

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 010/2022
Data: 26/01/2022**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	3
CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO TERÁ NOVO COMANDO	3
CRUZEIROS EM PAUTA NO PORTO 360°	4
ISTOÉ - DINHEIRO	4
CHINA: EVERGRANDE PRETENDE APRESENTAR PLANO DE REESTRUTURAÇÃO EM ATÉ 6 MESES	4
PORTO DE SANTOS REGISTRA MOVIMENTO RECORDE EM 2021.....	4
MONEYTIMES	5
EM CARTA SOBRE ADESÃO À OCDE, GOVERNO BRASILEIRO FAZ DEFESA DE POLÍTICA AMBIENTAL	5
NOVO DECRETO PERMITE GERAÇÃO EÓLICA EM ALTO MAR; ABEEÓLICA VÊ “AVANÇO CRUCIAL”	6
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	7
GOVERNO PUBLICA DECRETO QUE PROMETE DESTRAVAR AS EÓLICAS OFFSHORE	7
BP BUNGE OBTÉM AVAL PARA COMERCIALIZAR ETANOL BRASILEIRO NOS EUA	11
RAÍZEN INVESTE EM STARTUP DE RECARGA PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS.....	12
JORNAL O GLOBO – RJ	14
PREFEITURA DO RIO FARÁ PARTE DE GRUPO QUE DISCUTE EDITAL DE CONCESSÃO DO SANTOS DUMONT.....	14
PETRÓLEO ATINGE MAIOR VALOR EM OITO ANOS, COM TENSÕES ENTRE RÚSSIA E UCRÂNIA	15
ENTENDA O QUE É OCDE E POR QUE O BRASIL QUER ENTRAR NO 'CLUBE DOS RICOS'	16
PETROBRAS PEDE ARQUIVAMENTO DE INVESTIGAÇÃO DO CADE POR REAJUSTE DE COMBUSTÍVEL	18
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	20
ESTATAIS DO TREM-BALA E DE FERROVIAS APOSTAM EM VENDA DE SERVIÇOS A EMPRESAS PARA SE MANTER 'VIVAS'	20
COBRANÇA DE TARIFA PARA EMPRESAS SOBRE SERVIÇOS DO PIX É AMPLIADA.....	22
VALOR ECONÔMICO (SP)	25
FT: VESTAS ALERTA PARA ALTA DE CUSTOS DAS TURBINAS EÓLICAS	25
ECONOMISTA VÊ “EXAGERO” NA ELEVAÇÃO DOS JUROS	26
TCP VAI PROPOR NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS AO GOVERNO.....	29
FOLHA DE SÃO PAULO - SP	30
NOVO DECRETO PERMITE GERAÇÃO EÓLICA EM ALTO MAR	30
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	31
JUSTIÇA DETERMINA QUE PETROBRAS DESEMBARQUE TRABALHADORES COM COVID-19 DE DUAS PLATAFORMAS	31
PORTAL PORTOS E NAVIOS	32
PORTO DO RECIFE INICIA OBRA DE DRAGAGEM.....	32
PORTO DE SANTOS REGISTRA RECORDE EM 2021 COM AUMENTO DE CONTÊINERES, SOJA E FERTILIZANTES	33
TCP FECHA 2021 COM 1,1 MILHÃO DE TEUs	34
PORTO DE PARANAGUÁ EMBARCA CARGA DE ALTO VALOR AGREGADO PARA A INDÚSTRIA DE MINERAÇÃO	34
ARMADORES DE PORTA-CONTÊINERES DEVEM TER LUCRO DE US\$ 163 BILHÕES EM 2022.....	35
TRÊS ÁREAS PARA GRANÉIS EM PORTOS DO SUL SÃO QUALIFICADAS NO PPI	35
ARMADORES JAPONESES SÃO MULTADOS POR SUPOSTA CARTELIZAÇÃO.....	36
CATTALINI TERMINAIS RESPONDE POR 80% DAS EXPORTAÇÕES DE ÓLEO VEGETAL NO BRASIL	36
DOCAS DO RIO BATE RECORDE DE FATURAMENTO ANUAL	37
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	38
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	38



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO TERÁ NOVO COMANDO

Após dois anos responsável pela CPSP, comandante Marcelo de Oliveira Sá deixa Autoridade Marítima

Por: Redação



O capitão de mar e guerra Marcelo de Oliveira Sá deixa o comando da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) Foto: Matheus Tagé/AT

O capitão de mar e guerra Marcelo de Oliveira Sá deixa nesta quarta-feira (26), o comando da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP). A partir desta quinta (27), o cargo será ocupado pelo capitão de mar e guerra Robledo de Lemos Costa e Sá, que já foi designado ao posto e está há algumas semanas na Cidade.

A troca de comando na CPSP será realizada hoje, no dia em que é comemorado o aniversário de Santos, às 15h30. O evento será realizado na sede da Autoridade Marítima, que fica entre os armazéns 27 e 29 do Porto de Santos.

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

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

Desde que chegou a Santos, o comandante Robledo participou de diversas visitas institucionais. O oficial e o seu antecessor foram recebidos pela diretoria da Praticagem de São Paulo, e também por oficiais da 1ª Brigada de Artilharia Antiaérea, em Guarujá.

De saída

Natural do Rio de Janeiro, o capitão de mar e guerra que deixa o comando da CPSP já serviu em sua cidade natal, Rio Grande do Sul e Brasília. O oficial conhece bem a região.

Ele atuou, entre 2014 e 2016, como delegado na Capitania dos Portos de São Sebastião, no Litoral Norte. Nesta época, o oficial ainda era capitão de fragata. Depois, assumiu o cargo de vice-diretor na CPSP.

Durante o período em que esteve em São Sebastião, o oficial priorizou o aumento da presença da Marinha no Litoral Norte, a agilização da entrega de documentos e a aquisição de novas embarcações.

O comandante Sá também buscou parcerias com entidades náuticas para ampliar capacidade de fiscalização. Tudo com o objetivo de ampliar a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar.

Em São Sebastião, o então delegado também priorizou a integração com diversas entidades ligadas ao setor portuário. Entre elas, estão o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo), sindicatos de trabalhadores, além de entidades públicas como a Polícia Federal, a Receita Federal e o Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/01/2022

CRUZEIROS EM PAUTA NO PORTO 360°

Programa é transmitido pelas redes sociais do Grupo Tribuna

Por: Redação



Programa é transmitido pelas redes sociais do Grupo Tribuna Foto: Matheus Tagé/AT

Os protocolos adotados para conter as contaminações por covid-19 e a possibilidade de retomada dos cruzeiros marítimos serão os temas do programa Porto 360° desta quarta-feira (26). O convidado será o médico e professor de Infectologia da Faculdade de Medicina do Centro Universitário Saúde ABC, Juvencio Furtado.

Apresentado por Maxwell Rodrigues, o programa será transmitido nas redes sociais do Grupo Tribuna (Facebook e YouTube) a partir das 19h45.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/01/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

CHINA: EVERGRANDE PRETENDE APRESENTAR PLANO DE REESTRUTURAÇÃO EM ATÉ 6 MESES

A incorporadora imobiliária China Evergrande Group anunciou nesta quarta-feira, em comunicado à Bolsa de Hong Kong, que pretende apresentar a seus credores uma proposta preliminar de reestruturação de sua dívida nos próximos seis meses. O comunicado foi divulgado após a empresa realizar teleconferência com credores nesta quarta-feira.

Durante a reunião, a companhia “reiterou sua posição de que avaliará as condições do grupo com o objetivo de formular um plano de reestruturação para a proteção dos direitos das partes interessadas”. Segundo a Evergrande, há a intenção de realizar um trabalho de auditoria em breve, que também levará em conta sugestões de credores.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 26/01/2022

PORTO DE SANTOS REGISTRA MOVIMENTO RECORDE EM 2021

O Porto de Santos (SP) informou ter movimentado no ano passado 147 milhões de toneladas de cargas, volume 0,3% superior ao de 2020, até então recorde. Os aumentos na movimentação de contêineres, soja e fertilizantes foram determinantes para o resultado. De soja em grãos a granel a movimentação aumentou 10,5% sobre o ano anterior, atingindo 23,3 milhões de toneladas. Os fertilizantes cresceram 21,5%, somando 8,0 milhões de toneladas. As cargas containerizadas cresceram 14,2%, para 4,8 milhões de TEU (contêiner padrão de 20 pés).

Os embarques de óleo combustível, que somaram 2,9 milhões de toneladas (+32,4%), e de sucos cítricos, com 2,3 milhões de toneladas (+11,9%), bem como as descargas de trigo, 1,3 milhão de toneladas (+21,4%), foram destaques na movimentação de 2021. Já o açúcar e o milho apresentaram redução de, respectivamente, 14,6%, atingindo 20,6 milhões de toneladas, e 37,9%, chegando a 9,0 milhões de toneladas.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro

Data: 26/01/2022



MONEYTIMES

EM CARTA SOBRE ADEÇÃO À OCDE, GOVERNO BRASILEIRO FAZ DEFESA DE POLÍTICA AMBIENTAL

Por Reuters



O Brasil recebeu na terça-feira a carta-convite do conselho de ministros da OCDE para que inicie as negociações para adesão total à organização, um processo que deve demorar entre três e cinco anos (Imagem: Flickr/Clauber Cleber Caetano/PR)

O presidente Jair Bolsonaro usou a carta de aceite ao convite para adesão do Brasil à Organização para Cooperação e

Desenvolvimento Econômico (OCDE) para defender seu governo na área ambiental, em uma resposta aos países que questionavam a entrada ao país na entidade por causa dos resultados ruins nos compromissos na área.

“Na área ambiental, especificamente, nós temos consistentemente mostrado nosso compromisso com as metas do acordo de Paris, não apenas na recente COP26, quando nos unimos a outras nações no objetivo de atingir a emissão zero global de gases do efeito estufa até 2050 através de significativas reduções nos setores público e privado. Nesse contexto, o Brasil está comprometido em adotar e implementar completamente políticas públicas em linha com as metas de combate às mudanças climáticas”, diz o texto preparado pelos ministérios das Relações Exteriores e da Economia e assinado por Bolsonaro.

O Brasil recebeu na terça-feira a carta-convite do conselho de ministros da OCDE para que inicie as negociações para adesão total à organização, um processo que deve demorar entre três e cinco anos.

Até o momento, o país já aderiu a 103 de 251 normas e instrumentos legais exigidos para fazer parte, mas foi bastante criticado por alguns países europeus –especialmente a França– pelos resultados ambientais ruins dos últimos três anos.

A resistência à adesão do Brasil, apoiada pelos Estados Unidos, foi vencida em um processo de negociação que permitiu a entrada de seis países ao mesmo tempo –três latino-americanos, incluindo Peru e Argentina além do Brasil, e três europeus, com Romênia, Bulgária e Croácia.

Na carta, o governo brasileiro diz que está pronto para iniciar o processo e reforça sua adesão a uma economia de mercado aberta e transparente.

“O Brasil tem demonstrado seu comprometimento com uma economia de mercado aberta, competitiva, sustentável e transparente. Recentes reformas econômicas são um claro indicador da direção que queremos seguir”, diz o texto.

Fonte: MoneyTimes

Data: 26/01/2022

NOVO DECRETO PERMITE GERAÇÃO EÓLICA EM ALTO MAR; ABEEÓLICA VÊ “AVANÇO CRUCIAL”

Por Reuters



O documento se aplica a águas interiores de domínio da União, mar territorial, zona econômica exclusiva e plataforma continental e entrará em vigor em 15 de junho (Imagem: REUTERS/Phil Noble)

O governo federal editou na noite de terça-feira um decreto que abre espaço para o desenvolvimento da geração de energia eólica em alto mar (“offshore”) no país, tecnologia

bastante adotada na Europa e que entrou no radar de grandes investidores, como Neoenergia e Shell.

O decreto nº 10.946/2022, considerado “um avanço crucial” pela Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica), dispõe sobre a cessão de uso de espaços físicos e o aproveitamento dos recursos naturais para geração de energia elétrica a partir de usinas offshore.

