ainda mais simples caso elas sejam em terras privadas.

"Se o interessado pretender construir somente em áreas privadas obtidas sem a necessidade de desapropriação, o procedimento poderá ser ainda mais simplificado, uma vez que bastará mero

registro junto à ANTT [Agência Nacional de Transportes Terrestres]", disse a pasta em comunicado.

Uso de bens públicos

O texto da MP diz que os órgãos que administrarem bens públicos incluídos em projetos de autorização de ferrovias deverão se manifestar sobre "sua disponibilidade para posterior cessão ou alienação ao interessado".

As novas regras permitem que, após a assinatura do contrato de autorização, os órgãos e as entidades públicas poderão ceder, alienar ou conceder o direito de uso dos bens sem licitação.

Quando se tratar de imóveis da União, a MP estabelece que: a cessão, a alienação e a concessão de uso seguirão as regras estabelecidas em ato do órgão responsável pela administração do imóvel.

Nas ferrovias públicas, além do modelo atual de outorga por concessão, será permitida a outorga de forma mais simplificada, por autorização.

Outros pontos

Segundo o governo, o novo marco legal traz uma "simplificação" do procedimento para prestação de serviço de transporte ferroviário como Operador Ferroviário Independente. Com a MP, basta apresentar a documentação exigida à ANTT e a autorização será expedida automaticamente.

A medida provisória também possibilita que as administradoras ferroviárias se associem para criar uma entidade autorregulatória, responsável por determinar padrões técnicos e operacionais sem "ingerência do Estado, que se limitará a regular questões de segurança e situações pontuais".

As novas regras permitem ainda que as atuais concessionárias possam migrar para o novo regime jurídico de autorização. Para isso, elas precisam provar que foram prejudicadas pela entrada em operação de uma nova ferrovia ou caso se comprometam a expandir os serviços.

De acordo com o governo, essa migração "não prejudicará obrigações contidas nos atuais contratos quanto a investimentos e manutenção do transporte de passageiros".

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

Data: 31/08/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

“CONCESSIONÁRIO PRIVADO PRECISARÁ DE TODAS OPORTUNIDADES POSSÍVEIS”, AVALIA BIRAL

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 30 Agosto 2021



Arquivo/Divulgação

Diretor-presidente da SPA disse na Santos Export que, após os próximos leilões, Porto de Santos estará praticamente com 100% de ocupação. Desafio atual, segundo ele, é como desenvolver a área do fundo do canal, que deverá ser passada ao futuro concessionário.

O diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, disse que, após os próximos leilões,

Santos estará praticamente com 100% de ocupação. Durante a Santos Export, ele ressaltou que o desafio atual é como desenvolver a área do fundo do canal do maior porto da América Latina, que deverá ser passada, provavelmente, ao futuro concessionário após a desestatização.

“O concessionário privado fazendo planejamento precisará de todas oportunidades possíveis. Temos motivos de ser otimistas de que a expansão do canal será bem feita porque o concessionário privado terá interesse de desenvolver áreas, remunerando capital”, analisou, no painel ‘PDZ e clusterização do Porto de Santos’. O modelo a ser divulgado, segundo Biral, deverá apresentar a necessidade de novos investimentos a fim de evitar o estrangulamento da capacidade no porto. “Quando a capacidade se aproximar de determinado nível, o concessionário terá que materializar uma nova área de forma não haver estrangulamento. O planejamento terá que ser muito bem feito”, acrescentou.

Biral disse que a clusterização no atual desenho do plano de desenvolvimento e zoneamento (PDZ) representou um avanço. Ele acredita que a atividade no mundo caminha para ter autoridades portuárias privadas, a exemplo do Porto de Mundra, na Índia — um porto privado multipropósito que, em 20 anos, já movimentou mais de 200 milhões de toneladas. “Podemos ter convivência com o privado. O setor portuário nasceu de tradição estatal, mas temos formas inteligentes de fazer contrato das atividades”, avaliou.

