

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 135/2021
Data: 27/08/2021

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS PROJETA ALTA DE 13% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES.....	4
NAVIO ATRACADO NO PORTO DE SANTOS TEM OPERAÇÕES PARALISADAS APÓS DOIS RESULTADOS POSITIVOS DE COVID	4
GUARUJÁ ABRE INSCRIÇÕES PARA CURSOS NA ÁREA PORTUÁRIA.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	5
DIRETORES DA ANTAQ FALAM SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO E MULTIMODALIDADE EM CONGRESSO DA OAB	5
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	6
BR DO MAR: OPERADORES PEDEM PRORROGAÇÃO DO REPORTO POR DOIS ANOS	6
TECNOLOGIA FAZ A DIFERENÇA NOS PORTOS.....	7
PORTOS DA CDP ALCANÇAM RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE FERTILIZANTES	8
16.523 MIL TONELADAS DE BARRILHA DESEMBARCAM NO RECIFE	8
CHINA REABRE UM DOS PRINCIPAIS PORTOS DO MUNDO.....	9
PORTO DE VIRGÍNIA EXPANDE ARRENDAMENTO DE ENERGIA DA DOMINION PARA CRIAR PORTO EÓLICO.....	9
SETOR SUCROALCOOLEIRO INVESTE NA REDUÇÃO DE GASES DE EFEITO ESTUFA	10
PRESIDENTE DA FRENLOGI E MINISTRO TARCÍSIO FREITAS APOIAM A FERROGRÃO PARA ALAVANCAR LOGÍSTICA DO BRASIL	11
CONTÊINER SE APROXIMA DE 3 MILHÕES TEU E DEVE BATER RECORDE ANUAL	12
NOVOS ATIVOS QUALIFICADOS PARA CONCESSÃO VÃO TRAZER R\$ 42 BILHÕES PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES ...	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	14
EM DEBATE VIRTUAL, MINISTRO DESTACA PROJETO DA BR-319: “REFERÊNCIA EM SUSTENTABILIDADE”	14
ISTOÉ - DINHEIRO	15
PETROLEIRAS CORREM PARA COMPLETAR RETIRADAS NO GOLFO DO MÉXICO DIANTE DE TEMPESTADE	15
BC VAI ADOTAR MEDIDAS PARA AUMENTAR SEGURANÇA DO PIX, DIZ CAMPOS NETO.....	16
PAULO GUEDES DIZ QUE O BRASIL NÃO PRECISA TER MEDO DO FUTURO. HÁ AO MENOS CINCO MOTIVOS PARA DISCORDAR..	16
MONEYTIMES	18
BAIXA HISTÓRICA EM NÍVEL DE RIO ATRASA COMÉRCIO EXTERIOR DO PARAGUAI.....	18
GARGALOS NO FRETE MARÍTIMO SE AGRAVAM E CUSTOS GLOBAIS SOBEM	19
GUIA MARÍTIMO – A FERRAMENTA DO COMÉRCIO EXTERIOR	20
WILSON SONS INVESTE EM NOVOS REBOCADORES PARA REDUÇÃO DA EMISSÃO DE GASES DO EFEITO ESTUFA	20
JORNAL O GLOBO – RJ	21
CRISE HÍDRICA: ‘COM ANGRA 3, ESTARIAMOS SEM PROBLEMA E COM CUSTO MUITO MENOR’, DIZ EX-PRESIDENTE DA ELETROBRÁS.....	21
LIRA AFIRMA QUE MUDANÇA NO IR SÓ SERÁ VOTADA QUANDO CADA DEPUTADO PUDER EXPRESSAR ‘O QUE REALMENTE DEFENDE’	22
PARA EVITAR GOLPES E FRAUDES, PIX PASSARÁ A TER LIMITE DE R\$ 1 MIL NO PERÍODO NOTURNO, ANUNCIA BC	23
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	25
COSAN E MAIS TRÊS GRUPOS AVALIAM A COMPRA DA SULGÁS EM LEILÃO DE PRIVATIZAÇÃO	25
EMPRESAS SE UNEM PARA PRORROGAR A DESONERAÇÃO DA FOLHA POR MAIS CINCO ANOS	26
GOVERNO APOSTA EM NOVOS PROGRAMAS PARA GERAR ATÉ 3 MILHÕES DE EMPREGOS	27
NOVOS REAJUSTES DE ENERGIA PODEM ELEVAR IPCA DE 2021 EM ATÉ 1 PONTO PORCENTUAL	28
BOLSONARO SANCIONA COM VETOS LEI QUE VISA FACILITAR ABERTURA DE EMPRESAS NO PAÍS	29
VALOR ECONÔMICO (SP)	30
VARIANTE DELTA AFETA PRODUÇÃO NA ÁSIA, CONGESTIONA PORTOS E ELEVA OS CUSTOS	30
KEPLER WEBER CRIA ÁREA DE NEGÓCIOS COM USO DE IoT.....	31
EXPORTADORES COBRAM AÇÃO DO GOVERNO CONTRA “APAGÃO” DE CONTÊINERES	32
COPAGAZ PLANEJA AVANÇAR ALÉM DO GLP.....	34
VARIANTE DELTA AFETA PRODUÇÃO NA ÁSIA, CONGESTIONA PORTOS E ELEVA OS CUSTOS	36
CHANCELER PROPÕE PARCERIA COM SUDESTE ASIÁTICO	37
DIÁRIO DO NORDESTE - CE	37
COMPRAS DA CHINA ATRASAM ATÉ 4 MESES COM FECHAMENTO DE PORTOS E FALTA DE CONTAINERS	38



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 135/2021
Página 3 de 42
Data: 27/08/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS	40
PL DA CABOTAGEM VAI TRAMITAR EM MAIS 3 COMISSÕES	40
‘OTIMIZAÇÃO DE RECURSOS DO FMM MERECE OLHAR ATENTO DE PARLAMENTARES’, APONTA CNT	40
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	42
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	42



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS PROJETA ALTA DE 13% NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

Cargas containerizadas tiveram aumento de 22% em julho

Por: Redação



O cais santista operou quase 74 mil TEU a mais do que no mesmo mês do ano anterior Foto: Carlos Nogueira/AT

A movimentação de contêineres do Porto de Santos deve fechar 2021 com um aumento de 13,4% em relação ao ano passado, chegando ao total recorde de 4,8 milhões TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). A projeção foi anunciada ontem pela Autoridade Portuária de Santos (APS), ao divulgar os resultados operacionais do último mês, que registraram uma alta de 22% nas cargas containerizadas.

O cais santista operou 397.314 TEU em julho, quase 74 mil a mais do que no mesmo mês do ano anterior (323.384 TEU). No acumulado do ano, o total chegou a 2,79 milhões TEU, um crescimento de 19,1% sobre o número obtido nos sete primeiros meses de 2020 (2,34 milhões TEU).

Santos é o principal porto em movimentação de contêineres no Brasil e na América do Sul e o 43o no mercado global (conforme levantamento da publicação especializada Lloyd's List divulgado neste ano). Para a região, a carga containerizada é estratégica. Sua operação está entre as que mais geram empregos no cais e na zona retroportuária e, ainda, uma das que mais produzem riquezas para a região.

A expansão dos embarques e desembarques de contêineres em Santos neste ano já era esperada por executivos do setor. Durante a 3a edição do Webinar Porto & Mar 2021, realizado pelo Grupo Tribuna em abril passado, gestores de terminais de contêineres do complexo marítimo e representantes de armadores destacaram a previsão de um aumento nessas operações em 2021, devido à retomada da economia nacional e da mundial, com vários países se recuperando da pior fase da epidemia de covid-19.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/08/2021

NAVIO ATRACADO NO PORTO DE SANTOS TEM OPERAÇÕES PARALISADAS APÓS DOIS RESULTADOS POSITIVOS DE COVID

Embarcação de bandeira liberiana teria vindo de São Francisco do Sul (SC)

Por: ATribuna.com.br - 26/08/21 - 20:32



A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) determinou a suspensão das operações do navio Sea Breeze, depois do recebimento de testes positivos para a covid-19 de dois tripulantes, na tarde desta quinta-feira (26), segundo a Santos Port Authority (SPA).

Operações de navio atracado no Porto de Santos são paralisadas após confirmação de dois casos de

covid-19 Foto: Marinetraffic

A embarcação, atracada no cais santista no armazém 15, é um cargueiro de bandeira da Libéria e teria vindo de São Francisco do Sul, em Santa Catarina.

De acordo com a SPA, o navio carrega graneis sólidos minerais.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 27/08/2021

GUARUJÁ ABRE INSCRIÇÕES PARA CURSOS NA ÁREA PORTUÁRIA

Aulas serão iniciadas na próxima segunda-feira (30)

Por: *ATribuna.com.br*



A grade curricular tem 20 módulos de conteúdo online Foto: Divulgação: Prefeitura de Guarujá

O Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), em parceria com a Prefeitura de Guarujá, por meio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Portuário (Sedep), disponibiliza 100 vagas para cursos da área portuária, que fazem parte da 4ª edição do Curso de Fundamentos de Logística, Infraestrutura e Ambiente

Portuário.

A grade curricular dos cursos aborda diferentes temas relacionados ao segmento portuário em mais de 20 módulos de conteúdo online. As aulas serão ministradas, a partir da próxima segunda-feira (30) até o dia 9 de dezembro, sempre às segundas-feiras.

Os interessados devem fazer a inscrição até o próximo sábado (28), por meio deste link.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 27/08/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DIRETORES DA ANTAQ FALAM SOBRE DESESTATIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO E MULTIMODALIDADE EM CONGRESSO DA OAB

Para o diretor-geral da ANTAQ, a desestatização irá dinamizar e modernizar o setor portuário brasileiro, atraindo mais investimentos privados

Os diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Eduardo Nery (diretor-geral) e Adalberto Tokarski, participaram do primeiro dia do “IX Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da Ordem dos Advogados do Brasil – OAB”, que está sendo realizado em Florianópolis, Santa Catarina. O evento será encerrado hoje (27). Nery participou do painel sobre desestatização dos portos, e Tokarski do painel sobre o papel das agências reguladoras no transporte multimodal - modelos e perspectivas para o Brasil.

Ao falar sobre a desestatização dos portos, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, disse que as concessões inauguram um novo modelo de gestão no setor portuário, com a transferência da gestão para iniciativa privada. “Estou certo de que esse novo modelo, que está sendo implementado no país a partir da privatização da Companhia Docas do Espírito Santo - Codesa, trará mais dinamismo para os portos organizados, garantindo maior qualidade e eficiência de serviços”, ressaltou.

Nery mencionou que a desestatização ampliará a atração de investimentos privados para o setor. No caso da privatização da Codesa e da concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, os investimentos envolvem recursos da ordem de R\$ 1,3 bilhão ao longo dos 35 anos do contrato. “Não tenho dúvidas de que tal objetivo será alcançado e servirá de modelo para futuros projetos do mesmo porte”, destacou o diretor-geral da ANTAQ, acrescentando que esse processo vem sendo conduzido com total transparência, de forma a garantir segurança jurídica aos investimentos.

Nery ressaltou ainda o potencial de crescimento do Porto de Vitória, a partir do novo modelo de gestão. “O porto de Vitória tem um portfólio de cargas já consolidado e uma posição favorável de acessos rodoviário e ferroviário, mas ainda tem muito potencial para crescer. Com certeza, esse modelo vai conferir uma nova realidade para o porto capixaba”, afirmou.

Multimodalidade

Em sua apresentação, o diretor Adalberto Tokarski falou que a ANTAQ tem como uma das suas principais atribuições, no transporte aquaviário e no âmbito portuário, promover um ambiente regulatório e institucional que propicie a utilização da multimodalidade na busca de maior eficiência e economicidade.

Para Tokarski, esse ambiente só será alcançado com a melhoria e o aumento da disponibilidade de serviços na navegação Interior e na navegação de cabotagem e por meio do aumento da disponibilidade de infraestrutura portuária, com mais acessos ferroviário, rodoviário e aquaviário e berços para cabotagem e acesso/berços para navegação interior.

“Eu reforço como pauta importante discutir uma política para navegação fluvial, que olhe o todo - o transporte de cargas, o transporte de passageiros e também a questão da sustentabilidade”. Outro ponto citado pelo diretor da ANTAQ foi o dos acessos ferroviários. “Nós temos vários problemas de acessos ferroviários. Há casos em que uma ferrovia funciona por 1.000, 1.500 km, mas há um gargalo exatamente na chegada ao porto”, frisou.

O diretor da ANTAQ mencionou ainda outras medidas para tornar o transporte multimodal uma realidade no Brasil. Segundo ele, é essencial reduzir a burocracia, agilizar os processos internos, modernizar os normativos, induzir e atuar em ações e discussões multissetoriais que levem à redução dos entraves no setor e ao aproveitamento regular e integrado dos diferentes modais de transporte. “Só assim alcançaremos a racionalidade logística e a eficiência no transporte de pessoas e cargas”, apontou.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 27/08/2021



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BR DO MAR: OPERADORES PEDEM PRORROGAÇÃO DO REPORTO POR DOIS ANOS

Informação: FENOP (27 de agosto de 2021)

Fenop defende emenda que prevê a volta do benefício, com validade entre janeiro de 2022 e dezembro de 2023. Na sessão do Senado com entidades setoriais, Logística Brasil sugeriu que, pela relevância do tema para terminais e usuários, regime especial seja discutido por outro instrumento, de forma a não pressionar a aprovação do PL da cabotagem.

A Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) solicitou ao relator do PL da cabotagem, Nelsinho Trad (PSD-MS), e a senadores que aprove a proposta de emenda que prevê a validade do regime especial, entre janeiro de 2022 e dezembro de 2023. O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, disse que o objetivo da medida é evitar problemas de entendimento fiscal e garantir melhores condições para investimentos na compra de equipamentos portuários. Desde o ano passado, entidades do setor portuário e ferroviário vêm dialogando com governo e parlamentares a fim de encontrar uma solução para prorrogar o benefício, que perdeu vigência em dezembro de 2020.

Durante sessão no Senado sobre o PL da cabotagem com associações do setor aquaviário, na última sexta-feira (20), Aquino defendeu medidas que permitam investimentos em navios de bandeira brasileira, além de soluções para problemas enfrentados nos portos, como a falta de infraestrutura de abastecimento de navios. Ele mencionou que não há serviço de bunker entre Salvador (BA) e Pará. “O nível de investimento do porto não pode ficar suscetível a variações. Deveria haver alguma regulação para que empresas brasileiras de navegação (EBNs) também mantivessem investimentos no país”, ressaltou.

Na sessão, a Logística Brasil defendeu que algumas discussões, como o Reporto, deveriam ser resolvidas fora do PL da Cabotagem para que o BR do Mar não perca o foco e possa ser debatido com mais profundidade. A associação avalia que é preciso que o projeto tramite no ritmo adequado, evitando que seja feito de forma ‘açodada’, como considera ter sido na Câmara dos Deputados, no final do ano passado.

“Consideramos o Reporto importante, mas achamos um erro sua colocação no BR do Mar. É totalmente descolado da realidade. O Senado deveria ter iniciativa de ajudar os terminais com a questão do Reporto, que está ajudando os usuários. Isso cria pressa de aprovação”, comentou o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas.

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

Data: 27/08/2021

TECNOLOGIA FAZ A DIFERENÇA NOS PORTOS

Informação: CODESA (27 de agosto de 2021)



Foto: Coordenação de Comunicação da CODESA

Investimentos, projetos e tecnologia. A edição 2021 do evento Santos Export, realizada segunda-feira desta semana, no Porto de Santos, São Paulo, mesclou debates sobre desafios e desenvolvimento, com visitas técnicas. Os participantes conheceram, de perto, exemplos de automação e uso da tecnologia em favor da competitividade qualidade do serviço.