O documento se aplica a águas interiores de domínio da União, mar territorial, zona econômica exclusiva e plataforma continental e entrará em vigor em 15 de junho.

Segundo comunicado do Ministério de Minas e Energia, o decreto vem para preencher lacunas identificadas por instituições públicas, empreendedores, especialistas e organizações de um marco regulatório para a exploração do potencial elétrico offshore no Brasil, especialmente em questões relacionadas à implantação e ao modelo de concessão.

O texto estabelece que a cessão de uso poderá ser concedida tanto por iniciativa da pasta, através da oferta de prismas previamente delimitados (“cessão planejada”), quanto por iniciativa de interessados em explorar as áreas (“cessão independente”).

Uma vez obtida a cessão de uso, fica a cargo do empreendedor realizar os estudos necessários para identificação do potencial energético offshore, devendo atender a critérios e prazos definidos pelo ministério.

O governo afirma que o Brasil possui “excelentes características” para geração eólica offshore, como uma costa extensa, com águas rasas ao longo do litoral, e a incidência dos ventos alísios na região Nordeste, de intensidade e direção constantes.

Repercussão positiva

Na avaliação da ABEEólica, o decreto representa “um avanço crucial” para viabilizar a nova tecnologia no país.

“Acreditamos que o decreto não apenas atende aos interesses públicos e coletivos como também é importante base para que o trabalho das empresas possa ser feito de forma planejada e organizada. Num setor que está dando seus primeiros passos, essa segurança é fundamental”, disse a entidade, em nota.

De acordo com a ABEEólica, o Ibama já tem mais de 40 gigawatts (GW) de projetos eólicos offshore em análise, o que demonstra grande interesse por parte dos investidores.

Entre os grupos que já divulgaram estudos para projetos offshore no Brasil, estão a Neoenergia, controlada pela espanhola Iberdrola, e a Shell.

No mundo todo, a geração eólica offshore soma 35,3 GW de capacidade instalada, segundo o último levantamento do Global Wind Energy Council (GWEC), com dados até o fim de 2020.



De acordo com a ABEEólica, o Ibama já tem mais de 40 gigawatts (GW) de projetos eólicos offshore em análise, o que demonstra grande interesse por parte dos investidores (Imagem: Unsplash/Shawn Dakin)

Desse total, cerca de 70% estão concentrados na Europa, sendo o Reino Unido o maior mercado da tecnologia, seguido pela China.

No Brasil, as eólicas offshore ainda não são competitivas em relação a outras tecnologias de geração, mas o mercado aposta numa redução do valor dos investimentos (Capex) com o desenvolvimento tecnológico.

Segundo o Plano Nacional de Energia 2050, elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), a geração eólica offshore pode chegar a 16 GW até 2050, caso haja uma redução de 20% no Capex dessa fonte.

Fonte: MoneyTimes
Data: 26/01/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GOVERNO PUBLICA DECRETO QUE PROMETE DESTRAVAR AS EÓLICAS OFFSHORE

Decreto confirmou que MME também poderá ceder uso de áreas, até então atribuição exclusiva da SPU do Ministério da Economia

Por epbr - 26 de janeiro de 2022 - Em Comece seu Dia, Eólica, Política energética

Contato da redação
epbr@epbr.com.br

O presidente Jair Bolsonaro (PL) editou nessa terça (25/1) o decreto nº 10.946/2022, sobre a cessão de espaços físicos e o aproveitamento de recursos naturais para geração elétrica offshore. É passo importante para a implantação de projetos de eólicas offshore no país – embora o Senado aponte risco de judicialização.



— O decreto confirmou que o MME também poderá celebrar a cessão do uso de áreas, atualmente atribuição da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU) do Ministério da Economia, que também poderá cedê-las, conforme a nova norma.

— A cessão de uso poderá ser concedida por dois procedimentos distintos:

- Cessão Planejada, que consiste na oferta de prismas previamente delimitados pelo MME a eventuais interessados;
- Cessão Independente, que envolve a cessão de prismas requeridos por iniciativa dos interessados em explorá-los.

— O empreendedor será obrigado contratualmente a realizar os estudos necessários para identificação do potencial energético offshore, devendo atender aos critérios e prazos definidos em ato específico do MME.

— A outorga para geração se dará após os estudos para identificação do potencial de geração e mediante autorização da Aneel, nos termos da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995. O MME poderá delegar à agência reguladora as competências para firmar os contratos de cessão de uso e para realizar os atos necessários à sua formalização.

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

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

— O RoadMap Eólica Offshore – Perspectivas e caminhos para a energia eólica marítima, promovido pela EPE em abril de 2020, identificou que, para áreas com velocidade acima de 7 m/s e a 100 m de altura, o potencial do Brasil seria de 697 GW em locais com profundidade até 50 m – dos quais 276 GW para profundidades de até 20 m e 421 GW para profundidades de 20 m a 50 m.

Petrobras e PUC-Rio desenvolvem monitoramento remoto de plataformas Especialistas do Centro de Pesquisas da Petrobras (Cenpes), e da PUC-Rio, desenvolveram uma ferramenta que permite fazer inspeções remotas e planejar intervenções preventivas em plataformas, mesmo nas unidades mais distantes da costa, como as do pré-sal.

— A ferramenta está disponível em 14 plataformas das bacias de Santos, Campos e Espírito Santo, e deve ser estendida a todas as plataformas em atividade até o fim de 2022. Há estudos em andamento também para a implementação em refinarias.

— A tecnologia também será usada nas 15 novas plataformas que a Petrobras instalará no Brasil até 2026.

Albacora e Albacora Leste poderá ter nova rodada de ofertas A Petrobras informou que ainda está negociando com o consórcio liderado pela Petro Rio a venda dos campos de Albacora e Albacora Leste, na Bacia de Campos. A empresa comentou notícias sobre uma prorrogação da assinatura dos contratos de venda dos campos.

— “A companhia esclarece ainda que a celebração da transação dependerá do resultado das negociações, bem como das aprovações corporativas necessárias. A depender dos termos dos



contratos negociados, poderá haver uma rodada final de ofertas”, disse a empresa, em comunicado ao mercado.

— As ofertas para Albacora e Albacora Leste superaram US\$ 4 bilhões.

Petrobras acusa Cade de tentar regular preços dos combustíveis A Petrobras criticou o Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência (Cade) por uma possível tentativa de atuar como regulador dos preços dos combustíveis. Em documento entregue na segunda (24/1) ao órgão antitruste, a empresa questiona os motivos que levaram à abertura de uma investigação, em 12 de janeiro, sobre um possível abuso de poder, informa o Estadão.

— Além de questionar a política de reajustes de preços da empresa, o Cade pediu explicação sobre os resultados financeiros da Petrobras, que levaram ao pagamento de prêmios e dividendos mais elevados aos seus executivos e acionistas em 2021.

Moro critica PEC dos Combustíveis e defende privatização da Petrobras O pré-candidato à Presidência da República e ex-ministro da Justiça, Sérgio Moro (Podemos), fez críticas à Proposta de Emenda Constitucional (PEC) prometida por Jair Bolsonaro (PL) para zerar as alíquotas de PIS/Cofins de combustíveis e que também pode incluir medidas para baratear as contas de luz.

— “Eles estão falando aí em apresentar uma PEC para tirar o imposto (...) Provavelmente vai levar a um aumento de juros e diminuir a atividade econômica. Vai ser ainda pior”, disse Moro em entrevista ao podcast Flow nessa segunda (24/1).

— Perguntado se era a favor da privatização da Petrobras, Moro foi enfático ao dizer que sim. “A gente discute hoje energia renovável, mundo digital, e estamos presos numa discussão da década de noventa”, avaliou o presidenciável, referindo-se aos debates sobre as privatizações de estatais.

Covid A Petrobras registrava cerca de 1.370 casos confirmados de Covid-19 entre os seus empregados, mas sem impacto significativo nas operações em razão de afastamentos de colaboradores contaminados, disse a empresa nessa terça (25/1). Em nota, a empresa observou que “todos os novos casos confirmados na companhia são assintomáticos ou com sintomas leves”. Reuters

Opep e Ucrânia fazem petróleo subir 2% O petróleo terminou a terça (25/1) em alta diante de um ambiente de oferta restrita da commodity, uma vez que a Opep+ não está conseguindo manter a expansão projetada de 400 mil barris diários. Também impacta o segmento a escalada das tensões entre Ucrânia e Rússia.

— O Brent para abril terminou o dia em alta de 2,05%, a US\$ 87,18 o barril, enquanto o WTI para março subiu 2,75%, a US\$ 85,60 o barril. Valor

Custo da descarbonização tem de ser dividido pelo consumo, diz CEO da BSBios Em entrevista exclusiva à epbr, Erasmo Carlos Battistella, CEO da BSBios, afirmou que se o Brasil quiser descarbonizar sua economia e cumprir os compromissos internacionais, como o Acordo do Clima de Paris, terá de ratear os custos de acordo com o consumo.

— Segundo Battistella, o repasse do custo de descarbonização para o consumidor, como acontece em economias liberais, seria a forma mais democrática de pagar a conta da transição.

Com água sendo jogada fora, Aneel pede redução do despacho térmico A Aneel pediu formalmente ao Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) reduzir a geração por termelétricas, mais cara, após constatar que grandes hidrelétricas estão jogando água fora sem produzir energia, informa O Globo.



— As UHEs Belo Monte e Tucuruí, no Pará, e Sobradinho, na Bahia, jogam água fora por conta dos limites de escoamento de produção elétrica no Norte/Nordeste para o centro-sul do país.

— O documento da Aneel enviado ao ONS diz que há uma “concorrência dessa geração hidráulica com o despacho termelétrico antecipado” de uma termelétrica de Sergipe e que isso gera custos para os consumidores. Por isso, defende a redução da geração da termelétrica para reduzir o impacto para os consumidores.

Aneel homologa resultado do A-5 de setembro de 2021 A Aneel homologou, nessa terça (25/1), o resultado final do Leilão de Energia Nova A-5, de setembro de 2021, cujos investimentos somam cerca de R\$ 3,067 bilhões.

— Serão viabilizadas as obras de 40 usinas, com a capacidade somada de 860,796 MW de potência. O início do suprimento está previsto para 1º de janeiro de 2026.

Troca de comando em Itaipu Binacional O general da reserva João Francisco Ferreira, que ocupava a diretoria-geral de Itaipu Binacional pelo Brasil, pediu exoneração do cargo nessa terça (25/1), alegando razões pessoais. O Ministério de Minas e Energia (MME) anunciou que vai indicar o almirante Anatalício Risdén Junior para o cargo.

— Segundo o Valor, a chefia de Itaipu estaria sendo negociada com lideranças políticas do centrão. Ferreira teria escolhido se antecipar para evitar desgastes.

Enel bate recorde em capacidade renovável construída com 5.120 MW de capacidade renovável construídos globalmente em 2021, incluindo, pela primeira vez, 220 MW de armazenamento de baterias, a Enel Green Power atingiu novo recorde de capacidade total gerenciada de cerca de 54 GW. A empresa bateu outros dois recordes: energia gerada a partir de fontes renováveis (cerca de 119 TWh) e portfólio de projetos em desenvolvimento (cerca de 370 GW).

— A nova capacidade reúne cerca de 70 usinas, principalmente eólicas (2.596 MW) e solares (2.238 MW). Por área geográfica, a nova capacidade é distribuída da seguinte forma: 832 MW na Europa, principalmente na Espanha e na Itália; 1.950 MW na América Latina, principalmente no Brasil e no Chile; 1.364 MW na América do Norte, principalmente nos EUA; 754 MW na África, na Ásia e na Oceania.

Engie estuda hidrogênio natural na Bacia do São Francisco A francesa Engie está estudando o potencial brasileiro de hidrogênio branco, oriundo da exploração de reservas naturais do gás. Estudos em parceria com as consultorias Georisk e Geo4u e pesquisadores no Brasil e na França identificaram a presença de hidrogênio no solo e poços profundos da Bacia do São Francisco.