Para Biral, Santos caminha para um ecossistema portuário com a figura do landlord, como desenvolvedor das áreas e gestor da infraestrutura, e protagonismo cada vez maior do capital privado. Ele acredita que a verticalização da carga obriga a repensar toda a questão de interesses. O presidente da SPA entende que o porto não pode ser um entrave para cadeias verticalizadas e que esse ecossistema precisará de mais interação entre privado, dono da carga, terminais, governo e agência reguladora.

O ex-diretor da Antaq e conselheiro nacional do Brasil Export, Mário Povia, considerou que o movimento para desestatização, do ponto de vista fático, e não ideológico, parece ser o melhor modelo de governança atualmente para a autoridade portuária, diante de tantos controles. Ele disse que os portos organizados concorrem com terminais privados, mas com desigualdade de condição. “É remota a possibilidade de legislação que coloque empresas públicas em condições de ir ao mercado em igualdade de competição [com privados]”, analisou.

O engenheiro, economista e consultor da Katalysis, Frederico Bussinger, considera que, historicamente, é difícil prever qual será o nível de crescimento do porto. Ele destacou que a movimentação portuária cresceu durante a pandemia com o superciclo de commodities. Bussinger disse que, para pensar no futuro do Porto de Santos, é preciso reconhecer que é um porto de, no mínimo, três municípios. Ele observa que, ao longo do tempo, a poligonal foi diminuindo e hoje ela é menos da metade da área do estuário como um todo. Para o consultor, o porto cada vez mais gera informação e tecnologia, o que faz pensar e planejar o porto, por meio de um conjunto de fluxos e capacidade do porto. “Nossos planos não dão resposta para isso. Nossos portos tratam em geral do fluxo de cargas pelo lado da demanda, algumas vezes pelo lado da oferta e ficamos nisso”, disse.

Bussinger vê como questão-chave para o Porto de Santos resolver a articulação porto-ferrovia, o que passa pela ferradura e pela renovação do contrato da MRS. Ele disse que o PDZ já era limitado porque tratava da poligonal e só abordava a intermodalidade pelo lado da demanda. Ele defende que o PDZ deve estabelecer as soluções de como executar para ser um plano efetivo, o que passa por tecnologia, capacidade industrial e produtiva, capital humano, capacidade de articular serviços e governança. “Com a poligonal diminuindo como aconteceu progressivamente nos últimos 25 anos, no meu entendimento, o PDZ perdeu sentido”, afirmou Bussinger.

Ele apontou a necessidade do plano mestre para se pensar no complexo portuário. Bussinger sugeriu esquecer o PDZ e tocar exclusivamente o plano mestre. “O plano mestre é a oportunidade que a comunidade portuária tem de pactuar entre atores. Esse plano mestre precisa refletir o impacto entre comunidade portuária e stakeholders da Baixada Santista”, afirmou.

O diretor técnico da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende, acredita na eficiência da gestão privada. Para Resende, o Brasil precisa caminhar na direção da parceria entre setor público e privado, e não de confronto. “O futuro de Santos é o que queremos para o Brasil. Na hora de deixar de seguir e liderar, procuramos mirar exemplos externos, sem reconhecer nossas realidades. O complexo portuário tem limitação física, que não adianta lutarmos contra ela”, analisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2021

CMA CGM REGISTRA LUCRO RECORDE DE US \$ 3,5 BILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE

Da Redação NAVEGAÇÃO 31 Agosto 2021



A CMA CGM registrou um aumento de 2.500% em seu lucro líquido, para US\$ 3,5 bilhões, no segundo trimestre, em comparação com o mesmo período do ano passado. A empresa afirma que o número deve melhorar ainda mais no segundo semestre do ano.

A CMA CGM vem investindo de forma agressiva na expansão da frota. No ano passado, adquiriu 14 novos navios, 32 navios usados e mais de 500 mil TEUs.

O presidente e CEO Rodolphe Saade disse que o desempenho foi impulsionado por “maiores volumes e taxas de frete” no transporte de contêineres, devido a “uma demanda sem precedentes”. O faturamento da CMA CGM no segundo trimestre foi de US\$ 12,4 bilhões, um aumento de 77% em relação ao ano anterior.