O evento é um dos Fóruns Regionais do Brasil Export que nessa segunda-feira (23) proporcionou as visitas técnicas a dois grandes terminais de contêineres. No terminal da Santos Brasil, os participantes conheceram as obras de ampliação do cais, para receber navios de 366m de comprimento. Na sequência, a agenda foi no DP World Santos, que surpreendeu pelos projetos de expansão e tecnologia do terminal de celulose, em parceria com a Suzano, referência para movimentação de celulose no mundo.

O uso de tecnologia de ponta na operação também foi comprovado na visita ao Centro de Controle de Operações e na apresentação institucional da empresa.

Debate

Após as visitas técnicas, foram debatidos assuntos atuais para o setor portuário, como PDZ, clusterização (concentração de determinados tipos de cargas por região portuária, com a finalidade de trazer ganhos em eficiência, capacidade e competitividade aos portos etc.), acessos terrestres e ferroviários e a desestatização dos portos de Vitória e de Santos.

Vários pontos de vista foram apresentados, dentro das agendas de mudanças que estão em curso no setor. O primeiro dia do evento contou com palestra de abertura pelo secretário de Portos e Transporte Aquaviário, Diogo Piloni, e do Ministro da infraestrutura, Tarcísio de Freitas.

O presidente da CODESA, Julio Castiglioni, que também é conselheiro do fórum regional Sudeste Export, foi convidado para compor a mesa na solenidade de abertura do evento.

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

Data: 27/08/2021

PORTOS DA CDP ALCANÇAM RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE FERTILIZANTES

Informação: Portos Mercados (27 de agosto de 2021)



Os principais mercados para fertilizantes na região são as misturadoras localizadas nos municípios de Barcarena, no estado do Pará

Com movimentação total de 1.519.393 toneladas, os portos da Companhia Docas do Pará (CDP) registraram recorde de movimentação de fertilizantes no acumulado de janeiro a julho, elevação de 49% em relação ao mesmo período do ano anterior. Os portos de Santarém e Itaituba obtiveram excelente performance nos descarregamentos deste insumo.

A primeira unidade registrou 871.506 ton. no acumulado de 2021, aumento de 69% em relação ao mesmo período do ano passado, que registrou 515.949 ton. Já a unidade portuária de Itaituba registrou 285.697 ton., aumento de 97% em comparação ao mesmo período de 2020, quando foram anotadas 145.086 ton. No Porto de Vila do Conde foram movimentadas 362.190 ton., aumento de 9,71% em relação ao ano passado.

Os principais mercados para fertilizantes na região são as misturadoras localizadas nos municípios de Barcarena, no estado do Pará, além de Querência e Sinop, no estado do Mato Grosso, os quais, entre outros, respondem pelo crescente volume de importação da carga.

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

Data: 27/08/2021

16.523 MIL TONELADAS DE BARRILHA DESEMBARCAM NO RECIFE

Informação: Porto do Recife (27 de agosto de 2021)

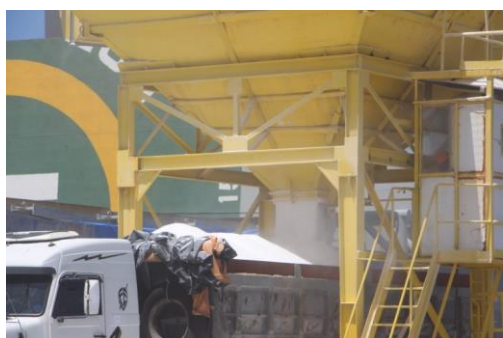


Foto: Porto de Recife

O navio Uni Horizon atracou no Porto do Recife nesse sábado (21/08). Com 179,99 metros de comprimento e 9,20 metros de calado, a embarcação de bandeira honkonquiana veio à capital pernambucana descarregar toneladas de barrilha.

As 16.523 mil toneladas de produto estão sendo desembarcadas no Cais Três. A previsão é de que a operação seja concluída a quarta-feira (25).

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

Data: 27/08/2021

CHINA REABRE UM DOS PRINCIPAIS PORTOS DO MUNDO

Informação: ABTTC (27 de agosto de 2021)

Por Brian Matangelo/Unsplash Photo)

Ele ficou parcialmente paralisado, devido a um surto de covid-19.

Ningbo-Zhushan é um dos principais portos de transporte de mercadorias do mundo. No ano passado, 1,2 bilhão de toneladas de mercadorias passaram por ele.

No dia 11 de agosto, foi descoberto um caso de coronavírus entre funcionários do porto, e um dos terminais, com capacidade para 10 milhões de contêineres, foi fechado. Cerca de 2.000 trabalhadores tiveram de cumprir um período de isolamento.

As restrições sanitárias serão suspensas a partir desta quarta-feira (25), e a atividade será retomada progressivamente, segundo a televisão pública CCTV, que cita autoridades locais.

Em 1º de setembro, o terminal estará operando normalmente.

O transporte marítimo mundial sofreu o impacto negativo das restrições sanitárias impostas, devido à pandemia, e se viu muito pressionado com a reativação das economias.

Em maio, o fechamento temporário do porto chinês de Yantian (sul) por casos de coronavírus também provocou semanas de atraso no envio de mercadorias.

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

Data: 27/08/2021

PORTO DE VIRGÍNIA EXPANDE ARRENDAMENTO DE ENERGIA DA DOMINION PARA CRIAR PORTO EÓLICO

Informação: Maritime Executive (27 de agosto de 2021)



O Terminal Marítimo de Portsmouth (em primeiro plano) se tornará uma área de pré-montagem e preparação para o parque eólico (foto de arquivo do Porto de Virgínia)

O porto de Virgínia chegou a um acordo para arrendar uma parte dramaticamente aumentada do Terminal Marítimo de Portsmouth para a Dominion Energy. O acordo, que posiciona o porto para se tornar um líder no emergente setor de energia eólica offshore, usa uma área de terminal ociosa, convertendo-a em uma grande área de pré-montagem e preparação para o planejado parque eólico na costa da Virgínia. Anteriormente, o porto havia concordado com um contrato de arrendamento para criar uma pequena área de espera.

Sob o novo acordo, a Dominion Energy usará 72 acres do Terminal Marítimo de Portsmouth de carga marítima multiuso em águas profundas como uma área de preparação e pré-montagem para as fundações e turbinas que serão instaladas a 27 milhas da costa de Virginia Beach . Com previsão de entrada em serviço em meados da década, o projeto eólico da Virgínia produzirá mais de 2.600 megawatts de energia renovável.

“Este anúncio é mais um marco para tornar a Virgínia a líder nacional em energia eólica offshore”, disse o governador Ralph Northam. “A Comunidade e a Dominion Energy estão unidas para promover energia limpa, reduzir as emissões de carbono, criar empregos e construir uma nova indústria americana na costa leste dos Estados Unidos.”

O prazo do arrendamento é de 10 anos – avaliado em quase \$ 4,4 milhões anuais – e inclui a opção de duas renovações de cinco anos. Em janeiro de 2020, a Virgínia concordou em um arrendamento de 1,7 acres no Terminal Marítimo de Portsmouth até 2026, com opções de expansão para 40 acres. O plano original previa que o terminal operasse apenas como área de espera.

O Porto de Virgínia, porém, em maio de 2020, fechou o terminal dizendo que não tinha volume suficiente para garantir o funcionamento da instalação. O tráfego da 2M Alliance mudou para dois outros terminais na área de Norfolk.

“Esta localização no Porto da Virgínia é incomparável”, disse o presidente, presidente e CEO da Dominion Energy, Robert M. Blue. “Ele tem acesso a águas profundas, sem restrições de sobrecarga, uma força de trabalho marítima forte e experiente e espaço suficiente para esses grandes componentes de infraestrutura eólica. Ele está perfeitamente situado para atender ao projeto eólico offshore da Virgínia e aumentar a cadeia de abastecimento doméstica necessária para concluir outros projetos eólicos offshore nos Estados Unidos. ”

O novo contrato de arrendamento inclui atualizações significativas para garantir que o terminal possa suportar o peso dos grandes componentes que serão implantados para construir as turbinas eólicas offshore. Assim que os componentes forem carregados nos navios, os navios viajarão para o local de instalação em Virginia Beach.

Atualmente, o projeto piloto de duas turbinas da Dominion Energy está operando na costa de Virginia Beach. No mês passado, o Bureau of Ocean Energy Management emitiu um “Aviso de Intenção” para todo o projeto comercial. O Aviso de Intenção desencadeia uma revisão federal do projeto e a preparação de uma Declaração de Impacto Ambiental, que levará cerca de dois anos.

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

Data: 27/08/2021

SETOR SUCROALCOOLEIRO INVESTE NA REDUÇÃO DE GASES DE EFEITO ESTUFA

Informação: Copersucar (27 de agosto de 2021)

Com objetivo de diminuir as emissões de Gases do Efeito Estufa (GEE) na atmosfera, o setor sucroalcooleiro tem investido no potencial da cana-de-açúcar como biomassa de maior capacidade de geração de energia limpa e renovável. Para se ter uma ideia, por meio da fotossíntese, uma tonelada de cana equivale, em termos energéticos, a 1,2 barril de petróleo.

Considerando-se o volume processado para fabricação de açúcar e álcool no Brasil, são cerca de 650 milhões de toneladas de cana por ano, o equivalente à substituição aproximada de 2,13 milhões de barris de matéria-prima fóssil.

Na avaliação do presidente da DATAGRO Consultoria Agrícola, Plínio Nastari, o Brasil é o país que mais avança no aproveitamento da cana como fonte energética primária. “Nas últimas quatro décadas, enquanto a maior parte dos países ainda produziam apenas açúcar e melaço esgotado, nós passamos a produzir o etanol diretamente do caldo de cana. E sabemos que esse biocombustível substitui de 89% a 91% do carbono emitido pela queima da gasolina”, informa.

Segundo a União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA), o etanol de cana-de-açúcar é o biocombustível com menor pegada de carbono do mundo. De março de 2003, quando foram lançados no país os veículos flex, até março de 2021, o consumo do etanol evitou a emissão de 552 milhões de toneladas de CO₂eq na atmosfera.

Mais tecnologia, menos GEE

Para aperfeiçoar a pegada de carbono, o setor investe em tecnologia e práticas sustentáveis. As usinas vêm substituindo as antigas caldeiras por modelos de alta pressão, mais eficientes;

adotando a cogeração de energia, por meio da biodigestão da biomassa da cana-de-açúcar, para a produção de biogás, que substitui 10% do diesel utilizado nas atividades de plantio, colheita e transporte de cana; utilizando a microbiologia, a vinhaça, a torta de filtro e o bagaço para substituir fertilizantes e defensivos químicos. Além disso, o setor investe em um trabalho consistente de recuperação de mata ciliares, preservação de nascente e preservação de biodiversidades.

Biodigestão de resíduos, extração de levedura, aproveitamento de CO2 emitido nas dornas de fermentação, solo como sumidouro de carbono e uso de mudas pré-brotadas contribuem para mitigar a pegada de carbono no plantio, além de reduzir o custo e aumentar a eficiência e, assim, a produtividade.

“Caminhamos para reduzir as emissões de carbono em 100% ou mais, o que equivale a abater, por exemplo os GEE lançados na construção de automóveis movidos a etanol. Tudo isso permitirá que o alcance a descarbonização total”, conclui Plínio Nastari.

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

Data: 27/08/2021

PRESIDENTE DA FRENLOGI E MINISTRO TARCÍSIO FREITAS APOIAM A FERROGRÃO PARA ALAVANCAR LOGÍSTICA DO BRASIL

Informação: Frenlogi (27 de agosto de 2021)



Em ato em favor da ferrovia no Mato Grosso, ministro da Infraestrutura destacou o interesse de investidores e o caráter socioambiental do empreendimento.

Durante evento nesse sábado (21) em Mato Grosso, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, afirmou que a Ferrogrão é hoje o “principal empreendimento para transformar a logística brasileira”. A declaração foi dada em um ato a favor da obra no município de Sinop, e contou com a participação do presidente da Frenlogi, senador

Wellington Fagundes. A ação foi promovida pela prefeitura da cidade e teve apoio da União das Entidades de Sinop (Unesin) e da Câmara Municipal de Vereadores.

“Investir em logística é reduzir gastos e preços de tarifas e não temos nada mais que vai transformar a logística no Brasil como a Ferrogrão. Mato Grosso quer a ferrovia, o Brasil quer a Ferrogrão. E a única coisa que podemos fazer é trabalhar para que ela aconteça, pois nosso produtor precisa de eficiência é agora”, disse Tarcísio durante discurso.

A obra terá mais de 900 quilômetros de extensão e será importante principalmente para o escoamento da produção de milho, soja e farelo de soja Centro-Oeste pelo Arco Norte do país. A linha férrea vai ligar Sinop (MT) ao porto de Miritituba (PA), e estão previstos investimentos de R\$ 8,4 bilhões exclusivos da iniciativa privada.

A previsão do Governo Federal é que a Ferrogrão vai promover uma economia de cerca de R\$ 20 bilhões no custo do frete em relação à rodovia. Hoje, a vazão de mais de 70% da safra de Mato Grosso depende da BR-163, que foi duplicada pelo Governo Federal e recentemente concedida à iniciativa privada. “Nós trabalhamos em três pilares: a concessão de ferrovias, a renovação antecipada de concessões e novas autorizações”, destacou o ministro, ao citar a quantidade de portos hoje interligados com ferrovias no país.

Um ponto importante do projeto é a sustentabilidade ambiental aliada com o desenvolvimento logístico, que prevê a criação de uma barreira verde, com plantio conservatório, segurando a expansão fundiária e retirando gás carbônico da atmosfera. A Ferrogrão foi desenvolvida com a Climate Bond Initiative, e o projeto terá a captação de “green bonds” – reduzindo em 50% a

emissão dos gases do efeito estufa. Cerca de 1 milhão de toneladas de CO2 serão retiradas da atmosfera da Amazônia.

Além disso, o projeto passa exclusivamente na faixa de domínio da BR-163/MT, não cortando qualquer terra indígena. As mais próximas são Praia do Mangue, distante quatro quilômetros da linha férrea, e Praia do Índio, a sete quilômetros.

Durante o evento, o senador Wellington Fagundes disse que a Ferrogrão é um projeto estratégico do Governo Federal, e destacou a importância do empreendimento para Mato Grosso e para o Brasil. “Precisamos realmente de uma logística eficiente para que a gente possa ter competitividade. (...) Vamos chegar em pouco tempo a 130 milhões de toneladas [de grãos produzidos no Mato Grosso], e isso é impossível ser escoado apenas pelas estradas. Por isso que precisamos de ferrovias”, cravou o presidente da Frenlogi.

Investir na infraestrutura do Brasil é essencial para garantir o desenvolvimento futuro da economia. A Frenlogi defende a construção da Ferrogrão e acredita que é preciso oferecer mais opções logísticas ao agronegócio, aos produtores minerais, à indústria e ao empreendedor brasileiro rapidamente. As ferrovias podem levar toneladas de cargas de uma só vez, com emissão de carbono e custos menores na comparação com o transporte rodoviário.

O comércio internacional exige cada vez mais rapidez, economia, produtividade e qualidade. Por isso, é imperativo que o Brasil diversifique e expanda sua capacidade logística – e a Ferrogrão ajudará o país a dar um importante passo no caminho do desenvolvimento econômico nacional.

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

Data: 27/08/2021

CONTÊINER SE APROXIMA DE 3 MILHÕES TEU E DEVE BATER RECORDE ANUAL

Informação: Santos Port Authority (27 de agosto de 2021)

A operação de contêineres no Porto de Santos em julho voltou a surpreender, registrando aumento de dois dígitos (22,9%) ao movimentar 397.314 TEU (unidade padrão de um contêiner de 20 pés), elevando o acumulado do ano para 2,8 milhões TEU, crescimento de 19,1%. Essa é a melhor marca obtida nos meses de julho e no acumulado do ano para a carga. Com isso, a expectativa da Santos Port Authority (SPA) é de que o Porto encerre 2021 com aproximadamente 4,8 milhões TEU escoados.

O diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, destaca que os terminais de contêineres “vêm investindo em infraestrutura e novas tecnologias que incrementam suas produtividades e eficiência energética, o que resulta em mais atratividade para o mercado. O desempenho atingido pelo setor em Santos é o resultado dessa boa gestão”.

O movimento geral de cargas no acumulado do ano cresceu 5,6% (88,9 milhões de toneladas) acima do resultado alcançado nos sete primeiros meses de 2020, perfazendo a melhor marca para o período. Os embarques representaram 72% (64,1 milhões de toneladas) do total movimentado, enquanto as descargas somaram 28% (24,8 milhões).

A soja e o açúcar se destacaram no movimento acumulado no ano, com embarques de, respectivamente, 21,5 milhões de toneladas e 11,9 milhões de toneladas. O farelo de soja a granel apresentou o terceiro maior volume movimentado, com embarque de 4,2 milhões de toneladas, seguido pelas descargas de adubo, com 4,2 milhões de toneladas, e pelos embarques de celulose, que somaram 2,9 milhões de toneladas.

Os granéis sólidos totalizaram 44,9 milhões de toneladas, crescimento de 0,4% sobre o mesmo período de 2020; os granéis líquidos apresentaram alta de 0,34%, somando 10,6 milhões de toneladas; e a carga geral solta atingiu 3,8 milhões, aumento de 18,6% – as melhores marcas para o período em cada caso.



Apesar de o movimento de cargas ter aumentado, o fluxo de navios, com 2.851 atracções no período de janeiro a julho, ficou 1% abaixo do registrado no mesmo período do ano passado, evidenciando o maior volume transportado por embarcações que aportam em Santos.

RESUMO DAS MOVIMENTAÇÕES DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS
COMPARATIVOS MENSAL E ACUMULADO

DESCRIÇÃO	JULHO			ATÉ JULHO		
	2020	2021	VAR %	2020	2021	VAR %
EMBARQUES	10.283.922	8.738.686	(15,0)	61.851.200	64.138.530	3,7
DESEMBARQUES	3.278.423	3.816.644	16,4	22.386.318	24.794.159	10,8
Total	13.562.345	12.555.330	(7,4)	84.237.518	88.932.689	5,6

PRINCIPAIS PRODUTOS

EMBARQUES						
DESCRIÇÃO	2020	2021	VAR %	2020	2021	VAR %
Açúcar	2.516.078	1.907.745	(24,2)	11.406.362	11.891.092	4,2
- Em sacos	0	39.301	-	0	112.735	-
- Em contêineres	352.376	184.283	(47,7)	1.728.237	1.304.512	(24,5)
- Granel sólido	2.163.702	1.684.161	(22,2)	9.678.125	10.473.845	8,2
Alcool	117.531	72.287	(38,5)	484.469	424.356	(12,4)
Café em grãos	183.520	173.331	(5,5)	1.302.483	1.353.028	3,9
Carnes	166.685	176.218	5,7	990.065	996.767	0,7
- Bovina	122.251	137.017	12,1	679.860	690.949	1,6
- De Aves	42.739	37.574	(12,1)	300.298	295.154	(1,7)
- Outras	1.694	1.628	(3,9)	9.907	10.664	7,6
Cellulose (soja e corfeinizada)	467.047	436.901	(6,5)	3.259.578	2.892.003	(11,3)
Complexo soja	2.054.594	2.207.641	7,4	24.975.219	25.773.947	3,2
- Em grãos a granel	1.380.321	1.414.485	2,5	20.686.718	21.465.518	3,8
- Em grãos em contêineres	1.044	2.621	151,0	3.090	10.218	230,7
- Farelo a granel	647.799	757.017	16,9	4.112.187	4.172.378	1,5
- Farelo em contêineres	25.430	33.518	31,8	173.224	125.833	(27,4)
Gasolina	158.020	91.101	(42,3)	831.772	825.591	(0,7)
Milho	2.266.895	1.152.599	(49,2)	3.180.095	1.780.830	(44,0)
- Em contêineres	3.927	1.440	(63,3)	14.734	15.999	8,6
- Granel sólido	2.262.968	1.151.159	(49,1)	3.165.361	1.764.831	(44,2)
Óleo combustível	203.436	279.894	37,6	1.245.651	1.535.478	23,3
Óleo diesel e gasóleo	159.458	134.462	(15,7)	766.637	1.078.417	40,6
Sucos cítricos	155.926	218.925	40,4	1.126.379	1.388.530	23,3
- Em contêineres	25.361	22.843	(9,9)	151.326	153.747	1,6
- Granel líquido	130.565	196.082	50,2	975.053	1.234.783	26,6
Sub-Total Embarques	8.449.190	6.851.103	(18,9)	49.568.910	49.940.637	0,7
Outros	1.834.732	1.887.583	2,9	12.282.290	14.197.893	15,6
Total Embarques	10.283.922	8.738.686	(15,0)	61.851.200	64.138.530	3,7

DESEMBARQUES

DESCRIÇÃO	2020	2021	VAR %	2020	2021	VAR %
Adubo	679.058	765.082	12,7	3.395.941	4.066.796	19,8
Alcool	498	1.004	101,6	51.306	4.587	(91,1)
Amonia	30.617	33.594	9,7	233.041	215.779	(7,4)
Enxofre	185.112	133.429	(27,9)	1.220.827	970.215	(20,5)
Fosfato de cálcio	64.050	13.179	(79,4)	318.310	177.445	(44,3)
GLP	24.543	50.027	103,8	324.200	359.120	10,8
Metanol	22.912	15.956	(30,4)	90.009	133.509	48,3
Nafta	5.946	0	(100,0)	14.764	0	(100,0)
Óleo diesel e gasóleo	311.765	286.360	(8,1)	1.749.654	1.222.162	(30,3)
Sal	91.415	33.378	(63,5)	588.348	561.034	(4,8)
Soda caustica	88.148	80.931	(8,2)	541.230	604.255	11,6
Sulfato dissódico	70.559	29.948	(57,6)	428.102	301.485	(29,6)
Trigo (grãos e farelo)	57.444	82.387	43,4	745.431	719.059	(3,5)
Sub-Total Desembarques	1.631.967	1.525.275	(6,5)	9.701.183	9.335.446	(3,8)
Outros	1.646.456	2.291.369	39,2	12.685.135	15.458.713	21,9
Total Desembarques	3.278.423	3.816.644	16,4	22.386.318	24.794.159	10,8

Total Geral	13.562.345	12.555.330	(7,4)	84.237.518	88.932.689	5,6
--------------------	-------------------	-------------------	--------------	-------------------	-------------------	------------

CONTÊINERES (EMBARQUES E DESEMBARQUES)

Unidades	2020	2021	VAR %	2020	2021	VAR %
TEU	209.559	240.557	14,6	1.474.338	1.706.969	15,8
Tonelagem	323.384	397.314	22,9	2.343.588	2.791.714	19,1

FLUXO DE NAVIOS

Atracados	427	397	(7,0)	2.880	2.851	(1,0)
-----------	-----	-----	-------	-------	-------	-------

Obs.: Não obstante a movimentação de algumas cargas ocorrer principalmente no embarque, também podem ser desembarcadas e vice-versa. Para efeito de classificação (emb./desemb.) e lançamento neste quadro, foi considerada somente a tonelagem de maior incidência, bem como a natureza de carga de maior incidência (exceto quando especificado).

é o estado com maior participação nas transações com o exterior, com 55,9%.

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

Data: 27/08/2021

NOVOS ATIVOS QUALIFICADOS PARA CONCESSÃO VÃO TRAZER R\$ 42 BILHÕES PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

Infraçãoção: Agência Porto (27 de agosto de 2021)

Pelo menos mais R\$ 42 bilhões em investimentos privados foram garantidos para o setor de infraestrutura de transportes do país com a qualificação de 11 novos ativos no Programa de Parcerias de Investimentos do Governo Federal. Fazem parte agora da carteira do Ministério da Infraestrutura os projetos de concessão de oito terminais portuários, dois projetos rodoviários e um hidroviário, que devem gerar de cerca de 500 mil empregos.

A definição aconteceu nesta quarta-feira (25) durante a 17ª reunião extraordinária do conselho do PPI. "São novos empreendimentos de transportes que só deixam a nossa carteira de ativos disponíveis ainda mais robusta e com as melhores oportunidades do mundo para os investidores", destacou o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

O programa de concessões do MInfra passa a contar agora com 77 projetos a serem leiloados nos próximos anos, além de mais 18,5 mil quilômetros de rodovias que ainda estão em estudos para dar origem a novos projetos.

Movimento mensal

O movimento de julho totalizou 12,6 milhões de toneladas, ficando 7,4% abaixo do mesmo período do ano passado. O desempenho pode ser associado ao recuo de 15% nos embarques (8,7 milhões de toneladas) ocasionado, principalmente, pelo açúcar (-24,2%) e pelo milho (-49,2%), em decorrência do impacto negativo do clima nas safras.

Já as exportações de farelo de soja, óleo combustível e sucos cítricos a granel apresentaram crescimento de, respectivamente, 16,9%, 37,6% e 50,2%. As descargas cresceram 16,4%, somando 3,8 milhões de toneladas, com destaque para o crescimento do adubo (12,7%).

Transações Comerciais

A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira em julho foi de 27,6%. Cerca de 27,4% dessas transações tiveram a China como principal origem e destino. São Paulo

INTEGRAÇÃO – Somente os dois projetos rodoviários serão responsáveis pelo aporte de cerca de R\$ 40 bilhões. No maior deles, com a previsão de R\$ 30 bilhões de investimentos, o Mlnfra trabalha para a integração entre rodovias federais e estaduais para a logística da região Sul, sobretudo o estado de Santa Catarina, ligando as principais regiões produtivas aos portos, em um total de 3.153 quilômetros de extensão. Outros R\$ 10 bilhões serão aplicados na relicitação das BR-060/153/262/DF/GO/MG (Concebra), em outros 1.176 quilômetros de pistas.

Entre os projetos portuários, destaque para o terminal STS53, no porto de Santos, com investimentos previstos de mais de R\$ 650 milhões para o incremento na armazenagem e movimentação de granéis minerais em uma área de quase 88 mil metros quadrados, com a implantação de conexões rodoviária e ferroviária para a região metropolitana da Baixada Santista.

PORTOS – Os demais arrendamentos estão previstos para acontecer em Porto Alegre (RS), Mucuripe (CE), Ilhéus (BA), Salvador (BA), Itaqui (MA) e dois terminais no Rio de Janeiro (RJ). No total, os projetos somam mais de R\$ 1 bilhão ao setor.

Também passa a fazer parte do PPI, o projeto em fase de estudos para concessão da hidrovia da Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul. O incremento do transporte pelo sistema aquaviário virá com a melhoria de navegabilidade para alguns portos já existentes e a captação de cargas do Uruguai com a reabertura da rota.

De 2019 até agora, o Mlnfra já realizou 74 leilões e autorizou 96 Terminais de Uso Privado, assegurando mais de R\$ 73 bilhões em investimentos da iniciativa privada. Até o fim de 2021, estão previstos pelo menos mais 17 leilões, com mais R\$ 42 bilhões. A meta da pasta é chegar ao fim de 2022, com R\$ 250 bilhões contratados junto ao setor privado.

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

Data: 27/08/2021

Tarcísio Freitas apresentou no webinar do Instituto General Villas Bôas ações do Governo Federal para aliar infraestrutura e respeito ao meio-ambiente



Crédito: Ricardo Botelho/Mlnfra

A única ligação rodoviária entre Manaus, no Amazonas, com Porto Velho (RO) e o resto do país possui um projeto referência em sustentabilidade ambiental, afirmou nesta quinta-feira (26) o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Ao participar de webinar promovido pelo Instituto General Villas Bôas, Tarcísio destacou os trabalhos realizados desde 2019 pelo Governo Federal na BR-319/AM.

“Vamos trazer para a região a questão da governança. Ou seja, vamos dotar a rodovia de meios a torná-la uma referência em sustentabilidade”, afirmou o ministro na sua participação. Para Tarcísio, é importante fazer a pavimentação da rodovia e tornar o serviço mais perene, diminuindo a necessidade de explorar material todos os anos. “A rodovia vai ter o plantio compensatório para

recuperação de áreas degradadas, vamos ter o que temos de melhor em termos de travessia de fauna”, completou.

REFERÊNCIA – No webinar “Brasil 2022 – 200 Anos de Independência: Uma moderna visão da plataforma geopolítica da Amazônia e as ações estratégicas para a defesa dos interesses nacionais na questão ambiental”, o ministro reforçou a importância de aliar desenvolvimento logístico e alta tecnologia com ações sustentáveis, e tornar a pasta referência em sustentabilidade.

“O nosso desafio é promover infraestrutura preservando o que herdamos de legado, mas ao mesmo tempo permitindo conexão de pessoas, escoamento dos nossos produtos e integração dessa região com o resto do país”, ressaltou.

Assessoria Especial de Comunicação
Ministério da Infraestrutura
Fonte: GOV.BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 27/08/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

PETROLEIRAS CORREM PARA COMPLETAR RETIRADAS NO GOLFO DO MÉXICO DIANTE DE TEMPESTADE

Petroleiras correm para completar retiradas no Golfo do México diante de tempestade
Por Sabrina Valle e Erwin Seba



Operação da Equinor no Mar do Norte

HOUSTON (Reuters) – As empresas de petróleo e gás dos Estados Unidos estão correndo nesta sexta-feira para completar as retiradas nas plataformas marítimas, a medida que a tempestade tropical Ida avança em direção aos campos que fornecem 17% da produção de petróleo do país.

Os ventos da tempestade se intensificaram no início desta sexta-feira à medida que ela se movia pelo mar do Caribe, em 15 milhas por hora (mph). Ida poderia se tornar um furacão ao se

aproximar do oeste de Cuba, de acordo com o Centro Nacional de Furacão (NHC, na sigla em inglês).

A instituição prevê que Ida se torne um grande furacão, com ventos fortes de pelo o menos 111 mph (178 km/h) no início do domingo.

A maior produtora de petróleo do Golfo do México, a Shell Plc, disse que suspendeu a sua produção em sete plataformas marítimas, e a BP Plc interrompeu o trabalho em quatro plataformas. Ambas continuam retirando seus trabalhadores, afirmaram as empresas.

A Chevron Corp. disse nesta sexta-feira que iria encerrar a produção nas suas plataformas do Golfo do México e retirar todas as pessoas associadas. A BHP e a Equinor removeram mais cedo os trabalhadores de suas instalações no mar, afirmou um porta-voz.



Os preços do petróleo avançaram cerca de 2% nesta sexta-feira e estão a caminho de registrar grandes ganhos para a semana, diante de preocupações sobre interrupções de fornecimento. Os preços da gasolina da Costa do Golfo dos EUA também avançaram esta semana, devido aos receios sobre a tempestade, disseram traders.

Mais de 45% da capacidade de refinaria dos EUA está ao longo da Costa do Golfo.

“A expectativa é de que Ida seja um grande furacão perigoso quando atingir a costa do norte Golfo no domingo”, disse o NHC. “Com danos dos ventos potencialmente devastadores podendo ocorrer onde o núcleo do Ida se mover na terra”.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 27/08/2021

BC VAI ADOTAR MEDIDAS PARA AUMENTAR SEGURANÇA DO PIX, DIZ CAMPOS NETO

Por Isabel Versiani

BRASÍLIA (Reuters) – O Banco Central anunciará em breve medidas para aumentar a segurança do Pix, disse nesta sexta-feira o presidente da autarquia, Roberto Campos Neto, citando como possibilidade regras para que usuários possam eleger horários para bloquear o serviço.