— A pesquisa indica a “existência de sistemas ativos desse gás em pelo menos três pontos da região”. Contudo, o potencial de produção comercial ainda é desconhecido.

— Além de Minas Gerais, pesquisas lideradas pela Engie desde 2018 apontam que o país pode dispor de hidrogênio natural no Ceará, em Roraima e no Tocantins.

— O Plano Decenal de Expansão de Energia 2031 (PDE 2031), elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), incluiu a possibilidade de exploração e produção de hidrogênio branco em reservas no Brasil.

— “Quanto ao hidrogênio natural, anteriormente considerado marginal, senão inexistente, aparece cada vez mais como uma opção importante a ser explorada pelas empresas de energia no futuro próximo”, cita o relatório da EPE.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/01/2022

BP BUNGE OBTÉM AVAL PARA COMERCIALIZAR ETANOL BRASILEIRO NOS EUA

As 11 unidades da companhia receberam certificação da Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos

Por epbr - 26 de janeiro de 2022 - Em Biocombustíveis, Internacional, Mercados



Com capacidade produtiva de 1,7 bilhão de litros/ano de etanol por safra, companhia está presente em cinco estados brasileiro: Goiás, São Paulo, Minas Gerais, Tocantins e Mato Grosso do Sul (foto: JornalCana)

As 11 unidades agroindustriais da BP Bunge Bioenergia receberam certificação da Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (EPA, sigla em inglês), que verifica a sustentabilidade do

processo produtivo do etanol e do negócio.

Segundo anúncio da companhia nesta segunda (24/1), o registro dá aval para a exportação do biocombustível para o mercado norte-americano.

A BP Bunge Bioenergia é uma joint venture criada em dezembro de 2019 a partir da união dos negócios de bioenergia, da bp, e açúcar, da Bunge, no país. Com um modelo de negócio integrado, a companhia atua em toda a cadeia produtiva e na venda de bioenergia e açúcar a partir da cana-de-açúcar.

Com capacidade produtiva de 1,7 bilhão de litros/ano de etanol por safra, a companhia está presente em cinco estados brasileiro: Goiás, São Paulo, Minas Gerais, Tocantins e Mato Grosso do Sul, atuando em 54 municípios.

As 11 usinas operadas pela joint venture são capazes de processar 32 milhões de toneladas de cana por ano e, até a data de sua criação, os Estados Unidos (EUA) eram o maior cliente do etanol nacional exportado.

Naquele ano, as vendas externas do combustível somaram 1,93 bilhão de litros, dos quais 1,19 bilhão (61%) foram para os EUA, de acordo com levantamento da Bloomberg.

Para Mario Lindenhayn, presidente executivo e do conselho de administração da BP Bunge, a procura global por energia segura, renovável e com baixas emissões de carbono tende a aumentar.

“E os biocombustíveis, como o etanol, serão parte fundamental nessa transição energética para um modelo mais sustentável e menos poluente”, afirmou em nota.

Por ser uma fonte limpa e renovável, o uso do etanol, comparado à gasolina, pode reduzir em até 90% a emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), quando avaliado todo o ciclo de vida do combustível.

“Queremos desempenhar um papel de liderança em uma transição rápida para um futuro de baixo carbono. Essa certificação em todas as nossas unidades é mais um passo nessa direção e está em linha com a nossa agenda de compromissos para 2030”, disse ainda.

Vendas de etanol brasileiro para os EUA recuaram

Em 2021, os EUA caíram para a 2ª posição entre os maiores compradores de etanol das usinas brasileiras.

Dados do Observatório da Cana mostram que dos 1,95 bilhão de litros exportados pelo Brasil no ano passado, cerca de 786 milhões de litros foram para a Coréia do Sul. Os EUA compraram apenas 460 milhões de litros em 2021, ante 984 milhões de litros em 2020.

Houve recuo também no total exportado pelo Brasil. Em 2020, as vendas externas somaram 2,67 bilhões de litros.

A queda nas exportações para os Estados Unidos é resultado do aumento da produção de etanol de milho no país, cuja capacidade cresceu 4% entre 2019 e 2021, um incremento de 2,5 bilhões de litros, de acordo com a Bloomberg.

O volume adicionado na capacidade das indústrias americanas em apenas dois anos é mais de 30% superior a todo o etanol exportado pelo Brasil no ano passado.

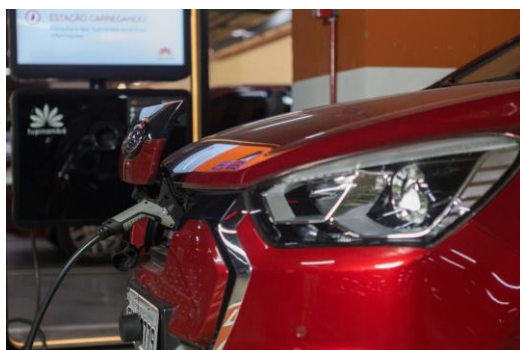
Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/01/2022

RAÍZEN INVESTE EM STARTUP DE RECARGA PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS

Startup atua com soluções de recarga para VEs através de uma rede de abastecimento integrada a uma plataforma 100% digital

Por epbr - 26 de janeiro de 2022 - Em Mercados, Transição energética



Criada em 2019, a startup opera infraestruturas de eletro-abastecimento de ponta a ponta, do aplicativo ao carro carregado (foto: Tupinambá Energia/Divulgação)

A Raízen, joint venture entre Shell e Cosan que atua no setor sucroenergético, anunciou nesta quarta (26/1) a participação na rodada de investimento de R\$ 10 milhões na startup Tupinambá Energia, que desenvolve soluções de recarga elétrica veicular.

Criada em 2019, a startup opera infraestruturas de eletro-abastecimento de ponta a ponta, do aplicativo ao carro carregado. A rodada contou também com a participação da empresa de investimentos Plataforma Capital.

O aplicativo da Tupinambá reúne mais de mil pontos de recarga mapeados pelo país para facilitar a localização, pelos usuários, dos empreendimentos que oferecem o serviço.

Segundo a Raízen, o investimento pretende acelerar o desenvolvimento da rede de recarga no Brasil, além de oferecer outras soluções de mercado. Há ainda a possibilidade de a gigante converter seu investimento em participação societária da empresa.

A parceria vai integrar o portfólio da Raízen em mobilidade elétrica, que inclui o fornecimento de energia renovável e soluções de abastecimento elétrico para frotas de empresas, e o desenvolvimento de uma ampla rede de recarga rápida através do programa Shell Recharge, anunciado no final de 2021.

As movimentações fazem parte da estratégia da Raízen de se tornar um balcão único de atendimento (one stop shop) de soluções em energia – isto é, permitir ao cliente adquirir diversos produtos e serviços em um só lugar.

A companhia investe em soluções para geração distribuída e comercialização de energia no mercado livre, eficiência energética, certificados de energia renovável e mobilidade elétrica.



Há quatro anos, a companhia criou o Pulse, um dos grandes hubs incentivadores de inovação aberta do Brasil. Atualmente, o Pulse colabora diretamente com o desenvolvimento de mais de 50 startups associadas e, nos últimos anos, possibilitou que mais de 70 projetos-piloto fossem ou estejam sendo testados dentro da companhia.

Outra iniciativa para expansão da infraestrutura urbana de recarga elétrica veio da Movida, empresa de aluguel de carros, que anunciou em dezembro do ano passado a inauguração de sua primeira loja conceito para mobilidade elétrica, na Marginal Tietê, em São Paulo.

O espaço conta com 10 carregadores standard da Zletric que podem carregar até 25 veículos/dia, com carregamento total de até 5 horas. Além de um carregador ultrarrápido, da Nissan, que possibilita a carga completa em apenas 40 minutos.

Segundo Renato Franklin, CEO da Movida, a proposta é aproximar o veículo elétrico dos consumidores ampliando a infraestrutura de recarga.

Estratégia para etanol e elétricos no Brasil

No final de outubro, Volkswagen do Brasil, Raízen e Shell anunciaram uma parceria para estimular o uso de etanol como uma estratégia complementar entre carros elétricos, híbridos e flex.

A colaboração também inclui iniciativas para instalação de postos de recarga para os carros elétricos da marca e fornecimento de energia renovável para as fábricas e rede de concessionários da Volkswagen no Brasil.

No caso do etanol, o objetivo é o desenvolvimento de novas fórmulas de etanol pela Raízen, e P&D para melhorar a eficiência do biocombustível.

A montadora alemã anunciou recentemente um Centro de P&D em Biocombustíveis no Brasil. A proposta é pesquisar fronteiras do uso do etanol como modelo de eletrificação via célula a combustível, com foco também na exportação.

Eletrificados batem recorde de vendas em 2021

Os automóveis e comerciais leves eletrificados (EVs) bateram recorde de vendas em 2021, com 34.990 unidades vendidas, segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE).

Superando todas as expectativas, o aumento foi de 77% sobre os 19.745 emplacamentos deste tipo de modal em 2020 e de 195% sobre os 11.858 de 2019.

Nos cálculos, foram considerados os automóveis e comerciais leves híbridos (HEV), híbridos plug-in (PHEV) e elétricos puros (BEV) emplacados de janeiro a dezembro do último ano.

Os líderes de venda continuaram sendo os elétricos híbridos flex a etanol (HEV), fabricados no Brasil pela Toyota, com 54% do total (18.948 unidades). Com destaque para o Corolla Cross Híbrido Flex que fechou o ano já totalizando 11.027 unidades vendidas.

Em 2021 no Brasil, segundo balanço da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), de um total de 1,55 milhão de automóveis emplacados (incluindo veículos à combustão), 2% eram elétricos.

A frota eletrificada total em circulação no país contabiliza 77.259 automóveis e comerciais leves (2012-2021).

Sobre o futuro, executivos da indústria global de automóveis acreditam que 41% dos novos veículos vendidos no Brasil em 2030 serão elétricos, de acordo com relatório divulgado pela consultora KPMG em 6 de janeiro.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/01/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PREFEITURA DO RIO FARÁ PARTE DE GRUPO QUE DISCUTE EDITAL DE CONCESSÃO DO SANTOS DUMONT

Membros do grupo ainda avaliam o número de representantes da capital

Por Manoel Ventura e Julia Noia



Grupo de trabalho discute concessão do Aeroporto Santos Dumont Foto: Fabiano Rocha / Agência O Globo

BRASÍLIA — A prefeitura do Rio fará parte do grupo de trabalho que revisa as regras para o leilão do Aeroporto Santos Dumont. A decisão foi tomada nesta quarta-feira pelo governo do Rio e pelo Ministério da Infraestrutura, que fazem parte do grupo. Os membros ainda discutem se a prefeitura terá direito a um ou a cinco representantes, como

deseja o prefeito Eduardo Paes.

O Ministério da Infraestrutura informou que o objetivo é que a prefeitura seja representada na próxima reunião do grupo, marcada para a semana que vem. “Para tanto, será requerida indicação da representação do Executivo municipal para que o Ministério da Infraestrutura possa editar ato administrativo alterando a composição do grupo”, afirma a pasta.

O ex-secretário de Transportes e assessor da presidência da Fecomércio-RJ, Delmo Pinho, acredita que a participação de um integrante do governo municipal vai ajudar a avançarem as discussões:

— Vai enriquecer (o debate), achamos que a prefeitura vai colaborar. Está todo mundo querendo ajudar o Rio de Janeiro, só precisamos encontrar o caminho — afirma.

Os primeiros encontros do Grupo de Trabalho serão para avaliar os detalhes da concessão no que concerne o Santos Dumont para, em um segundo momento, debater sobre a sustentabilidade financeira do Galeão.

Os representantes se reuniram nesta quarta para debater sobre questões operacionais do aeroporto, como fluxo de pousos e decolagens por hora — hoje definido em 23, por determinação do Instituto Nacional do Ambiente (Inea) —, e se o Santos Dumont está funcionando em conformidade com as normas de aviação civil.

Ainda estão em conversas sobre a adequação de modelos de grande porte, como o Boeing 747-800 e Airbus 320, às pistas do aeroporto. O próximo encontro, marcado para a próxima quarta-feira, deverá retomar os pontos desta semana, já com a participação de integrantes da prefeitura do Rio.