O armador informa que a atividade de transporte de contêineres é “particularmente dinâmica nas rotas transpácificas, da América Latina e intra-regionais”. A taxa média da CMA CGM disparou 59%, para US\$ 1.756 por TEU.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2021

O MAIOR CONTÊINERES DO MUNDO FAZ PRIMEIRA TRAVESSIA PELO CANAL DE SUEZ

Da Redação NAVEGAÇÃO 31 Agosto 2021



Reprodução internet

O maior navio de contêineres do mundo, o Ever Ace, de 24 mil TEUs, cruzou o Canal de Suez pela primeira vez em 28 de agosto. O porta-contêineres mede 400 metros de comprimento e 61,5 metros de largura. Pesa cerca de 235 mil toneladas e pode transportar 23.992 contêineres.

O navio é a mais recente adição à frota da Evergreen Marine Corporation. Foi entregue à empresa pelo estaleiro sul-coreano Samsung Heavy Industries (SHI) em julho deste ano. Ever Ace cruzou o Canal de Suez em sua viagem inaugural para a Europa a caminho do Porto de Rotterdam, após zarpar porto de Taipei no início de agosto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2021

BR DO MAR: APRESENTAÇÃO DE RELATÓRIO NA CAE ADIADO POR DUAS SEMANAS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 31 Agosto 2021



Presidente da CAE, Otto Alencar (Mesa), e senadora Kátia Abreu (Telão) - (Roque de Sá/Agência Senado)

Relator, senador Nelsinho Trad (PSD-MS), disse que relatório está 90% pronto e pacificado. Senadora Kátia Abreu (PP-TO) acredita que impasses como o da abertura da cabotagem não estão equacionados.

A Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado adiou, por duas semanas, a apreciação do projeto de lei da cabotagem (4.199/2020), que constava na pauta da sessão desta terça-feira (31). O presidente da CAE, senador Otto Alencar (PSD-BA), explicou que, por conta do feriado da Independência na semana que vem, o próximo encontro da comissão ocorrerá no dia 14 de setembro. O senador Nelsinho Trad (PSD-MS), relator do PL, pediu a retirada de pauta a fim de equacionar as questões pendentes, até a próxima sessão ordinária da CAE.

Trad informou que o relatório encontra-se 90%, 'devidamente construído e pacificado', restando apenas alguns detalhes. "Nosso entendimento é que um projeto polêmico como esse precisa ter esses ajustes para que possamos de alguma maneira mais tranquila fazê-lo lido, debatido e votado nessa comissão", afirmou o relator durante a sessão da CAE. Uma suposta minuta do que seria o relatório chegou a circular no setor nos últimos dias. Procurada pela Portos e Navios, a assessoria do relator negou que o documento seja válido.

Durante a sessão, o senador governista Carlos Viana (PSD-MG) reforçou o pedido de adiamento da leitura do relatório, uma vez que entre ainda existem pontos que precisam ser finalizados entre os ministérios da Infraestrutura e Economia. "Nos últimos meses, há contribuições que serão trazidas ao projeto e, com certeza, o relator analisará com atenção quando estiver pronto", disse Viana. Além da CAE, o texto que institui o BR do Mar passará pelas comissões de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e de Serviços de Infraestrutura (CI).

A senadora Kátia Abreu (PP-TO) acredita que não há e, possivelmente, não haverá acordo entre as pastas, uma vez que o Ministério da Economia teria razões para não concordar com o texto principal, que não permite a abertura da cabotagem no país. A parlamentar falou que o governo se recusa a acatar pontos importantes para modernizar a cabotagem no país e que já foram apresentados ao relator. Ela ressaltou que, se o relatório fosse lido nesta terça-feira, pediria vistas do projeto para entender melhor e ter convicção se as emendas que fazem alusão às propostas apresentadas por ela no PL 3.129/2020 foram contempladas. O texto foi protocolado antes do PL apresentado pelo governo e, posteriormente, teve o pedido de tramitação conjunta acatado.