O anúncio, feito em evento patrocinado pela Febraban, vem após veiculação de notícias relatando aumento do registro de sequestros relâmpagos e roubos envolvendo transferência de recursos por meio do Pix.

“É muito importante passar a mensagem que a gente vai fazer todo o possível e imaginário para que o sistema seja o mais seguro possível e possa atender o maior número de pessoas”, disse Campos Neto no evento Esfera Brasil.

Ele ponderou que as pessoas também podem ser vítimas de crimes com TEDs e DOCs e que o uso dos ATMs (caixas eletrônicos) também teve que sofrer ajustes para melhorar a segurança. Para Campos Neto, o Pix tem a vantagem de permitir o rastreamento mais acelerado das contas – seja de laranjas ou dos próprios criminosos– envolvidas em eventuais golpes e crimes.

“O Pix vai ajudar nesse sentido porque é mais rápido do que o TED e que o DOC para rastrear”, afirmou.

Campos Neto ressaltou que o Pix, instituído no ano passado em meio à pandemia, tem sido um importante instrumento de estímulo à bancarização e também tem impulsionado novos modelos de negócios. O sistema tinha 294,1 milhões de chaves registradas em julho, segundo o BC, e é o principal instrumento de pagamento utilizado pela população.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 27/08/2021

PAULO GUEDES DIZ QUE O BRASIL NÃO PRECISA TER MEDO DO FUTURO. HÁ AO MENOS CINCO MOTIVOS PARA DISCORDAR

Por Paula Cristina - editora de Economia da DINHEIRO

Durante o lançamento da Frente Parlamentar do Empreendedorismo, no Congresso Nacional, o ministro Paulo Guedes resolveu soltar mais algumas pérolas. Aos deputados e senadores que defendem o pequeno empresário questionou qual seria o problema de ter a conta de energia mais cara por alguns meses e que não é preciso “ter medo”, se referindo ao futuro da economia brasileira. “Se ano passado foi um caos, nós nos organizamos e atravessamos, por que vamos ter medo agora? Qual é o problema agora que a energia vai ficar um pouco mais cara porque choveu menos?”



O ministro da Economia, Paulo Guedes, que não vê problema em "a energia ficar um pouco mais cara". Ele também não se preocupa com a escalada da inflação, do dólar e dos juros (Crédito: Fábio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil)

Para o ministro, vou listar cinco motivos para ter medo do futuro da economia brasileira

Inflação descontrolada

Há pouco mais de três meses, quando tentei escrever uma reportagem sobre o fantasma da inflação, recebi de diversos economistas a mesma resposta: "não há descontrole e tudo será normalizado nos próximos meses". Após 12 revisões (para cima) da inflação acumulada em 2021, o discurso geral mudou. O mercado já admite que o controle inflacionário virá, com sorte, em 2022 e neste ano a dúvida é se teremos a maior inflação desde 2015. No início do ano, o teto da alta média dos preços era 5,25%, e deverá bater 7% em dezembro. E os motivos não são bons. 1) A severa crise hídrica elevou o preço da energia elétrica de modo vertiginoso. 2) A desvalorização do real, que torna o mercado doméstico menos atraente que a exportação e eleva o preço dos alimentos no País. 3) A pressão cambial no barril de petróleo faz o preço do combustível disparar. Para se ter uma ideia, esses três fatores responderam por mais de um terço da alta dos preços nas duas primeiras semanas de agosto, segundo o IPCA-15, medido pelo IBGE. Sem a resolução desses fatores, dificilmente o controle da inflação virá no curto prazo.

Dólar alto

Em 2019, antes da pandemia, o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que o mercado precisaria se acostumar com um dólar alto. Quando proferiu essa fala, ele pensava em algo em torno de R\$ 4 e ainda completou: "Se fizermos muita besteira, o dólar chega a R\$ 5". Por livre associação, é impossível não pensar no que eles precisaram fazer para bater a cotação de R\$ 5,23 verificada às 14h30 do dia 26 de agosto. Alguns dirão que o dólar alto é bom porque atrai investimento e ajuda nas exportações. Mas essa é uma meia-verdade. Quando a moeda é desvalorizada de modo premeditado, como queria Paulo Guedes no início, há uma boa possibilidade de aproveitar o bônus sem sentir os efeitos negativos. Mas não foi o que aconteceu e o motivo é o que o mercado tem chamado de "Risco Bolsonaro". O termo já é usado em relatórios internos de agências e corretoras do mercado financeiro e explicam parte do governo perder o controle da desvalorização do real. Sem conseguir domar a língua do presidente Jair Bolsonaro, a economia fica refém da próxima fala, gesto ou caminho adotado e sua repercussão nacional, aumentando a insegurança e, conseqüentemente, elevando o dólar.

Falta de austeridade fiscal

Paulo Guedes pode falar o quanto quiser sobre reformas e redução de gastos, mas só cai nesse conto quem não viu a agenda do governo federal nos últimos três meses. O plano de reeleição tem dominado as decisões de toda equipe ministerial, e não seria diferente na Economia. Todos os projetos apresentados nos últimos 2 meses elevam os gastos públicos, não o enxugam. O Renda Cidadã, a retomada de obras de infraestrutura, a renúncia fiscal no Imposto de Renda, o subsídio no salário de jovens em busca do primeiro emprego. Todas essas medidas elevam o gasto da máquina pública sob a premissa no aumento da arrecadação. Essa conta, no entanto, não cola mais para o mercado. Durante boa parte das gestões do PT havia esse argumento para não mexer nas despesas, e deu no que deu. O crescimento na arrecadação tende a ser cíclico enquanto a redução de despesas é perene. É só fazer as contas.

Aumento da Selic

Com a inflação em alta, uma das medidas mais esperadas para a economia é que o Banco Central suba a taxa média de juros, ou Selic, para tentar controlar os preços. Esse mecanismo,

usado sem freio durante o governo Dilma, não é uma ferramenta 100% eficiente e pode criar distorções econômicas com impacto direto no acesso ao crédito da população e das empresas, freando o avanço da economia.

Emprego não reage

“Tá faltando emprego nesse meu lugar / eu não tenho sossego eu quero é trabalhar / já pensei até em cruzar a fronteira”. Essa letra de Belchior escrita em 1982 poderia descrever o Brasil hoje (tirando o fato de que, em meio à pandemia, cruzar a fronteira se tornou mais difícil). Semelhanças à parte, o problema do emprego no Brasil não é algo novo e não vai ser superado se seguirmos fazendo as mesmas escolhas. Desonerar folha de pagamento de modo descontrolado, financiar parte dos salários de jovens ou flexibilizar a carteira de trabalho só serve para tapar buraco. Para resolver o problema estrutural do emprego é preciso pensar na base. Na capacitação, nas escolas e no desenvolvimento das próximas gerações. Pessoas mais capacitadas ganham mais, consomem mais, empregam mais e o País avança. Simples assim.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 27/08/2021

MONEYTIMES

MONEYTIMES

BAIXA HISTÓRICA EM NÍVEL DE RIO ATRASA COMÉRCIO EXTERIOR DO PARAGUAI



A situação obrigou o setor a buscar alternativas de transporte terrestre a portos do Brasil para que os contratos fossem cumpridos (Imagem: Pixabay/papazacharia)

As embarcações que transportam grãos e outros produtos pelo rio Paraguai na altura de Assunção estão utilizando metade de sua capacidade de carga devido ao baixo nível do rio, em meio a uma seca histórica que afeta o

comércio fluvial em toda a região, afirmaram representantes do setor.

A seca reduziu drasticamente o nível do rio que nasce no Brasil, cruza o Paraguai e deságua no rio Paraná, no norte da Argentina.

Especialistas estimam que o fenômeno, iniciado há três anos, deve se prolongar pelo menos até 2022 no Paraguai, quarto maior exportador de soja do mundo.

O problema também ocorre no escoamento de grãos da Argentina.

“A situação é crítica e delicada. Há uma grande proporção das embarcações que não está sendo utilizada, o que se traduz em um custo direto na hora de levar produtos ao Rio da Prata”, disse à Reuters o presidente da câmara paraguaia de exportadores de cereais e oleaginosas, César Jure.

“No final do ano ainda teríamos um estoque de mercadorias para exportar, tanto para a indústria quanto para a soja em grãos. A nova safra terá que esperar em silos até que possamos liberar a antiga”, acrescentou ele.

O diretor do Centro de Armadores Fluviais e Marítimos do Paraguai, Juan Carlos Muñoz, disse que a seca fez com que o tempo de viagem ao Rio da Prata triplicasse.

“Todo o comércio está atrasado, tudo está atrasado. É um ano complicadíssimo, já que 96% do comércio exterior do Paraguai é feito pelo rio e isso implica um impacto muito grande na economia nacional”, afirmou.

O plantio de soja, que começa no mês que vem, poderá ser afetado pela falta de fertilizantes, disse Muñoz. Jure, por sua vez, afirmou que a situação obrigou o setor a buscar alternativas de transporte terrestre a portos do Brasil para que os contratos fossem cumpridos.

O Paraguai, que produz aproximadamente 10 milhões de toneladas de soja por ano, possui uma frota de cerca de 3 mil embarcações que transportam a safra local e parte do que é produzido nas regiões de fronteira com Brasil e Bolívia por meio da hidrovia Paraguai-Paraná, até os portos do Rio da Prata.

Fonte: MoneyTimes

Data: 27/08/2021

GARGALOS NO FRETE MARÍTIMO SE AGRAVAM E CUSTOS GLOBAIS SOBEM

Os fretes estão batendo recordes e alguns exportadores estão elevando preços ou simplesmente cancelando embarques de mercadorias (Imagem: Pixabay/HesselVisser)

O estrangulamento nas cadeias de suprimentos que deveria ser temporário agora parece fadado a durar até o ano que vem, com o avanço da variante delta do coronavírus atrapalhando a produção nas fábricas na Ásia, interrompendo o transporte marítimo e causando mais choques na economia mundial.

Fábricas que já enfrentavam escassez de componentes essenciais e energia e matérias-primas mais caras agora são obrigadas a pagar mais para conseguir espaço nos navios.

Os fretes estão batendo recordes e alguns exportadores estão elevando preços ou simplesmente cancelando embarques de mercadorias.

O empenho da China para eliminar a Covid significa que um pequeno número de casos pode causar grandes interrupções no comércio internacional.

Este mês, o governo paralisou por duas semanas o porto de Ningbo — que ocupa o terceiro lugar no ranking global de movimentação de contêineres — após constatar que um único trabalhador do local foi infectado com a variante delta. Este ano, portos de Shenzhen foram fechados após a descoberta de alguns casos de coronavírus.

“O congestionamento dos portos e a falta de capacidade para transporte de contêineres podem perdurar até o quarto trimestre ou meados de 2022”, afirmou Hsieh Huey-chuan, presidente da Evergreen Marine de Taiwan, a sétima maior empresa do mundo no transporte marítimo de contêineres, em boletim a investidores distribuído em 20 de agosto. “Se não for possível efetivamente conter a pandemia, o congestionamento portuário pode se tornar o novo normal.”

O custo para enviar um contêiner da Ásia para a Europa está cerca de 10 vezes maior do que em maio de 2020, enquanto o custo de Xangai para Los Angeles subiu mais de seis vezes, segundo o Drewry World Container Index.

A cadeia global de suprimentos ficou tão frágil que um único acidente de pequenas proporções “poderia facilmente ter seus efeitos agravados”, afirmou o HSBC Holdings em relatório.

“Não conseguimos componentes suficientes, não conseguimos contêineres e os custos aumentaram tremendamente”, lamentou Christopher Tse, CEO da Musical Electronics, empresa com sede em Hong Kong que faz uma variedade de produtos de consumo, como alto-falantes Bluetooth e o Cubo Mágico.

Fretes e semicondutores mais caros podem alimentar a inflação, alertou Chua Hak Bin, economista sênior da firma de pesquisas Maybank Kim Eng Research em Singapura. A Giant Manufacturing de Taiwan, a maior fabricante mundial de bicicletas, está entre as companhias que pretendem aumentar preços para refletir a alta dos custos.

Eric Chan, CEO de uma fabricante de máquinas de café em Hong Kong, não espera alívio nos próximos meses. Diante da crescente demanda por eletrodomésticos, ele conta que tem feito malabarismos para manter uma linha de produção que envolve centenas de componentes.

“Estamos estocando componentes críticos para um ano de uso porque, se perdermos um componente, não podemos fabricar os produtos”, disse Chan, que comanda a Town Ray Holdings.

A disseminação da variante delta, principalmente no Sudeste Asiático, chega a impedir o funcionamento de muitas fábricas.

No Vietnã, o segundo maior produtor mundial de roupas e calçados, o governo determinou que as fábricas permitam que os funcionários durmam no local de trabalho para dar continuidade às exportações.

Tse disse que os ímãs usados no Cubo Mágico ficaram 50% mais caros desde março, elevando o custo de produção do brinquedo em cerca de 7%.

Fonte: MoneyTimes

Data: 27/08/2021



GUIA MARÍTIMO – A FERRAMENTA DO COMÉRCIO EXTERIOR

WILSON SONS INVESTE EM NOVOS REBOCADORES PARA REDUÇÃO DA EMISSÃO DE GASES DO EFEITO ESTUFA



A Wilson Sons vem desenvolvendo ao longo da última década uma série de ações para diminuir o impacto ambiental de suas operações, contribuindo com o esforço global para o equilíbrio do clima. A mais recente é a incorporação do padrão IMO TIER III, que reduz em mais de 75% os níveis de emissão de óxidos de nitrogênio, nos quatro rebocadores da empresa que estão sendo construídos no estaleiro do Grupo no Guarujá. O custo

total para implementar os padrões IMO Tier III é de US\$ 290.000.

“O óxido de nitrogênio é um gás de efeito estufa, que pode ser 300 vezes mais poluente do que o próprio dióxido de carbono. O Tier III é um grande diferencial desse projeto e mostra o quanto estamos na vanguarda da indústria naval brasileira”, destaca Rodrigo Bastos, diretor de operações da unidade de Rebocadores.

O primeiro rebocador construído com este padrão deve entrar em operação já em fevereiro do próximo ano e o segundo, em agosto. O projeto é da Damen Shipyards, parceiro da Wilson Sons há mais de 25 anos, e as embarcações terão 80 toneladas de tração estática (TBP), 25 metros de comprimento e 13 metros de boca, com notação de classe Escort Tug.

Com a tecnologia, os novos rebocadores estarão em conformidade com as exigências de algumas regiões do mercado norte-americano e europeu, determinadas pela Organização Marítima

Internacional (IMO) como áreas de controle de emissões. “A IMO, da qual o Brasil é signatário, vem avançando na estratégia para reduzir as emissões de gases geradores do efeito estufa no setor marítimo. A Wilson Sons está sendo pioneira no Brasil atendendo os requisitos do padrão Tier III, visto que não é uma exigência para o território nacional, se antecipando a uma eventual regulamentação no país”, explica Bastos.

Nestes projetos, a Wilson Sons também utilizará outra tecnologia pioneira no mercado, o “twin fin”, um conjunto de quilhas que aumenta a capacidade de arrasto durante as manobras, e melhora a performance do rebocador. Com isso, para uma mesma tração, menos potência é demandada e, conseqüentemente, há uma redução no consumo de combustível e emissões.

Outro aliado na proteção do meio ambiente é a Central de Operações (COR), que monitora o deslocamento dos rebocadores, definindo o melhor momento para a movimentação, controlando a velocidade e o consumo de combustível, com o objetivo de garantir maior eficiência, evitar desperdícios e, conseqüentemente, reduzir a emissão de gases. Recentemente, a Companhia também se tornou membro do Carbon Disclosure Project (CDP) e obteve resultado superior à média das empresas do setor de apoio marítimo latino-americano.