O grupo é formado por cinco representantes do governo federal, cinco representantes do governo do estado — que engloba governo estadual, Firjan, Fecomércio e Associação Comercial do Rio de Janeiro — e um representante da Marinha.

Desde o anúncio do grupo, a prefeitura do Rio tem pedido para fazer parte das discussões e afirma que sequer foi convidada para as primeiras reuniões.

A prefeitura do Rio pediu para participar das reuniões sendo representada pelas secretarias municipais de Desenvolvimento Econômico, Inovação e Simplificação; Transportes; Turismo; Meio Ambiente; e da Invest.Rio.

Mesmo sem a presença da prefeitura do Rio, o Ministério da Infraestrutura chegou a aceitar a participação das administradoras dos aeroportos de Guarulhos (SP), Brasília, Florianópolis e Confins (MG) nas discussões. A pedido do governo do Rio, essas empresas foram retiradas do grupo.

A Infraestrutura afirma que a Marinha foi a primeira entidade a solicitar inclusão no grupo de trabalho e participa desde a abertura das reuniões como parte interessada, sendo representada pelo contra-almirante Adriano Marcelino Batista, comandante da Escola Naval.

Há ainda a participação da Agência Nacional de Aviação Civil e apoio técnico do Grupo de Consultores de Aeroportos, que ajudou na modelagem do leilão.

Desde que foi noticiado o interesse de outras concessionárias em participar das discussões, a prefeitura cita o potencial conflito de interesses, argumentando que um esvaziamento do Galeão, o aeroporto internacional, ocorreria caso seja permitido o aumento do número de voos no Santos Dumont.

Como existem restrições geográficas, o terminal localizado no Centro do Rio não seria capaz de absorver toda a demanda. O resultado seria transferir voos para outras localidades, como Minas, São Paulo e Brasília.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/01/2022

PETRÓLEO ATINGE MAIOR VALOR EM OITO ANOS, COM TENSÕES ENTRE RÚSSIA E UCRÂNIA

Cenário de demanda aquecida e preocupações com a oferta fazem preço da commodity subir. Bancos já estimam barril acima dos US\$ 100 no ano

Por O Globo e agências internacionais

NOVA YORK — O petróleo é negociado em alta nesta quarta-feira, com os preços dos barris atingindo os maiores valores desde 2014. O acirramento da tensão geopolítica entre a Rússia e a Ucrânia aumenta as preocupações em relação à oferta da commodity, em um cenário de demanda aquecida.

Por volta de 15h40, no horário de Brasília, o preço do contrato para março do petróleo tipo Brent subia 2,23%, negociado a US\$ 90,17.

Já o do contrato para o mesmo mês do tipo WTI avançava 2,32%, cotado a US\$ 87,59, o barril. O WTI ultrapassou a marca dos US\$ 86 pela primeira vez desde 2014.

Os preços do petróleo já vinham subindo com o aquecimento da demanda em um cenário de retomada da atividade econômica no pós-pandemia.

— O mercado está basicamente em suboferta persistente desde meados de 2020, graças aos cortes da OPEP + e uma recuperação contínua da demanda por petróleo. Reconhecemos plenamente que o mundo não está ficando sem recursos petrolíferos, mas podemos entrar em um aperto no mercado de petróleo desencadeado por muito pouco investimento e demanda por petróleo se recuperando rapidamente — disse Helge Andre Martinsen, analista sênior de petróleo da DNB ASA.

O receio é que um conflito entre os países possa afetar a distribuição de gás e petróleo da Rússia, um dos importantes players nesse mercado, para o restante da Europa.

Na segunda-feira, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), a aliança militar liderada pelos Estados Unidos, anunciou que alguns de seus países-membros estão colocando suas forças de prontidão e reforçando as nações aliadas do Leste europeu, próximo às fronteiras russas, com o envio de mais navios e caças-bombardeiros.

O presidente americano, Joe Biden, disse que poderia impor sanções contra o presidente russo Vladimir Putin, caso o país invadisse a Ucrânia.

Ainda no mercado de petróleo, foram divulgados os estoques americanos nesta quarta-feira. Contrariando as expectativas do mercado, os estoques subiram em 2,377 milhões de barris, na semana encerrada na última sexta-feira, alcançando o patamar de 416,19 milhões de unidades. Os números foram divulgados pelo Departamento de Energia dos EUA.

Uma série de bancos de Wall Street, incluindo o Goldman Sachs, previu que o petróleo chegará a US\$ 100 o barril este ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/01/2022

ENTENDA O QUE É OCDE E POR QUE O BRASIL QUER ENTRAR NO 'CLUBE DOS RICOS'

Membros da instituição ganham espécie de selo de boas práticas nas áreas política, econômica e diplomática. Adesão pode levar cinco anos

*Por O Globo **



A OCDE tem 38 países-membros: Brasil disputa vaga com mais cinco países Foto: Divulgação

RIO — O Brasil foi convidado nesta terça-feira a iniciar um processo formal de ingresso na Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). O convite não é garantia de adesão ao organismo, mas abre possibilidade para que o país se junte ao chamado "clube dos ricos".

O pedido para que o Brasil seja aceito na instituição foi feito no governo do ex-presidente Michel Temer e reforçado pela equipe do presidente Jair Bolsonaro. Se as negociações forem bem-sucedidas, o processo de adesão deve ser concluído em três a cinco anos.

Mas, afinal, o que é a OCDE e por que o Brasil deseja ser um de seus membros?

O que é OCDE?



Com sede em Paris, a OCDE foi fundada em 1961 — sucedendo à Organização para a Cooperação Econômica Europeia (OCEE), criada em 1948 para estimular a cooperação entre países europeus afetados pela Segunda Guerra.

Com a nova denominação, Estados Unidos e Japão se uniram aos principais fundadores europeus — Alemanha, França e Reino Unido.

Por reunir as maiores economias do mundo, a entidade também é conhecida como “clube dos ricos”.

Hoje, a OCDE tem 38 países membros e se define como uma organização econômica intergovernamental que se dedica a estimular o progresso econômico e o comércio mundial. A Costa Rica foi o último país a ser aceito como membro na organização.

Qual o poder de cada país na OCDE?

Além dos países membros, a OCDE também possui um grupo de nações consideradas “parceiros-chave”. Este é o status do Brasil na organização desde o início dos anos 1990.

O Conselho Ministerial da OCDE — uma das principais instâncias administrativas do organismo — adotou, em 2007, uma resolução fortalecendo a cooperação com os parceiros-chave, que também incluem China, Índia, Indonésia e África do Sul.

Finanças: Brasileiros têm R\$ 8 bi esquecidos em bancos, diz BC. Tire suas dúvidas sobre como consultar e receber o dinheiro

Isso significa, segundo a organização, que os parceiros-chave têm “um papel maior em diferentes órgãos da OCDE, passando a aderir aos instrumentos legais da instituição, se integrar aos informes estatísticos e revisões por pares de setores específicos da OCDE, e a ser convidados a participar de todas as reuniões de ministros da OCDE”.

Quais os objetivos da organização?

A OCDE estuda e promove meios para melhorar políticas públicas em áreas como política econômica, comércio, ambiente, ciência e tecnologia e educação. O intercâmbio desses conhecimentos entre os países é uma das vantagens de integrar a organização.

Como parceiro-chave, o Brasil já participa de grupos de trabalho que compartilham essas informações e está incluído nas pesquisas e indicadores internacionais, como o Programa Internacional de Avaliação de Estudantes (Pisa).

Como está o processo de adesão do Brasil?

Desde 2017, o Brasil pede para ser aceito como país membro da organização. Dois anos depois, os EUA concordaram em apoiar a candidatura brasileira, mas os europeus resistiram a levar o processo adiante, principalmente em razão de divergências com as políticas ambientais adotadas pelo governo de Jair Bolsonaro.

O convite de terça-feira é um aval do Brasil para convencer os demais países membros a aceitar o pedido de adesão. A mudança deve ser aprovada por todos os demais países membros. Por isso, o processo é longo. A estimativa é que dure de três a cinco anos.

O Brasil já aderiu a 103 dos 251 instrumentos normativos exigidos para entrar no organismo. Mas a OCDE deixou claro que, para entrar na instituição, o país terá que seguir rígidos padrões de preservação da biodiversidade e redução do desmatamento.

O Brasil não foi o único a ser chamado pelo organismo internacional. As negociações ocorrerão, ao mesmo tempo, com outros candidatos: além do Brasil, concorrem a uma vaga Argentina, Peru, Romênia, Bulgária e Croácia.

Quais as vantagens de entrar na OCDE?

Um dos benefícios é que, ao ser um membro da OCDE, o Brasil teria mais credibilidade junto a investidores internacionais. Isso abre possibilidade para captação de recursos a juros mais baixos no exterior.

Alguns fundos de investimento exigem que seus ativos sejam aplicados apenas em países membros da OCDE.

Portugal: Brasileiros investem R\$ 4 bi em 'Vale do Silício' de Portugal, que vai criar 15 mil empregos

Para ingressar na OCDE, o Brasil terá que cumprir vários requisitos, entre eles exigências para melhorar o ambiente de negócios. Isso é visto como positivo por empresários e pelo próprio governo brasileiro.

A posição de país membro da OCDE é vista como uma chancela de boas práticas políticas, econômicas e diplomáticas, o que abre possibilidade de estreitar laços econômicos com as nações mais desenvolvidas e integrar acordos comerciais.

Quais as desvantagens de entrar na OCDE?

Como país membro, o Brasil seria obrigado a desembolsar elevadas contribuições proporcionais ao Produto Interno Bruto (PIB). Além dos pagamentos compulsórios, os membros podem ser solicitados a fazer aportes voluntários.

Além disso, os custos do processo de adesão — comissões técnicas da OCDE precisam avaliar práticas de gestão fiscal, políticas econômicas, de educação e de saúde brasileiras — terão de ser arcados pelo Brasil.

E o país perderia parte da autonomia de gestão em algumas áreas, uma vez que teria de seguir orientações sobre o grau de interferência do Estado na economia e práticas relacionadas ao controle de taxa de juros, de câmbio e tributação de capital estrangeiro.

* Com Valor Econômico

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/01/2022

PETROBRAS PEDE ARQUIVAMENTO DE INVESTIGAÇÃO DO CADE POR REAJUSTE DE COMBUSTÍVEL

Estatual afirma que preço abaixo do valor de mercado estimula consumo irresponsável e compromete investimentos

Por Bruno Rosa



Sede da Petrobras, no Centro do Rio: Desde janeiro do ano passado, o preço da gasolina e do diesel subiu em torno de 50% na bomba. Foto: Agência Petrobras

RIO — Em resposta enviada ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), a Petrobras disse que são "insubsistentes" as eventuais preocupações quanto à conduta da companhia que possam ter motivado a abertura de inquérito que investiga possíveis infrações por

parte da estatal à ordem econômica por conta dos reajustes dos combustíveis.



A estatal, em documento enviado pelo escritório Levy & Salomão Advogados e ao qual O GLOBO teve acesso, pede o "arquivamento sumário" do inquérito. Desde janeiro do ano passado, o preço da gasolina e do diesel subiu em torno de 50% na bomba.

A estatal disse, em documento, que os recursos gerados pela indústria através da arrecadação de tributos e, no caso particular da Petrobras, do pagamento de dividendos "podem ser usados pelo Estado para mitigar os efeitos dos preços internacionais e da taxa de câmbio sobre os preços de combustíveis".

Destacou também que a empresa está à inteira disposição para prestar quaisquer esclarecimentos que se revelem necessários, detalhando, "caso se entenda relevante, quaisquer dos pontos ora abordados, de modo a atestar a perfeita conformidade da atuação da Companhia dentro da Lei de Defesa da Concorrência".

Entre suas principais considerações, a estatal disse que o Preço Paridade de Importação (PPI) é apenas uma referência para precificação competitiva dos combustíveis no Brasil e é reconhecido pela ANP.