A senadora alegou ainda que o texto atual do BR do Mar não tem perspectivas de que modernizará a cabotagem ou tornará o modal mais barato. "É pacificado em todo o empreendedorismo do Brasil que a forma como o BR do Mar veio não atende as necessidades do país sob hipótese alguma. Os técnicos do Ministério da Economia estão corretos em relação a essa matéria", disse Kátia Abreu, referindo-se à questão da abertura da cabotagem por meio dos instrumentos de afretamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2021

DNV GL LANÇA ESTUDO PREVISÃO MARÍTIMA PARA 2050, SOBRE RISCO DE CARBONO

Da Redação NAVEGAÇÃO 31 Agosto 2021

A DNV GL lança documento denominado Previsão Marítima da DNV para 2050, onde apresenta uma estrutura de gerenciamento de risco de carbono atualizada. O estudo inclui um novo modelo de 'escada de descarbonização' para ajudar os armadores a mapear um caminho para a sustentabilidade.

Espera-se que mais de mil navios sejam encomendados por ano até 2030 e, com a pressão crescente sobre a indústria naval para descarbonizar.

O relatório de 80 páginas tem como objetivo ajudar uma indústria que enfrenta o duplo desafio de metas e regulamentações cada vez mais rigorosas para as mudanças climáticas, juntamente com a incerteza sobre as opções futuras de combustível, tecnologia e abastecimento. É, de acordo com o CEO da DNV Maritime Knut Ørbeck-Nilssen, “o grande desafio de nosso tempo”.

“Escolher o combustível certo hoje para as operações de amanhã é uma tarefa difícil que todos os proprietários devem enfrentar”, disse Ørbeck-Nilssen. “O ambiente de negócios está mudando, levando não apenas a maiores requisitos regulatórios, mas também a novas expectativas de proprietários e consumidores de carga — e demandas mais rigorosas de investidores de capital e instituições.

“Um passo em falso hoje nas estratégias de combustível para novas construções pode ter consequências prejudiciais para as empresas e ativos no futuro. Portanto, os proprietários precisam de conselhos práticos e especializados e de soluções inteligentes para garantir que os navios permaneçam competitivos, em conformidade e comercialmente atraentes ao longo de sua vida útil. É aqui que a Previsão Marítima para 2050 pode ajudar a transformar a incerteza estratégica em uma tomada de decisão confiante.”

O relatório mapeia o panorama regulatório em mudança, fornece uma atualização do status sobre tecnologia e combustíveis alternativos e vê a transição energética de uma perspectiva mais ampla — investigando o financiamento de investimentos verdes a bordo, bem como a necessidade de rápido desenvolvimento da capacidade do lado da oferta para novos combustíveis.

A DNV prevê que o CAPEX total para investimentos em tecnologia a bordo necessários para satisfazer as ambições de descarbonização da IMO variará de US\$ 250 bilhões a US\$ 800 bilhões, dependendo do tamanho da frota, entre 2020 e 2050.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2021

MOL ASSINA MEMORANDO PARA UTILIZAR ROBÔS EM SUA FROTA

Da Redação NAVEGAÇÃO 31 Agosto 2021

A Mitsui OSK Lines (MOL) assinou um memorando de entendimento (MoU) com a empresa japonesa de robótica Meltin para conduzir um estudo conjunto sobre a implantação de robôs controlados remotamente em suas operações de transporte marítimo, incluindo navios e negócios offshore.

O projeto faz parte da estratégia mais ampla da MOL de adotar novas tecnologias, como navegação autônoma e controle remoto, para apoiar futuras mudanças no transporte marítimo. A introdução da tecnologia robótica de controle remoto, que pode realizar tarefas tediosas e demoradas ou operar em áreas perigosas, como ambientes de temperatura extremamente alta e baixa, é vista como uma forma de reduzir a carga de trabalho dos marítimos, especialmente em tarefas que apresentam desafios para a operação prática.



Tanto a MOL quanto a Meltin afirmam que estão empenhados em construir um relacionamento estratégico juntos para introduzir a tecnologia robótica no transporte marítimo e continuarão com uma série de estudos específicos.

Isso incluirá a pesquisa em diferentes tipos de embarcações e rotas para a introdução de robôs controlados remotamente e tecnologias associadas, avaliando a viabilidade de sua introdução e o nível de tecnologia de comunicação a bordo necessária no mar, bem como a implementação de pilotos de prova de conceito para ver os sistemas em uso prático.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/08/2021



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