“A Wilson Sons já possuía uma agenda forte ligada ao meio ambiente e sempre atuou para evitar o uso excessivo de combustíveis, além de participar de ações como o Projeto Praia Limpa e de projetos como o Parque de Naufrágios Artificiais de Pernambuco. O que está acontecendo agora é um planejamento mais sólido, com foco no curto, médio e longo prazos”, comenta o diretor.

Fonte: Guia Marítimo – A Ferramenta do Comércio Exterior
Data: 27/08/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

CRISE HÍDRICA: ‘COM ANGRA 3, ESTARÍAMOS SEM PROBLEMA E COM CUSTO MUITO MENOR’, DIZ EX-PRESIDENTE DA ELETROBRÁS

Usina nuclear teve obras travadas após esquema de corrupção relevado pela Lava-Jato
Por Glauce Cavalcanti



Usinas nucleares de Angra dos Reis fornecem energia mais limpa e de custo menor que a das termelétricas Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

RIO - Num momento em que o Brasil enfrenta a pior crise hídrica em 91 anos, Wilson Ferreira Jr., ex-presidente da Eletrobras, diz que se a usina nuclear de Angra 3 estivesse em operação, não haveria problema de geração nem de aumento de custo de energia.

Esta semana, o governo anunciou um um bônus para empresas que economizarem energia, vai lançar um programa similar para os consumidores residenciais e já determinou corte nos gastos com eletricidade em órgãos federais.

— Estamos passando essa crise hídrica. Se a gente tivesse hoje Angra 3 dentro do sistema, nós estaríamos com muito mais segurança. As nossas duas usinas termoeletricas em operação hoje, Angra 1 e Angra 2, das 430 que têm no mundo, as nossas são das dez mais eficientes. Então, somos hoje um operador extremamente eficiente. E se Angra 3 estivesse aqui, estaríamos com

certeza sem problema e com um custo bem menor — frisou Ferreira Jr., hoje à frente da Vibra Energia, antiga BR Distribuidora.

Alvo de um esquema de corrupção revelado pela Operação Lava-Jato, a usina tem menos de 70% das obras prontas, tendo já consumido mais de R\$ 8 bilhões em investimento. Para que o empreendimento seja concluído, ainda seria necessário aportar mais R\$ 15 bilhões.

— A gente teve que exumar o cadáver daquele momento de Lava-Jato. Conseguimos fazer isso. O BNDES nos ajudou na Eletrobrás. Essa obra foi viabilizada e acho que, em mais três ou quatro anos, conseguimos concluir a obra, que é extremamente importante. Ela está sendo retomada, já tem uma tarifa apropriada, vai ser financiada. E vamos concluir uma usina que é fundamental para a operação do Brasil — frisou ele, que participou de um debate on-line sobre a contribuição de executivos para o setor público na tarde desta quinta-feira, organizado pela XP.

Com a baixa nos reservatórios, o governo tem recorrido a geração de energia por termelétricas, mais caras e poluentes do que as hidrelétricas, para garantir o abastecimento de eletricidade no país.

Ferreira Jr. bateu na tecla do custo, citando ainda a trava na construção da linha de transmissão Boa Vista-Manaus, que deixa a capital de Roraima isolada e “extremamente vulnerável”. Leiloadada em 2011, a linha passa por terras indígenas e enfrenta problemas no processo de licenciamento.

— Temos hoje uma única capital no país, que é Boa Vista, que deveria ser interligada a Manaus (e com isso ao Sistema Integrado Nacional) por uma linha de transmissão passando ao lado da estrada. E nós não conseguimos viabilizar até hoje, por mais que a gente quisesse. É o tema ambiental que, de alguma forma, atrapalha. (Com isso,) gastamos muito mais. É uma obra que custa R\$ 3 bilhões. E só de óleo combustível, gastamos R\$ 1,5 bilhão por ano.

O executivo traçou essas considerações ao explicar que as estatais, na comparação com concorrentes do setor privado, têm limitações de desempenho por terem de cumprir uma série de regras legais que garantem que processos sejam feitos de forma transparente e regular.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/08/2021

LIRA AFIRMA QUE MUDANÇA NO IR SÓ SERÁ VOTADA QUANDO CADA DEPUTADO PUDER EXPRESSAR ‘O QUE REALMENTE DEFENDE’

O presidente da Câmara disse que não quer ter nenhum tipo de votação que prejudique algum setor

O Globo

BRASÍLIA — O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), disse nesta quinta-feira que a reforma tributária que faz mudanças no Imposto de Renda só voltará para a pauta da Casa quando os parlamentares tiverem conversado sobre o tema novamente e expressarem as dificuldades e facilidades do texto. Segundo Lira, as conversas estão andando bem.

— Esse projeto só voltará à pauta quando nós tivermos conversado de novo, para que, claramente, cada partido, cada parlamentar possa expressar o que realmente defende, o que realmente está por trás de dificuldades e facilidades — disse o deputado.

Lira disse que tem conversado “com todo mundo” nos últimos três dias para entender quais são as dificuldades com o texto apresentado pelo relator, deputado Celso Sabino (PSDB-PA).

ENTENDA O NÓ DA TRIBUTAÇÃO NO BRASIL - 1 de 6

Sistema complexo

O governo apresentou o projeto de lei que mexe com a tabela do Imposto de Renda, considerado a segunda parte da reforma tributária. A parte principal da reforma é a unificação dos impostos. Mas entrar em um acordo sobre como ela será feita é tão complexo quanto o próprio sistema tributário brasileiro. Estados e municípios temem perder uma fatia de suas arrecadações e são muitos os impostos.

Emaranhado de impostos

O Brasil tem, pelo menos, cinco tributos embutidos nos preços de bens e serviços: três cobrados pela União (IPI, PIS e Cofins), um dos estados (ICMS) e um dos municípios (ISS). Só o ICMS tem 27 formatos diferentes, um para cada estado e o DF. Ou seja, para vender em outros estados, o empresário tem que pagar e conhecer os diferentes tributos.

Custo alto

Além da quantidade de tributos, o custo é alto. Um exemplo é a tributação geral de medicamentos, uma das maiores do mundo, em torno de 33%. Em países desenvolvidos é de cerca de 6%. Outro item essencial com carga tributária elevada, por exemplo, é o absorvente íntimo: 27% só de imposto.

Classificação

A classificação é outro problema recorrente. É perfume ou água de colônia? A alíquota da fórmula concentrada é 42%. Já a da fragrância mais leve, de 12%. “Uma grande diferença”, segundo o especialista em direito tributário e da FGV, Gabriel Quintanilha.

Burocracia sem fim

O Brasil é o país em que as empresas gastam o maior número de horas com a burocracia dos impostos, segundo um relatório do Banco Mundial que avalia 190 países. Uma empresa brasileira gasta, em média, 1.501 horas por ano cuidando de obrigações relacionadas a tributos. É cinco vezes a média gasta pelos países de América Latina e Caribe.

Efeito cascata

Esse nó de tantas informações e cobranças dificulta a vida e o caixa das empresas, além de facilitar erros. Segundo a Endeavor, 86% das empresas brasileiras apresentam algum tipo de irregularidade no pagamento de seus tributos. Estas lacunas muitas vezes são por desconhecimento das muitas regras. Mesmo assim, podem gerar multas e despesas altas.

— Ele mexe no órgão mais importante do corpo humano, que é o bolso. Então, é um assunto sensível, e nós não queremos absolutamente nenhum tipo de votação que venha deliberadamente a prejudicar o setor A, setor B, pessoa física ou jurídica — afirmou Lira.

O presidente da Câmara defendeu que o “conceito” da reforma está correto e é impessoal. Ele cita, por exemplo, a diminuição do imposto de renda sobre empresas e a taxação de dividendos “bilionários e milionários” que nunca pagaram dividendos neste país”.

— É uma coisa justa, e acho que eles entendem e aceitam, e fazer uma correção normal do imposto de renda para pessoa física. Os outros detalhes fazem parte do contexto, e eles estão sendo discutidos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/08/2021

PARA EVITAR GOLPES E FRAUDES, PIX PASSARÁ A TER LIMITE DE R\$ 1 MIL NO PERÍODO NOTURNO, ANUNCIA BC

Banco Central anunciou mudanças para aumentar a segurança das transações

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — Em meio a aumento de relatos de golpes e fraudes que utilizam o Pix, o Banco Central (BC) anunciou nesta sexta-feira algumas mudanças para aprimorar a segurança do



meio de pagamento. As medidas devem se tornar efetivas em algumas semanas porque as instituições financeiras precisam se adaptar, de acordo com o BC

Entre as medidas anunciadas, o Pix passará a ter um limite de transação de R\$ 1 mil no período noturno, entre 20hrs e 6hrs para pessoas físicas e Microempreendedores Individuais (MEIs). Essa medida também vale para transferências entre contas do mesmo banco, cartões de débito e liquidação de TEDs.

Além disso, os bancos e outras instituições financeiras agora terão prazo mínimo de 24 horas e máximo de 48 horas para efetivar um pedido do usuário para aumento do limite de transações por Pix, boleto, TEDs e DOCs e cartão de débito. A ideia é impedir a possibilidade do aumento imediato e diminuir as situações de risco. A redução do limite continua sendo imediata.

Outra medida anunciada pelo BC é a determinação de que as instituições financeiras ofereçam aos clientes a possibilidade de escolher limites de transação diferentes para o dia e para a noite.

O BC também anunciou que as instituições deverão possibilitar que os clientes cadastrem previamente contas que poderão receber o Pix acima dos limites estabelecidos previamente. Essa possibilidade seria útil para alguém que não deseja ter limites para transferir dinheiro entre duas contas em seu próprio nome.

Em nota, o BC afirmou que essas medidas aumentam a proteção dos usuários e contribuem para reduzir o incentivo ao crime utilizando os meios de pagamentos "visto que os baixos valores a serem eventualmente obtidos em tais ações tendem a não compensar os riscos".

"Os mecanismos de segurança presentes no Pix e nos demais meios de pagamento não são capazes de eliminar por completo a exposição de seus usuários a riscos, mas com o trabalho conjunto do Banco Central, das instituições reguladas, das forças de segurança pública e dos próprios usuários, será possível mitigar ainda mais a ocorrência de perdas", apontou a nota.

Em abril, o Banco Central já havia anunciado um sistema de devolução de valores em caso de suspeita de fraude ou falha operacional das instituições. Em evento nesta manhã, o presidente do BC, Roberto Campos Neto, disse que a instituição anunciaria medidas para aumentar a segurança do Pix.

Qual a melhor chave do Pix? Especialistas recomendam celular ou CPF

Mudanças no sistema

Entre as medidas em implementação, o BC também vai permitir que as instituições financeiras que participam do Pix possam reter uma transação durante 30 minutos durante o dia e 60 minutos durante a noite para análise de risco. Essa retenção seria informada ao usuário.

O BC também torna obrigatório que as instituições marquem no Diretório de Identificadores de Contas Transacionais (DICT) as contas que tenham indícios de utilização de fraudes. Atualmente, o mecanismo é facultativo.

As instituições financeiras poderão consultar essas informações para tentar prevenir crimes envolvendo contas suspeitas.

Outra das medidas anunciadas pela autoridade monetária também determina que as instituições financeiras compartilhem "tempestivamente" informações sobre transações suspeitas com autoridades de segurança pública.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/08/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COSAN E MAIS TRÊS GRUPOS AVALIAM A COMPRA DA SULGÁS EM LEILÃO DE PRIVATIZAÇÃO

Por *Wilian Miron*



Gás natural é um insumo importante para indústrias Foto: Lucas Lacaz Ruiz/Estadão

Ao menos quatro empresas já procuraram o governo do Rio Grande do Sul ou os assessores financeiros da operação para obter informações sobre o processo de privatização da Sulgás, segundo fontes consultadas pelo Broadcast Energia. O certame está agendado para 22 de outubro, na sede da B3, em São Paulo, e o valor mínimo da empresa foi estipulado em R\$ 927,7 milhões, sendo que a entrega dos envelopes deve

acontecer no dia 18 de outubro.

Entre os potenciais interessados, estaria o Grupo Cosan, que é considerado o principal comprador do ativo, após ter fechado recentemente a compra da Gaspetro por R\$ 2,03 bilhões. A operação está sob avaliação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

A privatização da Sulgás é parte de um programa de desestatização do governo do Rio Grande do Sul, sob a gestão de Eduardo Leite. Além da concessionária de gás natural, o Estado pretende vender até o começo do próximo ano a CEEE-G, da área de geração de energia, e a Corsan, de saneamento. A modelagem e o assessoramento para a privatização estão a cargo do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Segundo o secretário-chefe da Casa Civil do Rio Grande do Sul, Arthur Lemos, a venda da distribuidora de gás ajudará o Estado a atrair investimentos, principalmente de grandes consumidores industriais que utilizam a molécula como insumo. “O gás natural é um componente importante para as indústrias, e já aumentamos o número de empresas que estão se instalando no Estado”.

Questionado sobre as consultas de potenciais interessados, o secretário confirmou que desde 2020 o governo tem recebido consultas, inclusive de grupos estrangeiros, mas não confirmou quais seriam as empresas.

Procuradas, A Cosan e o BNDES não responderam.

Geração

Sobre a geração de energia, Lemos disse que o governo pretende publicar o edital para a venda da estatal até o fim deste ano, e que também tem recebido consultas de empresas interessadas na privatização desse segmento. A expectativa do governo do Rio Grande do Sul é levantar entre R\$ 900 milhões e R\$ 1 bilhão com a venda da CEEE-G em um leilão que deve acontecer entre o fim deste ano e o início de 2022.

Um dos potenciais compradores da empresa é a CPFL, que detém participação em três usinas Enercan, Foz do Chapecó e Ceran. Outra companhia do setor elétrico que avalia os ativos é a Engie, que está saindo do negócio de térmicas a carvão. Além delas, um fundo de investimentos estrangeiro também tem interesse no ativo.

A CEEE-G tem cinco usinas hidrelétricas no Rio Grande do Sul e oito Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs), totalizando 1.253,71 megawatts (MW), sendo 909,9 MW em potência instalada própria, e outros 343,81 MW de participação em projetos realizados através de consórcios ou Sociedades de Propósito Específicos (SPEs).

No segmento de energia, o Rio Grande do Sul já conseguiu privatizar a CEEE-D, arrematada pela Equatorial Energia por R\$ 100 mil, que ainda assumirá o passivo da companhia, e a transmissora CEEE-T, comprada pela CPFL por R\$ 2,67 bilhões.

Lemos afirmou que o processo da geradora foi mais demorado porque o governo aguardava a finalização das discussões pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) em relação à compensação por perdas relacionadas ao risco hidrológico (GSF, na sigla em inglês) e às regras para a retirada de algumas usinas do regime de cotas. “Era isso que aguardávamos, avançamos, e agora estamos evoluindo na finalização da modelagem para posterior venda”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/08/2021

EMPRESAS SE UNEM PARA PRORROGAR A DESONERAÇÃO DA FOLHA POR MAIS CINCO ANOS

Pelo menos 17 setores querem estender o benefício, que troca a tributação sobre os salários por uma alíquota sobre o faturamento; governo havia prometido mudança na reforma tributária

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Os setores que mais empregam no País se articulam por uma extensão da política de desoneração da folha de salários por mais cinco anos. O benefício, que consiste em trocar a tributação sobre os salários dos empregados por uma alíquota sobre o faturamento, termina no final deste ano, mas projeto de lei em tramitação na Câmara mantém a desoneração de 2022 a 2026.

Com o atraso da reforma tributária, empresários de 17 setores alegam que a prorrogação do benefício é fundamental para evitar demissões e manter também as novas vagas que foram abertas depois que o benefício foi estendido em 2021.

No ano passado, esses setores travaram uma queda de braço com o Ministério da Economia para manter a redução nos encargos também neste ano. Conseguiram um ano a mais com a promessa de que a quarta etapa da reforma tributária trataria, em definitivo, da desoneração da folha de salários de todas as empresas.