"Não é o único parâmetro de precificação, que também considera o escoamento eficiente da produção. Esse conceito é amplamente utilizado para precificação de todo o tipo de commodity em economias abertas em todo o mundo, incluindo o Brasil", destacou o documento.

A estatal lembrou ainda que o "fenômeno de aumento de preços tem impactado diversas commodities, não apenas os combustíveis, e este aumento tem sido amplificado pelo menor valor do real frente ao dólar", disse a empresa ao explicar o porquê repassa para os preços dos combustíveis a alta do dólar e do barril.

Segundo a estatal, os preços praticados pela Petrobras são apenas uma parte dos preços percebidos ao consumidor final. No caso do diesel e da gasolina, em 2021, os consumidores finais "perceberam uma variação de preços superior àquela devida apenas aos reajustes praticados pela Petrobras".

Porém, a estatal disse que no caso da gasolina, o valor dos tributos supera a parcela referente ao próprio combustível derivado de petróleo. Mas em 2020 lembrou que os preços acompanharam a queda dos preços internacionais, de forma a manter o equilíbrio com o mercado. "Naquele ano a companhia teve 3 trimestres de prejuízo", lembrou.

O documento afirma ainda que a Petrobras opera seu parque de refino de maneira integrada, observando as diversas alternativas de importação e exportação de petróleo e derivados "buscando operar com rentabilidade, no menor custo de suprimento".

Resposta sobre produção e vendas

Por isso, afirmou que "preços limitados abaixo do seu real valor de mercado não sinalizam corretamente a escassez do produto, estimulam consumo irresponsável e, no curto prazo, impactam as importações necessárias para complemento da produção nacional e, no longo prazo, comprometem os investimentos necessários para continuidade operacional e atualização da indústria, o que pode levar à obsolescência e desabastecimento".

Em nota, a Petrobras disse que enviou resposta ao ofício do Cade, com os esclarecimentos solicitados pelo órgão sobre dados de produção e vendas, dentre outras informações:

"A Petrobras e a Transpetro, sua subsidiária integral, são permanentemente monitoradas por órgãos de controle e reguladores e, sempre que consultadas, prestam as informações solicitadas, demonstrando o compromisso com a transparência e com as boas práticas concorrenciais", afirmou.

A estatal lembrou que sua participação no setor é de 59%, se considerar as demandas agregadas do ciclo diesel (diesel A + biodiesel) e ciclo otto (gasolina A + etanol anidro + etanol hidratado + GNV).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/01/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ESTATAIS DO TREM-BALA E DE FERROVIAS APOSTAM EM VENDA DE SERVIÇOS A EMPRESAS PARA SE MANTER 'VIVAS'

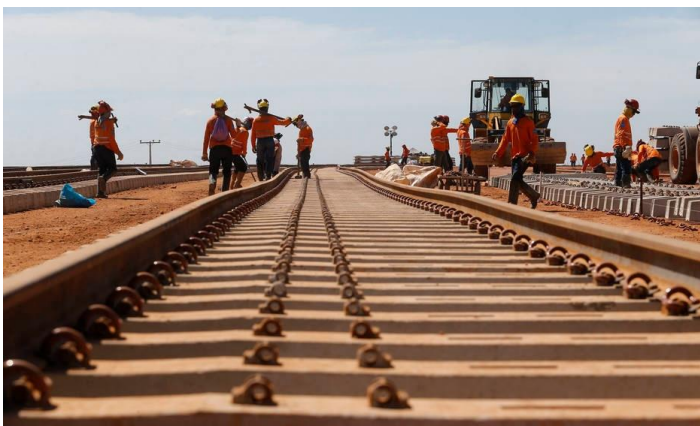
Governo estuda usar as empresas públicas para prestar consultoria a grupos interessados em construir ferrovias privadas seguindo o novo regime de autorização

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Estatais de transporte que já estiveram na mira da equipe econômica, que queria extingui-las, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), criada originalmente para desenvolver o trem-bala, e a Valec poderão ganhar mais uma atribuição em breve numa aposta do governo para que consigam fechar as contas sem recursos do Tesouro.

Com históricos controversos, envolvendo corrupção - no caso da Valec -, as estatais foram blindadas pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, do programa de desestatização. Agora, a pasta busca formas de tornar as empresas autônomas e, para contribuir nessa tarefa, quer que ambas fortaleçam a prestação de serviços para a iniciativa privada. Especialistas no assunto, no entanto, são céticos quanto à possibilidade de tal negócio engatar em larga escala.

Na visão do Ministério da Infraestrutura, uma oportunidade foi aberta com o amplo interesse de empresas na construção e administração de ferrovias privadas, a partir do novo regime de operação liberado no ano passado. Já são mais de 70 pré-projetos levados ao governo, a maioria idealizada por negócios sem expertise no setor ferroviário, interessadas em operar trilhos para atender demandas específicas de transporte. A ideia, portanto, é que a EPL e a Valec aproveitem o conhecimento na área e vendam serviços de consultoria ou de formulação de projetos a essas empresas, que não têm experiência na execução de projetos da área.



Obras da Ferrovia Norte-Sul; Na visão do Ministério da Infraestrutura, uma oportunidade foi aberta com o interesse de empresas na construção e administração de ferrovias privadas, a partir do novo regime de operação liberado no ano passado Foto: Dida Sampaio/Estadão

“Queremos disponibilizar o ‘know-how’ que a Valec tem no setor, no desenvolvimento de projetos, em desapropriações, que a EPL tem nos estudos de demanda, para

que elas possam prestar serviços para essas empresas”, afirmou o secretário nacional de Transportes Terrestres, Marcello Costa. De acordo com ele, várias empresas já demonstraram interesse na proposta.

Dependentes do governo



A Valec e a EPL estão na lista das 18 estatais federais dependentes de aportes do Tesouro para fechar as contas. Em 2019, a Valec precisou de R\$ 218,4 milhões de recursos públicos para cobrir despesas. No caso da EPL, o montante foi de R\$ 46 milhões. "Elas vão continuar trabalhando para o governo também, mas podem e devem - e essa é a proposta - se tornar cada vez mais independentes de receitas orçamentárias. É uma tendência forte, e esse projeto de ferrovia só ajuda a viabilizar essa ideia", disse Costa.

Especialistas, por sua vez, não acreditam que a contratação das estatais para essa função vai engrenar. Elas reconhecem a importância da EPL para o planejamento de e estruturação de projetos de concessão, mas avaliam que, por iniciativa própria, o setor privado não dará prioridade à contratação de empresas públicas, em detrimento de consultorias privadas.

Para o diretor do FGV Transportes, com larga experiência no setor de ferrovias, Marcus Quintella, as estatais tem potencial de explorar áreas de conhecimento com as quais estão mais habituadas, como, por exemplo, em questões de licenciamento ambiental, desapropriações e relação regulatória com concessionárias. No restante, Quintella acredita que companhias interessadas na construção ferroviária acabarão contratando serviços de empresas privadas. "Na parte de modelagem financeira, de projeto conceitual, de formação do capex e opex (despesas de investimento e operacional), nisso eu vejo que a experiência privada será muito usada", afirmou.

Quintella também avalia ser pouco provável que essas consultorias sejam capazes de colocar as estatais em postos de independência do orçamento da União, contando ainda que os preços cobrados precisarão ser competitivos para disputar no mercado. Além disso, em razão de as empresas estarem na lista de dependentes, o recurso que entra pela realização de algum serviço precisa estar previsto na lei orçamentária para ser usado pela estatal. Segundo a EPL, a estatal alcançou R\$ 8,9 milhões de lucro em 2021.

A manutenção da Valec e EPL foi sempre um ponto de atrito entre as pastas comandadas por Paulo Guedes e Tarcísio de Freitas. Ainda durante o período de transição da administração de Temer ao governo Bolsonaro, integrantes do governo afirmavam que a ideia era extinguir as duas empresas. O então escolhido para comandar a Casa Civil, Onyx Lorenzoni, chegou a classificar a EPL como uma "barbaridade", no mês anterior à posse de Bolsonaro. A rejeição não foi estancada com o passar do tempo. Em novembro do ano passado, Guedes afirmou que a Valec "já tinha que ter fechado".

Trem-bala não saiu do papel

Criada com outro nome em 2010, no governo Lula, a EPL nasceu para desenvolver o fracassado projeto do trem-bala que ligaria o Rio a São Paulo. O governo Dilma tentou levar a ideia à frente, mas o empreendimento nunca saiu do papel. Com o avanço do programa de concessões de infraestrutura, a estatal passou a se concentrar na estruturação de projetos voltados à iniciativa privada, participando desde os estudos de viabilidade até a assinatura do contrato. Além disso, está por trás do planejamento da infraestrutura de transportes a longo prazo.

Procurada para comentar a ideia do ministério, a EPL afirmou que o novo marco legal do setor ferroviário abre possibilidades para que a expertise da estatal possa ser aproveitada em projetos de empresas que obtiveram autorizações para a construção de ferrovias. "As propostas técnicas e os orçamentos para os serviços são elaborados de acordo com as necessidades e especificidades de cada cliente", disse a EPL, segundo quem a estatal já desenvolveu estudos de viabilidade que resultaram em mais de 70 leilões e R\$ 100 bilhões em investimentos contratados nos setores de rodovias, ferrovias e portos.

A Valec, que foi historicamente comandada por apadrinhados do PL, de Valdemar Costa Neto, chegou a ser palco de operação da PF e investigada por suspeitas de corrupção. Na presidência de André Kuhn, atual diretor, os procedimentos de compliance foram ampliados. A estatal foi criada para construção de ferrovias no País, como a Ferrovia Norte-Sul (FNS). Idealizada para ser

a espinha dorsal da malha ferroviária brasileira, a obra sofreu diversos atrasos e a Valec foi perdendo protagonismo sobre o projeto com a concessão da ferrovia.

Hoje, entre suas atividades está a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). Enquanto a utilização da EPL é bem vista no setor, o entendimento é de que a perda de espaço da Valec no mercado a tornou um alvo fácil de incorporação por outra estatal.

Na queda de braço sobre o futuro dessas empresas, Tarcísio venceu. Desde então, houve promessas de fusão das duas estatais, partindo da avaliação de que elas poderiam ter a mesma equipe nas áreas administrativa, financeira e jurídica. Nenhuma medida concreta, no entanto, foi tomada. A junção continua no radar. Segundo o secretário Nacional de Transportes Terrestres, o avanço da oferta de serviços de consultoria pela EPL e Valec é “mais uma forma” de tornar as estatais independentes do Tesouro, citando a possibilidade de fusão. “Estamos abrindo uma possibilidade de mercado fantástica, para a EPL, Valec ou na fusão das duas”, disse Costa.

A Valec foi procurada pela reportagem, mas não respondeu até a publicação deste texto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/01/2022

COBRANÇA DE TARIFA PARA EMPRESAS SOBRE SERVIÇOS DO PIX É AMPLIADA

Com a popularização do Pix, taxas podem chegar a R\$ 150; dentre os grandes bancos, somente a Caixa não tem taxas para pessoas jurídicas

Por Thaís Barcellos e Eduardo Rodrigues, O Estado de S. Paulo

BRASÍLIA - Depois de começarem a cobrar por Pix de empresas ao longo de 2021, os bancos vêm adicionando tarifas junto com a evolução dos serviços do sistema de pagamentos instantâneos criado pelo Banco Central.

Embora a cobrança do Pix seja permitida para pessoas jurídicas, a prática não foi iniciada junto com o lançamento da ferramenta. Mas, com a popularização do Pix, as taxas, que podem chegar a R\$ 150, surgiram e têm sido ampliadas.

No Santander, por exemplo, a partir de 1º de janeiro, a retirada de dinheiro por empresas via Pix Saque ou Pix Troco começou a ter custo de R\$ 2,50 a cada operação. O Banco do Brasil vai pelo mesmo caminho e, a partir de 9 de fevereiro, deve cobrar R\$ 2,90 a cada saque.