Passados quase nove meses, porém, nenhuma etapa da reforma tributária foi aprovada e os segmentos dizem que não dá para esperar por ela porque é preciso previsibilidade para os investimentos.

O relator do projeto, deputado Jerônimo Goergen (Progressistas-RS), protocolou ontem o seu parecer. Ele disse ao Estadão que a estratégia é trabalhar em um acordo com o governo para evitar riscos de veto. Uma reunião dos empresários está agendada para a próxima semana com a ministra da Secretaria de Governo, Flávia Arruda. O relator também vai se encontrar com o ministro da Economia, Paulo Guedes. “O ministro Guedes afirmou agora que o imposto sobre a mão de obra é o pior de todos. Por isso, precisamos manter a desoneração da folha”, disse o relator. A previsão é de que o projeto seja aprovado na Comissão de Finanças e Tributação no próximo dia 15.

De acordo com a presidente da Federação Nacional de Call Center, Infraestrutura de Redes de Telecomunicações e Informática (Feninfra), Vivien Suruagy, sem a desoneração, haverá aumento das despesas de pelo menos 7,5%. “Na pandemia estamos trabalhando mais e recebendo menos porque está havendo uma inadimplência muito grande”, afirmou. Ela prevê um volume de

demissão de 520 mil trabalhadores no seu setor, que é intensivo em mão de obra. “A gente não aguenta”, disse.

Ela critica também o fato de o governo não ter cumprido a promessa de resolver o alto encargo sobre o emprego na reforma tributária. “Não dá para aceitar aumentar a carga tributária pensando que no futuro, que ninguém sabe a quem pertence, vai conseguir reduzir.”

O presidente da Confederação Nacional de Serviços (CNS), Luigi Nese, disse que é legítimo a continuação da desoneração para orientar os negócios. “A nossa posição é que seja ampla para todos os setores”, disse Nese.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/08/2021

GOVERNO APOSTA EM NOVOS PROGRAMAS PARA GERAR ATÉ 3 MILHÕES DE EMPREGOS

Estimativa foi feita pelo ministro do Trabalho e Previdência, Onyx Lorenzoni, durante live promovida pela ‘Agência Estado’; projetos em avaliação no Congresso focam trabalhadores que estão entrando no mercado ou com idade superior a 50 anos

Por Idiana Tomazelli e Célia Froufe, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo prevê a geração de três milhões de novas vagas de emprego a partir de programas de incentivo à contratação que estão sendo discutidos no Congresso. Em participação na Live Broadcast, promovida pelo serviço em tempo real da Agência Estado, o ministro do Trabalho e Previdência, Onyx Lorenzoni, disse que a estimativa é “conservadora” e fez apelo ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), para que vote a medida provisória que contém a criação dos programas antes de 7 de setembro para não perder validade.

“Estamos com uma projeção conservadora de três milhões de vagas de empregos que esses três programas poderão oferecer ao longo do período em que vão funcionar”, disse Onyx. O ministro chegou a citar que a geração de vagas poderia ser até maior, mas não detalhou qual seria a contribuição de cada programa, nem quais premissas foram adotadas para essa projeção.



Onyx Lorenzoni
'Estamos com uma projeção conservadora de [gerar] três milhões de vagas', disse Onyx Lorenzoni. Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

Em 2019, o governo lançou o programa Emprego Verde e Amarelo, semelhante a uma das iniciativas em curso agora, com desoneração de encargos na contratação de jovens, e previu a geração de 1,8 milhão de vagas. Posteriormente, uma nota da Secretaria de Política Econômica (SPE) mostrou que 1,52 milhão de postos seriam abertos

independentemente do programa, e o efeito líquido da medida seria, então, bem menor, de 271 mil vagas.

Os programas em discussão no Senado e já aprovados pela Câmara são de três tipos. Um deles, o chamado Priore, prevê a contratação de trabalhadores de 18 a 29 anos ou com mais de 55 anos mediante encargos salariais menores, incluindo pagamento de FGTS e contribuição à Previdência. Outro, nomeado de Requip, permite o pagamento de bolsas de inclusão e de qualificação para profissionais de 18 a 29 anos ou de baixa renda.

Uma terceira iniciativa institui o chamado “serviço social voluntário”, por meio do qual Prefeituras poderiam contratar trabalhadores de 18 a 29 anos ou com mais de 50 anos. Como incentivo, a

União pagaria uma espécie de bolsa, de até R\$ 125 mensais. Os programas estariam atrelados a cursos de qualificação profissional.

O ministro disse que os mais jovens têm uma taxa de desemprego mais elevada, assim como os mais experientes acabam tendo dificuldades para se manter no emprego conforme o avanço da idade. Outras faixas etárias, segundo ele, têm enfrentado menos dificuldades.

Onyx antecipou ainda que a pasta discute com a Caixa um programa de Microcrédito Digital Produtivo, para permitir que empreendedores e informais tenham acesso a crédito para melhorar sua área de atividade. Segundo o ministro, deve ser disponibilizada uma linha de R\$ 10 bilhões, suficiente para atender 10 milhões de pessoas. /COLABORARAM FRANCISCO CARLOS DE ASSIS E THAÍS BARCELLOS

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/08/2021

NOVOS REAJUSTES DE ENERGIA PODEM ELEVAR IPCA DE 2021 EM ATÉ 1 PONTO PORCENTUAL

Cálculos do governo sugerem que será necessário elevar a taxa de R\$ 9,49 a cada 100 quilowatts-hora, para um nível entre R\$ 15 e R\$ 20 por causa da crise; analistas projetam inflação de até 7,8% para este ano

Por Cícero Cotrim, O Estado de S.Paulo

Os novos reajustes da bandeira vermelha nível 2 estudados pelo governo têm o potencial de elevar em até 1 ponto porcentual a inflação de 2021, segundo cálculos de economistas do mercado. O efeito tende a ser desinflacionário para 2022, embora uma eventual continuidade da crise hídrica no País imponha riscos ao cenário.

Cálculos do governo revelados pelo Estadão/Broadcast sugerem que será necessário elevar a sobretaxa dos atuais R\$ 9,49 a cada 100 quilowatts-hora (kWh) para um nível entre R\$ 15 e R\$ 20 - ou a R\$ 25 - em um cenário extremo - devido à crise hídrica no País. O cenário-base de boa parte do mercado era de aumento mais moderado, a R\$ 11,50.

"Se qualquer um desses aumentos se materializar, eles teriam um efeito grande no IPCA de 2021, de 0,35 ponto porcentual a 1 ponto (em vez do 0,13 ponto que já havíamos incorporado na nossa projeção de inflação de 7,1%, considerando a discussão anterior de R\$ 11,50)", escreveu o economista para Brasil do Barclays, Roberto Secemski, em relatório.

A energia elétrica residencial acumula inflação de 20,09% no IPCA em 12 meses até julho, devido aos efeitos da bandeira vermelha 2 e ao reajuste médio de 7% nas contas de luz. A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) vai definir a bandeira de setembro nesta sexta-feira, 27.

O economista do Banco ABC Brasil, Daniel Lima calcula que um aumento da bandeira vermelha 2 a R\$ 15 adicionaria 0,25 ponto porcentual ao IPCA de 2021. Caso a Aneel decida elevar a sobretaxa a R\$ 20, o impacto seria de 0,62 ponto. O cenário extremo, de R\$ 25, elevaria em 0,98 ponto a inflação do ano.

Lima prevê IPCA de 7,4% neste ano e de 3,8% no próximo, em um cenário-base de bandeira a R\$ 11,50. O economista destaca, no entanto, que o efeito da bandeira de luz mais cara neste ano tende a ser desinflacionário em 2022, considerando uma premissa de melhora do cenário hídrico, com bandeira vermelha 1 no fim do ano que vem.

"O contexto geral é que esse aumento da bandeira vermelha 2 geraria um impacto para baixo no ano que vem", afirma. Levando em conta os efeitos diretos, o retorno para a bandeira 1 retiraria de 0,21 ponto porcentual a 0,71 ponto porcentual da inflação de 2022. Mas efeitos indiretos do aumento da energia sobre a cadeia de produção têm o potencial de mitigar o impacto baixista do ano que vem, alerta o economista.

Cenários

Alexandre Lohmann, economista da Constância Investimentos, incorporou ao cenário-base um aumento de aproximadamente 50% da sobretaxa de energia elétrica em setembro. Como resultado, a projeção de IPCA de 2021 saltou de 7,21% para 7,61%, com viés de alta. Para 2022, no entanto, a estimativa foi mantida em 4,5%, também com riscos assimétricos para cima.

"A gente não pode descartar uma crise hídrica no ano que vem, até porque nenhum instrumento do governo vai fazer essa crise acabar", afirma Lohmann, citando relatórios do Centro de Previsão Climática (CPC) dos Estados Unidos que apontam probabilidade de 70% de ocorrência do fenômeno La Niña entre novembro de 2021 e janeiro de 2022 como um dos vetores de preocupação.

"A gente já viu os efeitos devastadores em 2021, de seca, aumento dos preços de milho. Um segundo La Niña, mesmo que menos forte, seria uma situação grave nos preços de matérias-primas e na questão da crise hídrica", alerta o economista.

O economista da Quantitas Asset João Fernandes alterou o seu cenário-base para 2021 devido às discussões de aumentos da energia. A previsão de IPCA de 7,5% em 2021 - em um cenário de 70% de chance de bandeira vermelha 2 de R\$ 11,50 e de 30% de bandeira vermelha 1 - foi elevada a 7,8%, com 100% de chance da bandeira vermelha 2 em R\$ 11,50.

Para 2022, a projeção saltou de 4,0% para 4,2%, já incorporando o IPCA-15 de agosto mais pressionado do que o previsto. "Se ocorrer um reajuste para algo maior do que R\$ 11,50 da bandeira, isso trará alterações relevantes para as projeções", diz Fernandes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/08/2021

BOLSONARO SANCIONA COM VETOS LEI QUE VISA FACILITAR ABERTURA DE EMPRESAS NO PAÍS

Lei traz medidas que buscam reduzir a burocracia para as empresas; Brasil ocupa a 124ª posição no relatório Doing Business, do Banco Mundial, entre os países com maior facilidade para fazer negócios

Por Sandra Manfrini, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro sancionou nesta quinta-feira, 26, a Lei nº 14.195/2021 que visa a melhoria do ambiente de negócios no País, com facilidades para abrir e gerir empresas.

A nova legislação teve origem na Medida Provisória 1.040, de 2021, aprovada pelo Congresso e editada com o objetivo de modernizar o ambiente de negócios nacional. Com a aprovação e a sanção do presidente, as mudanças na legislação estão asseguradas.

Outro objetivo da MP, destacado pelo governo, é contribuir para a melhoria da posição do Brasil no relatório Doing Business do Banco Mundial, que avalia o nível de facilidade de se fazer negócios em 190 economias do mundo, por meio de indicadores, e com isso atrair mais investimento estrangeiro direto. O Brasil ocupa a 124ª colocação entre 190 países avaliados segundo o último relatório, divulgado em 2019.

"A lei sancionada traz inúmeras inovações e reduz a burocracia em processos que permeiam o ciclo de vida das empresas, como procedimentos para abertura de estabelecimentos, comércio exterior e execução de dívidas", diz a Secretaria Geral da Presidência da República, em nota. O texto da nova lei foi publicado na edição desta sexta-feira, 27, do Diário Oficial da União.

Entre as inovações da lei está a desburocratização do processo de abertura de empresas com unificação de inscrições fiscais federal, estadual e municipal no CNPJ; eliminação de análises

prévias feitas apenas no Brasil dos endereços das empresas e a automatização da checagem de nome empresarial em segundos.

"A desburocratização, a simplificação e a facilitação do comércio exterior de bens e serviço foram possibilitadas, com a sanção da lei, através da disponibilização de guichê único eletrônico aos operadores de comércio exterior e da padronização e simplificação do pagamento de taxas relacionadas às operações dessa atividade", diz a Secretaria Geral

A nova legislação abrange ainda a regulamentação das profissões de tradutor público e de intérprete comercial, com modernização e desburocratização dessas profissões. A medida revoga decreto de 1943, permitindo que tradutores possam atuar em todo o País e realizar seu trabalho em meio eletrônico, garantindo maior segurança jurídica à matéria.

A lei autoriza que o Executivo institua o Sistema Integrado de Recuperação de Ativos (SIRA), um sistema capaz de reunir dados de pessoas físicas e jurídicas para reduzir o custo de transação da concessão de crédito através do aumento da efetividade de ações judiciais que envolvam recuperação de crédito. Também prevê a criação do cadastro fiscal positivo, que irá premiar o bom contribuinte.

Bolsonaro vetou dispositivos da lei do ambiente de negócios

A lei foi sancionada com vetos. Um dos dispositivos vetados é o que dispensava a emissão de Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou documento equivalente para obras. A justificativa para o veto foi a de que essa previsão poderia comprometer a segurança das pessoas e o interesse dos consumidores, em caso de danos e acidentes decorrentes de eventuais erros de projeto ou de execução.

Também foi vetada a proposta de extinção da sociedade simples, por mudanças profundas no regime societário, e de revogação do dispositivo legal que instituiu o Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração (DREI), "em razão de competir ao aludido Departamento 'coordenar a manutenção, a coleta de dados e a atualização da Base Nacional de Empresas', atual denominação do cadastro nacional das empresas mercantis em funcionamento no País".

Segundo a Secretaria Geral, também foram vetados outros dispositivos que poderiam acarretar problemas de governança no âmbito da Rede Nacional para a Simplificação do Registro de Empresa e da Legalização das Empresas e Negócios (Redesim) e de disposição que atribuía à CVM a obrigação de elaborar e tornar público material de orientação aos agentes de mercado. Segundo a justificativa ao veto, essa atividade já é exercida pela CVM, "de modo que o dispositivo vetado, da forma como redigido, poderia gerar insegurança jurídica quanto às rotinas e procedimentos da CVM e para o mercado em geral".

Foi vetada ainda a alteração da nomenclatura dos agentes autônomos de investimentos, para manter a dita nomenclatura alinhada com outros diplomas legais que tratam do tema, e vetadas determinadas revogações em distintos diplomas legais envolvendo modificações de formas societárias, para fins de evitar indesejados reflexos tributários à população ativa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/08/2021

Com o avanço da variante delta da covid-19 na Ásia, o estrangulamento nas cadeias de suprimentos que deveria ser temporário agora parece fadado a durar até o ano que vem

Por Cindy Wang e Enda Curran — Bloomberg

O estrangulamento nas cadeias de suprimentos que deveria ser temporário agora parece fadado a durar até o ano que vem, com o avanço da variante delta da covid-19 atrapalhando a produção nas fábricas na Ásia, interrompendo o transporte marítimo e causando mais choques na economia global.

Fábricas que já enfrentavam escassez de insumos e energia e matérias-primas mais caras agora são obrigadas a pagar mais para conseguir espaço nos navios. Os fretes estão batendo recordes e alguns exportadores estão elevando preços ou simplesmente cancelando embarques de mercadorias.

“Não conseguimos componentes suficientes, não conseguimos contêineres e os custos subiram tremendamente”, lamentou Christopher Tse, CEO da Musical Electronics, empresa de Hong Kong que faz uma variedade de produtos de consumo, como alto-falantes Bluetooth e o Cubo Mágico.

Tse disse que os ímãs usados no Cubo Mágico ficaram 50% mais caros desde março, elevando o custo de produção do brinquedo em 7%.

O empenho da China para eliminar a covid-19 significa que um pequeno número de casos pode causar grandes interrupções no comércio internacional. Neste mês, o governo paralisou por duas semanas o porto de Ningbo – o terceiro mais movimentado do mundo – após constatar que um único trabalhador do local foi infectado com a variante delta. Neste ano, portos de Shenzhen foram fechados após a descoberta de alguns casos de covid-19.