Dentre os grandes bancos, somente a Caixa não tem taxas para pessoas jurídicas. Nubank, Inter e C6 também informaram que não praticam tarifas para empresas, mas a cobrança pelo Mercado Pago mostra que a isenção não é uma prática geral das fintechs. Nenhuma instituição tem taxas para Microempreendedores Individuais (MEI) e empresas individuais (EI).



Embora a cobrança do Pix seja permitida para pessoas jurídicas, a prática não foi iniciada junto com o lançamento da ferramenta. Foto: Leo Souza/Estadão

Apesar das tarifas, o pagamento ou transferência via Pix continua mais vantajoso do que outras modalidades de serviços bancários. Nessas operações, a tarifa mais alta para empresas é do Itaú, de 1,45% sobre o valor da transação no Pix, variando de uma cobrança mínima



de R\$ 1,75 ao máximo de R\$ 9,60. Na sequência, vem o Bradesco, com porcentual cobrado de 1,40%, entre R\$ 1,65 a R\$ 9,00.

Santander e Banco do Brasil têm a mesma tarifa máxima para transferências, de R\$ 10,00, e taxa parecida sobre o valor da operação, de 1,0% para o banco espanhol e 0,99% para o BB – somente para outros bancos. O valor de cada TED nos bancos, por sua vez, é, em média, R\$ 1,00 mais caro do que a tarifa máxima no Pix.

Para receber valores, contudo, as empresas podem ter de pagar até R\$ 150, considerando a tarifa máxima por transação no Itaú. Bradesco e Banco do Brasil não ficam muito atrás: R\$ 145 e R\$ 140, nessa ordem.

As taxas são as mesmas praticadas para pagamentos ou transferências, mas apenas para valores recebidos por QR Code – há isenção se for um recebimento por chave Pix. No Santander, há opção de cobrança fixa de R\$ 6,54 por cada recebimento ou uma taxa de 1,4% sobre o montante recebido.

Já o Mercado Pago afirma que cobra tarifas para Pix de empresas maiores desde o lançamento da ferramenta, seguindo a “tendência do mercado em geral”. Questionada sobre os valores, a instituição de pagamento do Mercado Livre informou que as negociações são feitas individualmente com cada cliente, “levando em conta cenários e condições específicas”.

No Itaú, também há possibilidade de isenção a depender do relacionamento com o cliente e do volume da transação. O Santander afirmou que está estudando modelos de isenção para empresas que não se encaixam em MEI ou EI.

Preocupação

O gerente executivo da Confederação Nacional dos Dirigentes Lojistas (CNDL), Daniel Sakamoto, admite que a questão das taxas bancárias no Pix preocupa a entidade, que tem recomendado que os empresários pesquisem e comparem as tarifas de cada banco.

“Além dos bancos tradicionais, temos uma grande quantidade de bancos digitais e fintechs que passaram recentemente a atender também às pessoas jurídicas. São instituições competitivas que querem ganhar mercado e, por isso, temos visto que oferecem as melhores condições”, avalia.

Sakamoto lembra que o custo final acaba sendo repassado ao consumidor, o que pode ser um diferencial para os negócios dos lojistas. “A adoção do Pix reduziu os custos, mas as taxas podem retirar parte dessa vantagem. O micro e o pequeno empresário tem que fazer conta pequena mesmo, tudo pesa. Por isso é importante pesquisar. E não é porque o Pix está cobrando taxa que ele deixa de ser competitivo. Ele ainda é mais vantajoso na comparação com TED, DOC e os cartões de crédito e débito”, completa.

O professor de finanças da FGV-SP Rafael Schiozer lembra que as fintechs, a princípio, não estão preocupadas com a margem de lucro, mas sim com seu crescimento, portanto faz sentido que pratiquem tarifas mais vantajosas para os clientes, tanto no Pix quanto em outros serviços.

“Obviamente, não vão conseguir sobreviver a longo prazo sem cobrar nada. O Nubank cresceu, abriu capital, pode ser o primeiro a mudar a estratégia e começar a cobrar por serviços, inclusive pelo Pix.”

Segundo Schiozer, o processamento das operações do Pix tem um custo para os bancos, embora mais baixo, mas as instituições devem ter optado pela isenção de tarifas para empresas no começo da ferramenta para não espantar os clientes. Isso porque o cadastramento da chave Pix pode ser uma importante porta de entrada para utilização de outros serviços bancários.



“Depois que o primeiro movimento foi feito de cadastramento da chave Pix, é natural que comecem a cobrar pelos serviços e discriminem clientes. Os que dão margem para outras frentes, como cartão de crédito, podem não ser cobrados no Pix. Mas aqueles que não usam outros serviços devem ser tarifados. E é a competição que vai determinar a tarifa”, explica.

Schiozer ainda analisa que as taxas no recebimento apenas por QR Code devem ser explicadas pela “rivalidade” com outro meio de pagamento.

“Pode ser que estejam verificando que os pagamentos com cartão de débito estão migrando para Pix por QR Code”, avalia.

Segundo o Itaú, a tarifa só para recebimentos por QR Code evita a dupla cobrança do lojista, se, por acaso, o código for gerado e o cliente decidir pagar por chave Pix.

Até o fim do ano passado, as chaves Pix de pessoas jurídicas somavam 15,5 milhões, contra 365,7 milhões de chaves de pessoas físicas. Em dezembro, as operações entre empresas corresponderam a 35% do total do volume movimentado pelo Pix (R\$ 622,4 bilhões). As transações de negócios para consumidores representaram 13% e o inverso, 10%.

Tarifas do Pix

Bancos começaram a cobrar taxas de empresas em operações de pagamento e de recebimento com Pix

Quem está sujeito à cobrança

Clientes pessoa jurídica, exceto microempreendedores individuais (MEIs) e empresas individuais

BANCO	Sobre o valor das transferências com Pix	Sobre o valor de recebimentos com Pix	Sobre operações Pix Saque e Pix Troco	Tarifa de TED/DOC (em canais eletrônicos), por operação
Banco do Brasil	0,99% nas transferências para outras instituições; tarifa mínima de R\$ 1,00 e máxima de R\$ 10,00	0,99% nas transferências via QR Code; tarifa máxima de R\$ 140	R\$ 2,90 por transação, a partir de 9/2	R\$ 10,45
Santander Brasil	1,00%; tarifa mínima de R\$ 0,50 e máxima de R\$ 10,00	R\$ 6,54 por operação ou 1,40% sobre o valor da transação; tarifa mínima de R\$ 0,95	R\$ 2,50 por transação	R\$11,00
Bradesco	1,40%; tarifa mínima de R\$ 1,65 e máxima de R\$ 9,00	1,40% nas transferências via QR Code; tarifa mínima de R\$ 0,90 e máxima de R\$ 145	Sem cobrança	R\$ 11,05
Itaú	1,45%; tarifa mínima de R\$ 1,75 e máxima de R\$ 9,60	1,45% nas transferências via QR Code; tarifa mínima de R\$ 1,00 e máxima de R\$ 150	Sem cobrança	R\$10,60
Mercado Pago	Negociada com cada cliente	Negociada com cada cliente	Sem cobrança	Sem cobrança
C6	Sem cobrança	Sem cobrança	Sem cobrança	TED gratuita até a 100ª transação, depois é cobrada tarifa de R\$ 4,00
Caixa	Sem cobrança	Sem cobrança	Sem cobrança	R\$10,45
Inter	Sem cobrança	Sem cobrança	Sem cobrança	Sem cobrança
Nubank	Sem cobrança	Sem cobrança	Sem cobrança	Sem cobrança

Tabela: Estação • Fonte: Empresas • Ótimo dados • Criado com Datawrapper

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/01/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

FT: VESTAS ALERTA PARA ALTA DE CUSTOS DAS TURBINAS EÓLICAS

A indústria de fontes renováveis teve 12 meses difíceis, devido aos problemas em sua cadeia de abastecimento e às baixas velocidades dos ventos, que afetaram a produção de energia.

Por Richard Milne, Financial Times



Vestas: O grupo dinamarquês destacou que foi afetado por um ciberataque em novembro — Foto: Carla Gottgens/Bloomberg

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

Nesta quarta-feira, a fabricante dinamarquesa de turbinas eólicas

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

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

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

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

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

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

A Vestas e grupos rivais aumentaram seus preços para lidar com a inflação de custos, mas o grupo dinamarquês comunicou que os aumentos “prolongaram as negociações” com os clientes.

Acrescentou também que os preços mais altos das fontes de energia como um todo podem levar a uma aceleração nos investimentos em energia renovável a longo prazo, uma vez que sua carteira de pedidos aumentou para 13,9 GW em 2021, acima dos 12,7 GW do ano anterior.

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

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

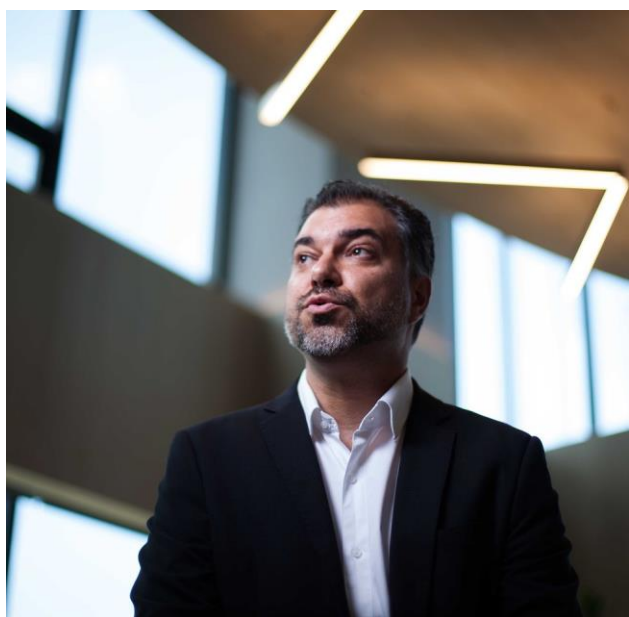
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/01/2022

ECONOMISTA VÊ “EXAGERO” NA ELEVAÇÃO DOS JUROS

Professor da FGV assume equipe macro do Banco Master

Por Anaïs Fernandes — De São Paulo



Paulo Gala, novo economista-chefe do Master: Brasil crescer 0,5%, zero ou cair 0,5% em 2022 é a mesma coisa; mensagem é de economia em “banho-maria” — Foto: Silvia Zamboni/Valor

O Banco Central brasileiro teve coragem e acertou ao derrubar a Selic para 2% em meio ao choque da pandemia, mas, agora, parece exagerar na alta de juros, já que a inflação atual deve reagir mais à normalização das cadeias globais do que à política monetária. Essa é a avaliação de Paulo Gala, que acaba de assumir como economista-chefe no Banco Master (antigo Máxima).

Com quase 50 anos de história, o banco reviu foco e nome em meados do ano passado, lançou um banco de investimento e, agora, se

prepara para montar seu time de análise e pesquisa econômica, sob o comando de Gala. Ele é mestre e doutor em economia pela Fundação Getúlio Vargas de São Paulo, onde também leciona desde 2002. Anteriormente, Gala atuou como economista-chefe, gestor de fundos e CEO em instituições do mercado financeiro, como a Fator Administração de Recursos.

“Petróleo foi a US\$ 25 no auge da crise [da covid], agora está em US\$ 80 [...] Não tem taxa de juros que resolva isso”

Veja os principais trechos da entrevista em que Gala explica seus cenários macroeconômicos.

Inflação global fora de órbita

O primeiro pilar do cenário é o choque inflacionário global. Estamos no maior nível de inflação dos últimos 30 anos. Nos Estados Unidos, a inflação corre na casa de 7%. A última vez que isso aconteceu foi quando passou o filme “E.T. O Extraterrestre” [de Steven Spielberg], em 1982. Em quase 20 anos de atuação no mercado, eu não imaginaria uma situação tão dramática nos EUA. O fenômeno não é só americano, acontece também na Europa e na Ásia, em menor medida.



Outro dado chocante é o índice de preços ao produtor da Alemanha acima de 15%, o país está com uma inflação de quase 5%.