“O congestionamento dos portos e a falta de capacidade para transporte de contêineres podem perdurar até o quarto trimestre ou meados de 2022”, afirmou recentemente Hsieh Huey-chuan, presidente da Evergreen Marine de Taiwan. “Se não for possível efetivamente conter a pandemia, o congestionamento portuário pode se tornar o novo normal.”

O custo para enviar um contêiner da Ásia para a Europa está cerca de 10 vezes maior do que em maio de 2020, enquanto o custo de Xangai para Los Angeles subiu mais de seis vezes, segundo o Drewry World Container Index. A cadeia global de suprimentos ficou tão frágil que um único acidente de pequenas proporções “poderia facilmente ter seus efeitos agravados”, observa o HSBC.

Fretes e semicondutores mais caros podem alimentar a inflação, alertou Chua Hak Bin, economista da firma de pesquisas Maybank Kim Eng Research em Cingapura. A Giant Manufacturing de Taiwan, a maior fabricante mundial de bicicletas, por exemplo, já avisou que pretende subir os preços para refletir a alta dos custos.

A disseminação da variante delta, principalmente no Sudeste Asiático, chega a impedir o funcionamento de fábricas, como no Vietnã – o segundo maior produtor mundial de roupas e calçados.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/08/2021

KEPLER WEBER CRIA ÁREA DE NEGÓCIOS COM USO DE IOT

Com isso, empresa amplia possibilidade de geração de receita

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

A Kepler Weber, que atua na área de armazenagem e movimentação de granéis em portos, anunciou nesta sexta-feira a criação de uma nova área de negócio, que tem como foco a digitalização da cadeia produtiva no pós-colheita.

O objetivo da empresa é agregar valor a essa cadeia e gerar nova fonte de receita. "É um novo caminho que se abre para gerar receita recorrente à Kepler Weber e faz parte da visão de futuro do negócio", afirma, em nota, Piero Abbondi, CEO da companhia.



Piero Abbondi, CEO da Kepler Weber — Foto: Silvia Zamboni/Valor

A nova área de negócio engloba a sync, plataforma de venda de sensores de monitoramento e automatização de equipamentos da Kepler criada em 2019.

"Essa área de negócio surge para ampliar os ganhos de eficiência e produtividade, transformando os dados

coletados pela plataforma em um ativo para baratear custos e facilitar a vida dos produtores", diz Tadeu Vino, superintendente comercial e de marketing da Kepler Weber.

O novo braço da empresa conectará toda a jornada do grão após a colheita, desde a operação e logística até financiamentos e seguros agrícolas por meio de internet das coisas (IoT).

Rastreabilidade

A Kepler Weber também considera a possibilidade de oferecer ao mercado a rastreabilidade dos grãos, "o que vai agregar ainda mais valor à safra. Estamos trazendo ao mercado uma forma inovadora de olhar o segmento de pós-colheita, uma jornada construída ao longo dos últimos anos", afirma Abbondi.

Segundo a companhia, atualmente 40 plantas espalhadas pelo Brasil estão com a tecnologia sync disponível e operando. Outras 200 possuem os equipamentos, mas ainda não estão habilitadas. A Kepler Weber quer ampliar a base de unidades já instaladas conectadas ao póscolheita 4.0.

Nova estrutura

Além de anunciar a nova área de negócios, a Kepler Weber também divulgou que vai reposicionar as demais, transformando o segmento de Armazenagem em Pós-Colheita, enquanto a área de Exportação passa a se chamar Negócios Internacionais.

Já a área de Movimentação de Granéis Sólidos será denominada Portos, Terminais e Agroindústrias, ampliando sua atuação para além da logística, atendendo também a etapa de transformação de commodities em produtos de maior valor agregado.

O departamento de Reposição & Serviços, que cresceu 112% nos últimos quatro anos, segue sendo a principal fonte de receitas recorrentes da companhia, agora em sinergia com a nova área de negócios com foco no digital.

"Esse movimento alinha as áreas de negócios ao novo momento da companhia, de visão de futuro, e também sinaliza aos investidores que a Kepler Weber está conectada à inovação e atenta às oportunidades que contribuem para o crescimento sustentável da empresa", comenta Paulo Polezi, CFO da Kepler Weber.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/08/2021

EXPORTADORES COBRAM AÇÃO DO GOVERNO CONTRA "APAGÃO" DE CONTÊINERES

Problema tem tirado competitividade dos embarques brasileiros do agronegócio

Por Rikardy Tooge e Luiz Henrique Mendes, Valor — São Paulo

Os exportadores do agronegócio brasileiro cobram uma maior participação do governo federal no debate de soluções para o “apagão” de contêineres que o setor encara em meio à pandemia de covid-19. Segundo apurou o Valor, há descontentamento com a falta de diálogo — e iniciativa — do Executivo nas discussões de um problema que está tirando a competitividade dos embarques, que têm grande peso na balança comercial do país.

As conversas se desenrolam, até o momento, dentro do Instituto Pensar Agro (IPA). Nos próximos dias, entidades do agro deverão enviar uma carta ao governo, em especial ao Ministério da Infraestrutura, com pedido de ajuda e algumas sugestões para lidar com a crise logística. “Nós aguardávamos um aceno oficial do governo, mas isso não ocorreu até agora. O setor está ávido para falar e ser ouvido”, disse ao Valor uma fonte a par do assunto.

Sugestões em debate

No cardápio de possibilidades ainda em debate, estão sugestões para melhorar a infraestrutura portuária, diminuir burocracia e taxas, incentivar a abertura de novas rotas marítimas e permitir a chegada de novos armadores — atualmente, 19 empresas dominam 97% do comércio por esse modal no país.

“O mais importante é que não precisa ser dinheiro do governo. Existem as PPPs [parcerias público-privada] e concessões para isso. Um exemplo é a infraestrutura do porto. Com a troca de frota, grandes navios não conseguem atracar, e precisamos dessa estrutura. É isso que queremos do governo, que ele pense no futuro, pois existirá um gargalo ali na frente”, afirma Ricardo Santin, presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).

Cenário complexo

De acordo com uma fonte próxima aos armadores, existe o reconhecimento de que houve dificuldade nas exportações durante o segundo trimestre do ano, mas que, desde então, os contratos estão sendo cumpridos. A visão é de que o cenário logístico é complexo e que nem mesmo os exportadores foram capazes de prever uma demanda tão aquecida neste ano.

“O contêiner refrigerado era soberano sobre a carga seca, e o armador tinha mais rentabilidade. Com a explosão da demanda, o frete da carga seca ficou maior que a do refrigerado. Os armadores estão ganhando dinheiro como nunca. Diante disso, os navios extras que os armadores possuem também já estão em uso, o que complica mais esse cenário”, diz.

Contêineres refrigerados

A escassez de contêineres na pandemia fica ainda mais aguda porque o Brasil importa um volume relativamente pequeno de alimentos refrigerados, como carnes e frutas, por exemplo. De acordo com a fonte, essa importação representa somente 15% da demanda brasileira de contêineres refrigerados para as exportações de alimentos — especialmente carnes.

O Centronave, entidade que reúne os principais armadores do país, argumenta, ainda, que seus associados aplicaram “toda e qualquer capacidade disponível” para atender aos embarques do país, como o adiamento da desativação de embarcações mais antigas e reparos antieconômicos nos contêineres danificados.

Longo prazo

Mas há pelo menos um consenso entre armadores e exportadores do agronegócio: não existe saída fácil, e talvez o governo possa ajudar pouco no momento. Mas, dizem, é importante que exista alguma ação, mesmo que seja pensando no pós-pandemia.

“É um problema fora da alçada do Brasil, mas precisamos de apoio do governo, alguma mobilização. Não existe solução de curto prazo, o que nós queremos é que o governo tome ciência dos impactos e que eles tenham a sensibilidade de entender os efeitos desse problema se

nada for feito”, acrescenta Eduardo Heron Santos, diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café (Cecafé).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/08/2021

COPAGAZ PLANEJA AVANÇAR ALÉM DO GLP

Holding Copa Energia vai abarcar as marcas Copagaz e Liquigás e mira oferta de outros energéticos

Por Letícia Fucuchima — De São Paulo



Caio Turqueto, presidente da Copagaz, diz que a companhia se prepara para nova fase e está ampliando importações — Foto: Carol Carquejeiro/Valor

Quase dois anos depois do anúncio de aquisição da Liquigás, a Copagaz finalmente concluiu os desinvestimentos previstos no acordo com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), se libertando das últimas amarras para deslançar os negócios. Agora, a líder no mercado brasileiro de gás

liquefeito de petróleo (GLP), o gás de cozinha, passou a se concentrar exclusivamente no ganho de sinergias entre as marcas e em seu plano estratégico de médio e longo prazo, que prevê a ampliação do escopo de atuação da companhia.

A ideia da Copagaz, que deve atingir faturamento de R\$ 10 bilhões neste ano, é se posicionar como uma empresa de soluções de energia, oferecendo alternativas de suprimento de diferentes fontes com baixa emissão de carbono.

“Queremos ser uma empresa ‘one-stop shop’ de energia, queremos fornecer soluções para os nossos clientes, sejam elas através do GLP ou de outros energéticos, como biogases, energia elétrica, energia fotovoltaica”, disse ao Valor o vice-presidente de desenvolvimento e gestão da Copagaz, Pedro Turqueto, acompanhado do presidente da empresa e seu pai, Caio Turqueto.

A Liquigás foi vendida pela Petrobras no fim de 2019, por R\$ 3,7 bilhões, como parte do plano de otimização do portfólio da estatal. A ex-subsidiária foi comprada por um consórcio composto por Copagaz, Itaúsa e a Nacional Gás, do grupo Edson Queiroz. Quando deu aval ao negócio, em novembro do ano passado, o órgão antitruste exigiu que a Copagaz vendesse parte dos ativos da Liquigás em determinadas localidades para a Fogás (2% do volume de vendas) e Nacional Gás (18%).

O processo todo, concluído há menos de um mês, resultou numa redefinição do mercado de distribuição de GLP. A Copagaz saltou da quinta posição para a liderança, com uma fatia de mercado de 25% e operações de alcance nacional, possuindo 5 mil revendas e atendendo mais de 30 mil empresas e 180 mil condomínios. Ao mesmo tempo, outros “players” estrearam em novas áreas. A Fogás expandiu do Norte para o Sudeste, adquirindo bases para atender o sul de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Já a Nacional Gás, líder no Nordeste, consolidou sua atuação no Centro-Oeste, Sul e Sudeste.

Caio Turqueto conta que, enquanto trabalhava para desenrolar as questões regulatórias e concorrenciais, a Copagaz também vinha se preparando para o início de uma nova fase. A empresa familiar, fundada em 1955 no Mato Grosso do Sul pelo seu sogro Ueze Zahran, apostou em acordos para ampliar suas importações de GLP e também começou a se estruturar para capturar sinergias com os ativos incorporados da Liquigás.

Apesar das dificuldades impostas pela pandemia da covid-19, o grupo está dentro do cronograma com a integração de operações, equipes e sistemas. Cerca de 40% do trabalho já foi feito, e a expectativa é de conclusão total em 2023.

Para abarcar as duas marcas, foi criada uma holding, a Copa Energia - embora remeta ao nome da distribuidora, os executivos afirmam que a inspiração primeira foi a copa de árvore, já refletindo o direcionamento para o mercado de energéticos de baixo carbono.

A estratégia para o mercado de energia ainda não está totalmente definida, mas a proposta é focar nos clientes empresariais. A companhia está avaliando diferentes fontes. Na hídrica, os estudos começaram com duas CGHs - centrais geradoras com potência de até 5 MW -, que já estão operacionais e serviram como “teste” para entender o negócio. O grupo Zahran, controlador da Copagaz, também tem experiência com usinas de geração solar fotovoltaica. Já o biogás tem sido estudado em parceria com universidades.

“Obviamente vai ter um ‘roll-out’ [processo de implementação]. De 2023 a 2025, devemos ver um crescimento exponencial disso (...) Precisamos definir qual pedaço da torta queremos pegar, construir demanda mais capital, arbitrar demanda menos. Temos uma série de opções que estão na mesa, estamos na fase de tentativa e erro”, explica Pedro.

Em paralelo, a Copa Energia vê ainda espaço para aumentar sua participação de mercado no GLP, principalmente frente a outros energéticos mais poluentes, como lenha e óleo diesel. Na visão dos executivos, avanços no âmbito regulatório apontam um cenário bastante positivo no médio prazo. Como exemplo, os executivos citam que a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara aprovou, nesta semana, um projeto de lei (nº 4217/19) que acaba com a proibição do uso do GLP em motores em geral, como os de saunas, caldeiras e aquecimento de piscinas.

Para garantir a participação de mercado, os investimentos da companhia nas operações correntes devem atingir o patamar de R\$ 300 milhões por ano.

O grupo também busca reforçar as atividades na ponta logística e investir em infraestrutura. Recentemente, a Copa Energia anunciou uma joint venture com o grupo Edson Queiroz para aportar R\$ 1,2 bilhão em um terminal de tancagem de GLP no Porto de Suape (PE) - projeto que deverá aumentar a autonomia da região Nordeste em relação ao produto. O terminal contará com 90 mil metros cúbicos de tancagem e poderá comportar 1,5 milhão de toneladas de GLP por ano.

Para os executivos, a infraestrutura ainda é um dos principais gargalos do segmento, e melhorar nesse ponto é crucial para que o país veja uma redução estrutural dos preços do gás de cozinha. Neste ano, o preço do botijão já subiu quase 30%, voltando aos holofotes do discurso político.

“É sempre um tema sensível, porque impacta principalmente a camada mais vulnerável da população. No curto prazo, se você quer solucionar [a questão], tem que ser feito um programa social, e isso está sendo feito pelo governo federal e pelos estados. Para médio e longo prazo, não tem segredo, é infraestrutura melhor, novas formas de capitalizar o produto, tecnologia e investimento”, avalia Pedro.

A Copa Energia também está atenta em ampliar as importações de GLP, como forma de diversificar seus fornecedores além do sistema Petrobras. Em 2019, a Copagaz já havia sido a primeira empresa privada a importar GLP da Bolívia, por caminhões, para abastecer o CentroOeste. Em abril deste ano, anunciou um acordo histórico de compra com a Argentina, trazendo navios com o insumo para atender clientes da região Sul

Nesta semana, a companhia está recebendo o primeiro navio de importação de GLP no Porto de Santos (SP), numa parceria firmada com a Transpetro, que autorizou a utilização do terminal. Com isso, a Copa Energia passa a ter alternativas de suprimento para três regiões, abrindo ainda

oportunidades de cargas de diversos fornecedores mundiais para o Sudeste. O objetivo para 2021 é alcançar a marca de 5% do volume total de vendas via importação direta.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/08/2021

VARIANTE DELTA AFETA PRODUÇÃO NA ÁSIA, CONGESTIONA PORTOS E ELEVA OS CUSTOS

Com o avanço da variante delta da covid-19 na Ásia, o estrangulamento nas cadeias de suprimentos que deveria ser temporário agora parece fadado a durar até o ano que vem

Por Cindy Wang e Enda Curran — Bloomberg

O estrangulamento nas cadeias de suprimentos que deveria ser temporário agora parece fadado a durar até o ano que vem, com o avanço da variante delta da covid-19 atrapalhando a produção nas fábricas na Ásia, interrompendo o transporte marítimo e causando mais choques na economia global.

Fábricas que já enfrentavam escassez de insumos e energia e matérias-primas mais caras agora são obrigadas a pagar mais para conseguir espaço nos navios. Os fretes estão batendo recordes e alguns exportadores estão elevando preços ou simplesmente cancelando embarques de mercadorias.

“Não conseguimos componentes suficientes, não conseguimos contêineres e os custos subiram tremendamente”, lamentou Christopher Tse, CEO da Musical Electronics, empresa de Hong Kong que faz uma variedade de produtos de consumo, como alto-falantes Bluetooth e o Cubo Mágico.