“O mercado acabou penalizando demais o Brasil. Para estrangeiros, o país está muito barato”

É um choque inflacionário dramático, causado pela pandemia e seu impacto logístico sem precedentes. As cadeias globais de comércio não foram montadas para operar em uma pandemia, em que há “lockdown”, portos fecham, faltam caminhoneiros. Elas têm estoque pequeno, operam com ociosidade mínima, qualquer areia na engrenagem desestrutura tudo.

Fim de festa nos BCs

Não bastasse o choque de oferta, que desestrutura as cadeias, houve também um choque de demanda, que tem a ver com as políticas de estímulo. O Fed [Federal Reserve, o banco central americano] dobrou seu balanço e, apesar das dificuldades, o [presidente americano, Joe] Biden aprovou, no Congresso, mais US\$ 1 trilhão para gastos. Faltou produto e, ao mesmo tempo, aumentou a demanda.

O segundo ponto do cenário é como os bancos centrais e os governos estão reagindo a isso. O Fed falou que vai ter de acabar com essa “farra” monetária, já está recolhendo os estímulos e a discussão agora é se as altas de juros lá, neste ano, serão três de 0,25 ponto percentual ou quatro. Eu estou mais no time de quem aposta em três, não acho que eles terão coragem de fazer um choque de juros como seria necessário, na cabeça de alguns, para controlar a inflação.

Ômicron no caminho

Hoje, o choque da ômicron está mais para inflacionário do que deflacionário. O que foi deflacionário no começo da covid-19 foi aquele pânico de parada total da atividade. Não tem mais isso. Mesmo com ômicron, com desaceleração [da economia americana e global], que existe, não é nada remotamente próximo ao que se viu no início da pandemia. Por outro lado, a China, que tem uma política agressiva de “covid zero”, cobra um preço, de novo, em termos de cadeias globais. Então, o efeito da ômicron parece ser mais de pressionar custos, por atrapalhar a normalização das cadeias, do que desacelerar a atividade a ponto de desinflação.

Reflexos no Brasil

O primeiro ponto sobre Brasil, e que pode soar meio contraintuitivo, é que o país está melhor do que parece do ponto de vista fiscal e do setor externo.

Vamos fechar 2021 com, talvez, o melhor ano fiscal desde 2015 - veja como é a vida, teve todo esse debate do teto de gastos. Apesar dos pesares, a recuperação econômica de 2021 e a alta nos preços de commodities causaram um “boom” de arrecadação. Eu mesmo não imaginava que teríamos uma recuperação fiscal tão vigorosa. Teve uma histeria fiscal no fim do ano passado - e eu entendo que o debate é sobre a regra, o mercado quer saber qual será -, mas, do ponto de vista concreto, o resultado fiscal foi muito bom.

No setor externo, o superávit da balança comercial foi de US\$ 61 bilhões, continuamos com posição de reservas robusta.

Abacaxis nacionais

Quando a gente olha para trás, a posição fiscal, do resultado primário, e a posição cambial, do setor externo, parecem bastante razoáveis. O que a gente tem é o abacaxi da inflação, que ficou em 10,06% em 2021. Temos o abacaxi do desemprego. É um desafio brutal: como voltar a gerar emprego de verdade e a crescer.



Estamos com um PIB de 0,5% para este ano, que é uma atividade em “banho-maria”. É importante dizer que um crescimento de 0,5%, um zero ou uma queda de 0,5%, na verdade, são a mesma coisa. O Brasil não cresce de verdade desde 2015, a gente até esqueceu o que é isso. A mensagem principal é de uma economia estagnada para este ano. Muito disso por causa do choque de juros, que desacelera a economia e controla a inflação.

Dosagem de juros

Eu acho que a atuação do BC foi bastante acertada durante a pandemia. Ele teve coragem de levar a Selic para 2%, e a economia reagiu bastante bem a isso. Não acho que houve exagero de corte. Se você olhar o hiato do produto - que mede quanto a economia está distante do seu potencial -, operamos hoje com um PIB 8% abaixo do que era em 2014. Isso dá uma boa ideia da ociosidade que a gente tem.

Mas eu acho que o BC está exagerando um pouco no choque de juros agora. O tamanho do choque brasileiro é muito grande, provavelmente um dos maiores do mundo, o BC foi bastante duro em relação à resposta que deu para a inflação. Não está certo, ainda, onde vai parar a Selic. Na minha visão, 12% é meio um teto. Não acho que ele vá levar acima disso, mas acho que está com uma carga um pouco pesada demais, porque o meu diagnóstico de inflação é dada a desestruturação das cadeias globais produtivas. E os juros não têm muito o que fazer em relação a isso

Um exemplo prático: é importante lembrar que o petróleo foi a US\$ 25 no auge da crise, agora está em US\$ 80. Olha o que aconteceu com o preço da gasolina no Brasil... Não tem como não ter inflação com um aumento dessa magnitude. Não tem taxa de juros que resolva isso.

Inflação sob controle

Eu acho que a gente vai conseguir controlar a inflação, vai cair bem, eu tenho 5,5% de IPCA para este ano e 3,5% para o ano que vem. Não é trivial sair de 10% para 5,5%. E o efeito do choque de juros está começando a acontecer agora. A gente vai colher os resultados de controle da inflação, mas, também, a atividade vai parar. Temos o PIB de 0,5%, mas zero seria a ordem de grandeza.

Pós-eleição

O que a gente tem para 2023 é bem melhor, um crescimento de pelo menos 2%. O pilar do cenário é que vamos estar em um ciclo de corte de juros. Acho difícil o corte começar neste ano - se for, é muito para o fim, no último trimestre, a depender de uma expectativa de inflação muito benigna para 2023 -, mas não vamos ficar com essa Selic de 12%. Estamos falando de um juro real em torno de 7%, é brutal. Para 2023-2024, isso vai cair.

O teto [de gastos], certamente, é algo que está na mesa e vai ser revisto. A meu ver, a grande discussão do Brasil de 2023 é a nova regra fiscal. Parece-me que todos os candidatos já acenaram que vão caminhar para propor uma nova regra fiscal. Ninguém mais acredita no teto de gastos como ele está colocado.

Brasil barato

O câmbio está na posição mais desvalorizada dos últimos 20 anos, quando a gente leva em consideração o que aconteceu com as outras moedas, a inflação no Brasil e no mundo, aquilo que a gente chama de “câmbio real efeito”, “câmbio de equilíbrio”. Se isso for verdade, pelo padrão histórico, a tendência é que a moeda brasileira ganhe valor real ao longo do tempo. Isso posto, é importante lembrar que estamos em ano de eleição, tem muita incerteza, o mercado fica preocupado, e câmbio, no curto prazo, é risco.

A bolsa entra na categoria do câmbio nesse sentido. O mercado acabou penalizando demais o Brasil. Para os estrangeiros, o país está muito barato. Tanto que janeiro parece estar se caracterizando como um mês de entrada de estrangeiro interessante. Conversa com o que falei sobre fiscal melhor, setor externo muito bom, inflação que vai começar a cair. Tudo isso coloca o Brasil em uma posição mais atrativa do que talvez esteja precificado. Hoje, não vejo um cenário extremo de eleição e acho que os investidores estrangeiros também estão, mais ou menos, nessa linha. Se a economia voltar a crescer, o potencial para o preço dos ativos é gigantesco

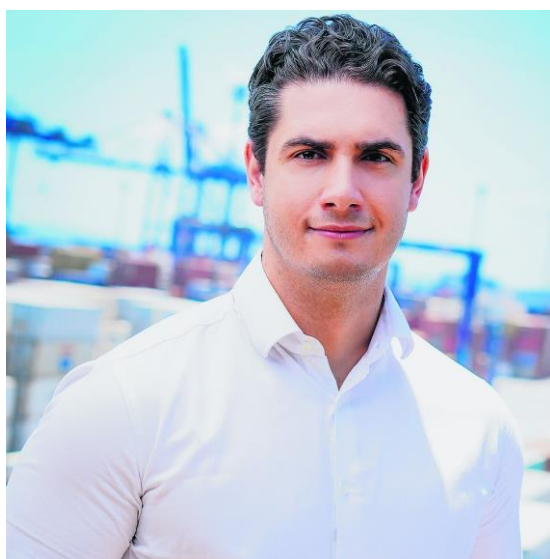
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/01/2022

TCP VAI PROPOR NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS AO GOVERNO

Terminal estuda nova expansão do contrato, mas ainda busca arranjo jurídico viável

Por Taís Hirata — De São Paulo



Grupo controlado pela China Merchants Port quer se antecipar à alta de demanda, diz Thomas Lima, diretor do TCP — Foto: Divulgação

O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), controlado pela China Merchants Port, deverá propor ao governo federal um novo ciclo de investimentos em seu terminal. O grupo, que nos últimos anos investiu R\$ 600 milhões em função da renovação antecipada de seu contrato, firmada em 2016, já planeja uma ampliação adicional, visando o longo prazo, afirma Thomas Lima, diretor da companhia.

O executivo diz que ainda não pode abrir os valores em análise, porque antes será preciso estudar qual o arranjo jurídico possível para a expansão da concessão, o que demandará um novo acordo com o

governo federal.

Estão em avaliação dois planos de ampliação. O primeiro deles, já pré-aprovado pelo acionista, seria mais “contido”, porém, ainda com um volume grande de investimentos, diz Lima. Os estudos de engenharia estão sendo concluídos, e a empresa pretende iniciar a negociação com o governo no segundo semestre. O segundo projeto, mais ambicioso, ainda passa por aprovações internas.

A ideia seria tanto aumentar a estrutura interna do terminal quanto dar mais eficiência na movimentação de carga, por exemplo, com a aquisição de novos equipamentos.

Em 2016, a TCP já fez um acordo com o governo federal para renovar seu contrato antecipadamente, até 2048, em troca de investimentos de R\$ 1,1 bilhão. Desse montante, foram investidos até agora R\$ 600 milhões, que já garantiram a ampliação da capacidade do terminal de 1,5 milhão de TEUs (contêineres de 20 pés) por ano para 2,5 milhões de TEUs. O restante do valor será aplicado até o fim do contrato em modernizações, novos equipamentos e sistemas.

Legalmente, não é possível recorrer novamente à renovação antecipada para incluir os investimentos e, por isso, o grupo ainda terá que estudar como viabilizar o projeto dentro do contrato.

O objetivo da companhia é se antecipar ao aumento de demanda do agronegócio brasileiro, afirma o executivo. “São investimentos que levam tempo, requerem a obtenção de licenças, encomenda de grandes equipamentos. Isso leva anos e queremos nos preparar. A perspectiva é



que o Brasil se consolida cada vez mais como produtor de alimentos, e esse tipo de operação requer volume”, afirma Lima.

Em 2021, o TCP registrou a movimentação de 1,1 milhão de TEUs, aumento de 12% em relação ao ano anterior. A alta do ano foi puxada, principalmente, pelas importações de bens de consumo e eletrônicos.

Embora o volume tenha ficado bem abaixo da capacidade total, o terminal teve momentos de pico ao longo do ano, provocados pelo caos logístico vivido por todo o setor de logística na pandemia. No ápice da crise, entre março e junho de 2021, a capacidade do pátio chegou a 95% - o que ascendeu um alerta no grupo.

Neste ano, a projeção é que a movimentação chegue a 1,2 milhões de TEUs - isso sem contabilizar as operações de “break bulk” (como são chamados os embarques feitos diretamente no porão do navio) que têm sido relevantes, diante da escassez de contêineres no mercado global.

Os investimentos previstos para 2022 deverão somar R\$ 50 milhões. Entre as intervenções previstas estão a expansão da área de armazenamento de contêineres refrigerados - com alta de cerca de 30% na capacidade - e melhorias no acesso de caminhões.