Tse disse que os ímãs usados no Cubo Mágico ficaram 50% mais caros desde março, elevando o custo de produção do brinquedo em 7%.

O empenho da China para eliminar a covid-19 significa que um pequeno número de casos pode causar grandes interrupções no comércio internacional. Neste mês, o governo paralisou por duas semanas o porto de Ningbo - o terceiro mais movimentado do mundo - após constatar que um único trabalhador do local foi infectado com a variante delta. Neste ano, portos de Shenzhen foram fechados após a descoberta de alguns casos de covid-19.

“O congestionamento dos portos e a falta de capacidade para transporte de contêineres podem perdurar até o quarto trimestre ou meados de 2022”, afirmou recentemente Hsieh Huey-chuan, presidente da Evergreen Marine de Taiwan. “Se não for possível efetivamente conter a pandemia, o congestionamento portuário pode se tornar o novo normal.”

O custo para enviar um contêiner da Ásia para a Europa está cerca de 10 vezes maior do que em maio de 2020, enquanto o custo de Xangai para Los Angeles subiu mais de seis vezes, segundo o Drewry World Container Index. A cadeia global de suprimentos ficou tão frágil que um único acidente de pequenas proporções “poderia facilmente ter seus efeitos agravados”, observa o HSBC.

Fretes e semicondutores mais caros podem alimentar a inflação, alertou Chua Hak Bin, economista da firma de pesquisas Maybank Kim Eng Research em Cingapura. A Giant Manufacturing de Taiwan, a maior fabricante mundial de bicicletas, por exemplo, já avisou que pretende subir os preços para refletir a alta dos custos.

A disseminação da variante delta, principalmente no Sudeste Asiático, chega a impedir o funcionamento de fábricas, como no Vietnã - o segundo maior produtor mundial de roupas e calçados.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/08/2021

CHANCELER PROPÕE PARCERIA COM SUDESTE ASIÁTICO

Bloco de dez país ficou com mais de US\$ 9 bilhões de exportações brasileiras no primeiro semestre deste ano

Por Daniel Rittner — De Brasília

De um olho em um mercado com 662 milhões de pessoas e PIB acima de US\$ 3 trilhões, a nova cúpula do Itamaraty busca uma parceria inédita do Brasil com a Associação das Nações do Sudeste Asiático (Asean). O bloco, composto por dez países da região, absorveu mais de US\$ 9 bilhões em exportações brasileiras apenas no primeiro semestre deste ano e tem se tornado fonte cada vez maior de investimentos no país.

A equipe do chanceler Carlos França, que assumiu o ministério em abril, acaba de entregar uma proposta de “Parceria de Diálogo Setorial” com a Asean. Seria o primeiro país da América Latina a estabelecer esse mecanismo com o grupo asiático. O instrumento resulta em uma série de novos acordos de cooperação política, econômica, técnica e cultural.

A consequência natural, segundo diplomatas envolvidos com o tema, é o “adensamento” dos laços entre as duas pontas da parceria e a abertura de portas também para empresas que procurem fazer mais negócios com a Asean. As áreas de agricultura sustentável, agricultura familiar, bancos de leite materno, difusão da língua portuguesa e transporte de baixo carbono (estímulo ao etanol) foram objeto de propostas do Itamaraty para algumas novas cooperações temáticas.

O bloco é integrado por Brunei, Camboja, Cingapura, Filipinas, Indonésia, Laos, Malásia, Mianmar, Tailândia e Vietnã. No ano passado, todos esses países fecharam o maior acordo de livre-comércio da história, que ainda abrange outras cinco nações do Pacífico: China, Japão, Coreia do Sul, Austrália e Nova Zelândia.

A ideia é estimular que empresas brasileiras usem mais a Asean como plataforma para chegar aos demais mercados da região com tarifa zero de importação.

No campo estritamente comercial, o Mercosul concluiu positivamente um “diálogo exploratório” de comércio com o Vietnã e está em vias de conclusão com a Indonésia. Isso significa que as duas partes enxergam viabilidade em um acordo comercial e podem lançar negociações formais brevemente. Já existem discussões em curso com Cingapura

Um dos setores que mais têm oportunidades de ganhos é o de carnes. Ciente da potencialidade, o chanceler França agendou para o dia 14 de setembro, em um clube em Brasília, um churrasco com todos os embaixadores do Sudeste Asiático. Biocombustíveis, aviões da Embraer e produtos de defesa também são vistos pelo governo brasileiro como áreas com ótimas perspectivas.

O bloco já acumula US\$ 7,1 bilhões em investimentos diretos no Brasil. A Paper Excellence, da Indonésia, tem atuado pesadamente na indústria de papel e celulose. A malaia Petronas entrou em campos de petróleo na bacia de Campos e a tailandesa Minor Group investe no segmento hoteleiro. A Changi, de Cingapura, detém o aeroporto do Galeão (RJ). E a filipina ICTSI opera o terminal de contêineres do Porto de Suape (PE).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/08/2021

COMPRAS DA CHINA ATRASAM ATÉ 4 MESES COM FECHAMENTO DE PORTOS E FALTA DE CONTAINERS



Legenda: Não há previsão de resolução dos problemas de logística ainda neste ano – Foto: Divulgação / Diário do Nordeste

portos a fechar parcialmente.

A logística marítima internacional tem encontrado dificuldades no último ano, o que levou a uma disparada no preço dos fretes e atrasos no envio de cargas, sobretudo as fabricadas na China. A chegada de novas variantes do coronavírus agravou a situação, levando

De acordo com o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Ceará (Sindace), Sérgio Amora, os fretes tiveram aumento de preço de até 1.000% entre 2019 e 2021, o que torna os negócios inviáveis para alguns importadores.

A logística marítima internacional tem encontrado dificuldades no último ano, o que levou a uma disparada no preço dos fretes e atrasos no envio de cargas, sobretudo as fabricadas na China. A chegada de novas variantes do coronavírus agravou a situação, levando portos a fechar parcialmente.

De acordo com o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Ceará (Sindace), Sérgio Amora, os fretes tiveram aumento de preço de até 1.000% entre 2019 e 2021, o que torna os negócios inviáveis para alguns importadores.

A falta de containers no mercado também impacta em atrasos nas entregas, levando empresários a depender de fornecedores nacionais.

BUSCA POR CONTAINERS

Advogado especializado no segmento de comércio internacional, transportes e infraestrutura, Larry Carvalho contextualiza que os problemas de logística marinha começaram logo no início da pandemia.

“Os containers começaram a passar mais tempo nos portos. Muitas empresas sem poder trabalhar quebraram, deixando muitos containers abandonados. Tudo começou ano passado com esse problema logístico, os containers vazios estavam começando a demorar voltar para a China”

LARRY JOHN RABB CARVALHO, advogado especializado no segmento de comércio internacional, transportes e infraestrutura

Outros problemas se somaram. O encalhe do navio mercante Ever Given no Canal de Suez em março deste ano atrasou por semanas demandas do comércio internacional

A situação ficou mais complicada à medida que a economia voltou a aquecer. Com os negócios reabrindo, voltou a haver uma maior procura por fretes internacionais, mas a oferta de navios e containers ainda está reduzida. O resultado imediato foi o aumento nos preços.

“Tem muita empresa utilizando containers refrigerados, desligam parte da refrigeração para usar containers. Tá uma situação muito complicada, é uma tempestade perfeita. Isso tem atrasado cada vez mais os embarques, seja porque o fornecedor não consegue container, ou o porto tá congestionado”, diz.

Conforme o especialista, os atrasos atualmente podem chegar a até quatro meses.

NOVAS VARIANTES

A chegada de novas variantes do coronavírus agravou o cenário. Em maio, a China fechou o porto de Yantian após surto de Covid entre funcionários.

E, no último dia 13, o país anunciou o fechamento parcial do porto de Ningbo-Zhoushan, o terceiro maior porto do mundo, também em razão de contaminações pelo vírus.

“É uma situação bastante complicada porque um terminal fechado por 3 ou 4 dias já cria uma fila de 350 navios de espera. Quando ele volta a funcionar não volta ao normal, tem que operar essa fila. Vai criando represamento, são cinco dias que criam uma necessidade de meses para desafogar”, elucida Larry.

Conforme o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Ceará (Sindace), Sérgio Amora, o imbróglio tem impacto em diversos setores industriais e comerciais brasileiros, principalmente por se dar na China, a principal fonte de importações do Brasil.

Só neste ano, o país já importou o equivalente a US\$ 25.416.283.756 da China, conforme dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Algumas das principais áreas afetadas são as indústrias têxtil, automobilística, de informática, e de matéria prima de plástico, diz Amora, que também é delegado do Ceará da Federação Nacional dos Despachantes Aduaneiros (Feaduaneiros).

FRETES MAIS CAROS

Sérgio Amora destaca que o aumento no valor dos fretes marítimos tem tornado a importação inviável para pequenos negócios.

“Em 2019, um frete de container de 20 pés da China, que suporta em torno de 30/33m³, custava 2 mil dólares. Hoje, custa 20 mil. Além do aumento real em dólar, ainda teve a desvalorização do real. Não existe mais pequeno importador, médios ainda existem alguns e os grandes resistem
SÉRGIO AMORA, presidente do Sindace

Para além dos valores já exorbitantes de frete, os importadores também sentem no momento da tributação das cargas, já que a Receita Federal aplica alíquota sobre o valor total, incluindo o frete. “Existem cargas em que o frete é mais caro que o valor da mercadoria”, coloca.

O impacto chega na ponta para o consumidor à medida que as empresas locais repassam os custos de importação. Segundo ele, porém, quem faz importações menores da China por meio de e-commerce não tem problemas, já que o transporte é feito por via aérea.

Para Amora, não existem perspectivas de um arrefecimento da situação ainda este ano. Pelo contrário, a situação deve se agravar com o aquecimento do comércio de fim do ano.

BUSCA À INDÚSTRIA LOCAL

O diretor da Alushopping Alumínios Fortaleza, Cristiano Sávio, conta que a empresa costumava importar insumos da China, mas decidiu mudar de estratégia no ano passado em razão de atrasos e aumento no preço dos fretes.

“O frete marítimo já estava um absurdo, agora está praticamente inviável trazer alguma coisa. E também tem a questão da falta de container”, relata.

Para não ficar sem matéria prima, a empresa começou a trazer alumínio de uma indústria parceira em São Paulo.

A estratégia deu certo, levando o negócio a praticamente dobrar o faturamento no período de um ano.

Fonte: *Diário do Nordeste – CE*

Data: 27/08/2021

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PL DA CABOTAGEM VAI TRAMITAR EM MAIS 3 COMISSÕES

Por Danilo Oliveira *NAVEGAÇÃO 27 Agosto 2021*



Sessão temática BR do Mar (Divulgação Agência Senado)

Matéria consta na pauta da 9ª reunião da Comissão de Assuntos Econômicos do Senado, agendada para a próxima terça-feira (31). 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).

O projeto de lei da cabotagem (4.199/2020), que institui o programa BR

do Mar, passará por outras comissões, além da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) antes de ir para apreciação no plenário do Senado. Um despacho da secretaria-geral da mesa diretora, na última quinta-feira (26), determinou que o texto também passará pelas comissões de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e de Serviços de Infraestrutura (CI).

A matéria consta na pauta da 9ª reunião da CAE, agendada para a próxima terça-feira (31). Em nota, o senador Nelsinho Trad (PSD-MS), relator da matéria na CAE, informou que continuará à disposição para entregar um parecer que cumpra com o objetivo de diminuir o Custo Brasil e gerar desenvolvimento, emprego e renda. Na sessão temática sobre o PL realizada na última sexta-feira (20), Trad havia dito que um relatório estava previsto para sair até o fim desta semana.

Para a Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil), a tramitação da matéria em outras comissões confirma a expectativa de que a discussão seria mais criteriosa no Senado do que foi na Câmara dos Deputados. A associação avalia que a pressão será diferente da sofrida na Câmara, onde considera que deputados foram levados a erro pensando que aprovariam um programa que seria benéfico à concorrência e à redução do custo do frete. "O que se vê é o contrário, como expressamente se posicionou o Cade [Conselho Administrativo de Defesa Econômica]", comentou o diretor de transportes aquaviários da associação, Abrahão Salomão.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 27/08/2021

‘OTIMIZAÇÃO DE RECURSOS DO FMM MERECE OLHAR ATENTO DE PARLAMENTARES’, APONTA CNT

Por Danilo Oliveira *INDÚSTRIA NAVAL 26 Agosto 2021*



Arquivo/Divulgação

Confederação e outras entidades chamam atenção para importância da manutenção das alíquotas do AFRMM e da renovação da não incidência desse adicional para regiões Norte e Nordeste. Abeam defende alongar prazos de carência e amortização dos financiamentos contratados com recursos do FMM.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT), junto a outras entidades do setor aquaviário, alertou senadores para a necessidade de ficarem atentos às propostas de mudanças nos mecanismos de financiamento do setor naval. A CNT chamou a atenção para a importância da manutenção das alíquotas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) nos patamares atualmente praticados, bem como da renovação da não incidência desse adicional para as regiões Norte e Nordeste. A confederação também sugeriu a parlamentares que observem que o segmento de navegação interior tem proposta em fase de estudos no Ministério da Infraestrutura para um programa de fomento, a exemplo do que vem sendo tentado por meio do BR do Mar.

A vice-presidente executiva da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e representante da CNT, Lilian Schaefer, disse que o AFRMM historicamente funciona como 'mola propulsora' e abastecedor dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), com resultados expressivos e promovendo desenvolvimento na região Norte do país. "A otimização dos recursos do fundo merece olhar mais atento dos parlamentares", ressaltou Lilian, na última semana, durante sessão sobre o projeto de lei da cabotagem (4.199/2020).

Lilian também defendeu propostas objetivas de alteração no texto do PL da cabotagem para que se incluam na lei mecanismos permitindo aos agentes financeiros alongar os prazos de carência e amortização dos financiamentos contratados com recursos do FMM. A vice-presidente executiva da Abeam contou que as empresas brasileiras de navegação (EBNs) seguem pressionadas por conta de custos extraordinários de prevenção que precisaram ser adotados durante a pandemia, reduzindo as receitas dos contratos operacionais e dificultando o pagamento do financiamento de embarcações. O segmento de apoio marítimo busca uma solução junto ao BNDES, principal agente financeiro do FMM. A CNT também espera que o Senado aprove no PL instrumentos que permitam o financiamento para manutenção preventiva de embarcações com recursos do FMM.

Lilian lembrou que haverá significativas mudanças na Lei 9432/1997, marco regulatório da navegação, e na Lei 10.893/2004 (lei do FMM), que proporcionaram desenvolvimento da frota de embarcações de bandeira brasileira em todos os tipos de navegação e atendeu a indústria nacional nos últimos anos. "Foi esse arcabouço regulatório que atendeu anseios dos investidores, gerando milhares empregos na construção naval e na navegação brasileiras, fortalecendo EBNs e proporcionando economia de divisas", destacou.

A vice-presidente executiva da Abeam e representante da CNT acrescentou que, em 20 anos, a navegação de apoio marítimo construiu mais de 200 embarcações de excelência operacional e técnica adequadas à demanda da indústria de petróleo e gás, por meio de recursos do FMM da ordem de US\$ 10 bilhões dólares, o que tornou a bandeira brasileira robusta e competitiva a partir dos marcos regulatórios.

A CNT apoiou ainda a prorrogação do Reporto, a fim de incentivar novos investimentos na modernização e ampliação da infraestrutura portuária, além da adoção da obrigatoriedade de um terço da tripulação brasileira no texto do PL, conforme o disposto na RN-42 do Conselho Nacional de Imigração. "Isso vem em linha com a redução de custos operacionais e com a competitividade da bandeira de cabotagem que se espera através do programa BR do Mar", disse Lilian.



Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/08/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

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

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

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006