Questionado sobre o impacto do fim do Reporto (regime tributário que desonera investimentos), Lima diz que os investimentos não serão cancelados, já que a maior parte deles é obrigatória, mas que provavelmente será preciso postergá-los. “Caso o veto se confirme, deverão haver discussões jurídicas e de reequilíbrio contratual, porque a diferença de valor é muito grande.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/01/2022

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

NOVO DECRETO PERMITE GERAÇÃO EÓLICA EM ALTO MAR

Documento entrará em vigor em 15 de junho; entidade do setor vê 'avanço crucial'

Por Letícia Fucuchima

SÃO PAULO | REUTERS - O governo federal editou na noite de terça-feira (25) um decreto que abre espaço para o desenvolvimento da geração de energia eólica em alto mar, ou offshore, no país. A tecnologia é comum na Europa e entrou no radar de grandes investidores, como Neoenergia e Shell.

O decreto nº 10.946/2022, considerado "um avanço crucial" pela Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica), dispõe sobre a cessão de uso de espaços físicos e o aproveitamento dos recursos naturais para geração de energia elétrica a partir de usinas offshore.

O documento entrará em vigor em 15 de junho e se aplica a águas interiores de domínio da União, mar territorial, zona econômica exclusiva e plataforma continental.

Segundo comunicado do Ministério de Minas e Energia, o decreto vem para preencher lacunas identificadas por instituições públicas, empreendedores, especialistas e organizações de um marco regulatório para a exploração do potencial elétrico offshore no Brasil, especialmente em questões relacionadas à implantação e ao modelo de concessão.

O texto estabelece que a cessão de uso poderá ser concedida tanto por iniciativa da pasta, por meio da oferta de prismas previamente delimitados ("cessão planejada"), quanto por iniciativa de interessados em explorar as áreas ("cessão independente").

Uma vez obtida a cessão de uso, fica a cargo do empreendedor realizar os estudos necessários para identificação do potencial energético offshore, devendo atender a critérios e prazos definidos pelo ministério.

O governo afirma que o Brasil possui "excelentes características" para geração eólica offshore, como uma costa extensa, com águas rasas ao longo do litoral, e a incidência dos ventos alísios na região Nordeste, de intensidade e direção constantes.

Na avaliação da ABEEólica, o decreto representa "um avanço crucial" para viabilizar a nova tecnologia no país.

"Acreditamos que o decreto não apenas atende aos interesses públicos e coletivos como também é importante base para que o trabalho das empresas possa ser feito de forma planejada e organizada. Num setor que está dando seus primeiros passos, essa segurança é fundamental", disse a entidade, em nota.

De acordo com a entidade, o Ibama já tem mais de 40 gigawatts (GW) de projetos eólicos offshore em análise, o que demonstra grande interesse por parte dos investidores.

Entre os grupos que já divulgaram estudos para projetos no Brasil, estão a Neoenergia, controlada pela espanhola Iberdrola, e a Shell.

No mundo todo, esse tipo de geração eólica soma 35,3 GW de capacidade instalada, segundo o último levantamento do Global Wind Energy Council (GWEC), com dados do fim de 2020. Desse total, cerca de 70% estão concentrados na Europa, sendo o Reino Unido o maior mercado da tecnologia, seguido pela China.

No Brasil, as eólicas offshore ainda não são competitivas em relação a outras tecnologias de geração, mas o mercado aposta numa redução do valor dos investimentos (Capex) com o desenvolvimento tecnológico.

Segundo o Plano Nacional de Energia 2050, elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), a geração eólica em alto mar pode chegar a 16 GW até 2050, caso haja uma redução de 20% no Capex dessa fonte.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 26/01/2022



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

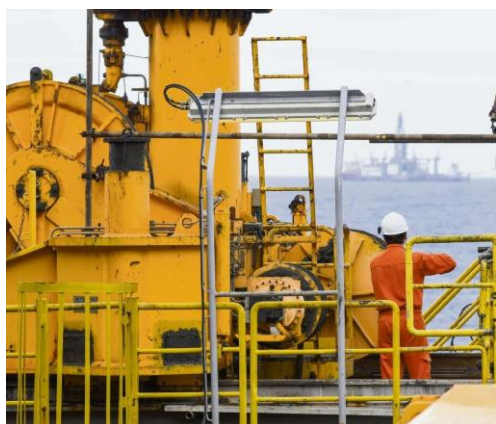
JUSTIÇA DETERMINA QUE PETROBRAS DESEMBARQUE TRABALHADORES COM COVID-19 DE DUAS PLATAFORMAS

Petrobras deverá acatar as medidas 'no prazo de 24 horas, a contar da ciência desta decisão, sob pena de multa diária de R\$ 5.000,00, até o limite de R\$ 50.000,00'.

Por g1 ES

A Justiça do Trabalho proferiu uma liminar determinando que a Petrobras realize o desembarque de trabalhadores contaminados pela Covid-19 confinados nas plataformas P-57 e P-58, no litoral do Espírito Santo.

A Justiça também determina que a estatal realize testes diários para identificação da doença, ficando impedido o confinamento de outros que vierem a testar positivo.



Plataforma P-57 — Foto: Gabriel Lordêllo/Mosaico Imagem/Petrobras

Por determinação da juíza Fatima Gomes Ferreira, a Petrobras deverá acatar as medidas "no prazo de 24 horas, a contar da ciência desta decisão, sob pena de multa diária de R\$ 5.000,00, até o limite de R\$ 50.000,00."

A liminar foi emitida na terça-feira (25), após pedido do Sindicato dos Petroleiros do Espírito Santo (Sindipetro-ES).

O sindicato destacou no pedido que os trabalhadores "estão expostos ao risco acentuado de contaminação e propagação do coronavírus, tendo em vista que estão sendo mantidos embarcados os empregados que testaram positivo junto com os demais trabalhadores das plataformas".

A Petrobras informou ao g1 que o procedimento de testagem de todos os colaboradores e desembarque dos que apresentaram testes positivos para Covid-19 nas plataformas P-57 e P-58 já foi finalizado.

"Não há nenhum caso de colaborador com teste positivo para Covid a bordo dessas duas unidades. Após o desembarque, os colaboradores que testaram positivo são encaminhados para isolamento e monitoramento pela área de Saúde da Petrobras. Os colaboradores que testaram negativo, mas tiveram contato com os casos positivos seguem sendo acompanhados pelas equipes de Saúde. As plataformas passaram por processo de desinfecção, seguem em operação, com todos os protocolos de prevenção ao contágio pela Covid-19 sendo adotados", disse a estatal.

A Petrobras informou ainda que analisará a decisão judicial e tomará as medidas cabíveis.

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

Data: 26/01/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DO RECIFE INICIA OBRA DE DRAGAGEM

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26 Janeiro 2022



A draga da empresa holandesa Van Oord está na capital pernambucana e em operação

O Porto do Recife deu início a obra de dragagem, serviço de desassoreamento e desobstrução dos berços de atracação, canais de acesso e bacias de evolução. O objetivo é estabelecer uma profundidade satisfatória para o porto e viabilizar a navegação para navios de maior tonelagem. Atracada desde o dia 20/01, a draga holandesa "Lelystad" começou a operar no último sábado (22).

A previsão é que a draga conclua o serviço de desassoreamento de todos os trechos previstos em 40 dias. Os berços 00 ao 01 serão aprofundados para 10 metros; os berços 02 ao 06, para 11 metros; e dos berços 07 ao 09, para 8 metros. Os trechos chegarão às profundidades máximas, na maré alta, de 12,70m, 13,70m e 10,7m respectivamente. Serão aproximadamente 832.200 mil metros cúbicos de sedimentos dragados do cais acostável, canal interno e bacia de evolução.

“O crescimento nas operações do Porto do Recife não é uma expectativa, é uma realidade. Hoje nós temos uma demanda que não podemos atender porque a profundidade do nosso cais não suporta navios de maior tonelagem. O açúcar que exportamos tem um crescimento previsto de cerca de 40%. Os fertilizantes que importamos principalmente da Bélgica têm uma expectativa de 20% de incremento. O milho que abastece a avicultura de Pernambuco e da Paraíba também crescerá cerca de 40%. A barrilha, um dos principais produtos que movimentamos na capital pernambucana, tem previsão de 30% de crescimento. O material metalúrgico, que apresentou um crescimento de 172,53% em 2021, possui uma expectativa de incremento de 10%. Essa nova fase do Porto do Recife, que se inicia com a obra de dragagem, tornará o nosso terminal ainda mais atrativo para novos investidores”, afirma José Lindoso, presidente do ancoradouro.

No final de 2019, o governo do estado e a União assinaram um Termo de Compromisso com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para a execução das obras de dragagem do cais acostável. Em junho de 2021, foi publicado no Diário Oficial do estado o aviso de licitação para contratação de empresa que executará a obra. A empresa holandesa Van Oord foi vencedora e contratada para o serviço.

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

O último desassoreamento realizado no porto da capital pernambucana foi realizado em 2012.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/01/2022

PORTO DE SANTOS REGISTRA RECORDE EM 2021 COM AUMENTO DE CONTÊINERES, SOJA E FERTILIZANTES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Janeiro 2022



O Porto de Santos encerrou o ano de 2021 com novo recorde de movimentação de cargas, atingindo 147,0 milhões de toneladas, 0,3% acima do verificado em 2020. Os aumentos na movimentação de contêineres, soja e fertilizantes foram determinantes para esse resultado.

As cargas de importação se sobressaíram com aumento de 10,4%, somando 43,9 milhões de toneladas. Já as cargas de exportação apresentaram redução de 3,5%, atingindo 103,1 milhões de toneladas.

As cargas containerizadas mostraram um expressivo crescimento de 14,2%, ampliando a movimentação para 4,8 milhões de TEU (contêiner padrão de 20 pés), fruto dos fortes e consecutivos aumentos mensais durante o ano. No mês de dezembro, o Porto de Santos também registrou a melhor marca mensal da história para essa carga: 452,6 mil TEUs, alta de 3,5% ante dezembro de 2020.

A soja em grãos a granel também se destacou, com movimentação em 10,5% maior que o ano anterior, atingindo 23,3 milhões de toneladas. Os fertilizantes encabeçaram o ranking das cargas de importação, crescendo 21,5% e somando 8 milhões de toneladas.

Os embarques de óleo combustível, que somaram 2,9 milhões de toneladas (+32,4%), e de sucos cítricos, com 2,3 milhões de toneladas (+11,9%), bem como as descargas de trigo, 1,3 milhão de toneladas (+21,4%), foram destaques na movimentação de 2021. Já o açúcar e o milho apresentaram redução de, respectivamente, 14,6%, atingindo 20,6 milhões de toneladas, e 37,9%, chegando a 9,0 milhões de toneladas.

Atracaram no Porto de Santos no último ano um total de 4.856 navios. Esse número ficou 1% abaixo de 2020. A redução no número de navios aliada ao aumento na movimentação de cargas caracterizam a vinda para Santos de navios de maior porte que permitem uma melhor performance operacional e aumento da produtividade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/01/2022

TCP FECHA 2021 COM 1,1 MILHÃO DE TEUS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Janeiro 2022



A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, bateu o recorde de movimentação em 2021, com 1.100.724 TEUs. Segundo a empresa, o crescimento das operações foram impulsionadas pelo aumento no número de importações, 20% superior ao ano de 2020. Bens de consumo, eletrônicos e o setor automotivo alavancaram as estatísticas. No total, foram 20.227 TEUs a mais do que no ano anterior no terminal paranaense.

As exportações de contêineres seguiram em linha com 2020, com 401.166 TEUs

movimentados no ano, e a principal base foram commodities, com destaque para carnes e congelados, segmento em que o terminal é líder. “Somos o maior terminal de congelados do país, com 3.624 tomadas para contêineres refrigerados. Essa estrutura nos permite escoar o grande volume de carnes produzidas pelos estados do Paraná, Mato Grosso do Sul, São Paulo e Santa Catarina, sendo Paranaguá o maior corredor de exportação de aves congeladas do mundo.” disse Thomas Lima, diretor comercial e institucional do terminal.

Em dezembro, a TCP anunciou uma nova expansão do seu portfólio, com mais um serviço marítimo partindo do leste asiático. Navios da Hyundai chegam no final deste mês ao porto. Com a nova parceria, a empresa passa a contar com sete serviços regulares para o Extremo Oriente — o maior número em oferta na costa brasileira, potencializando a atuação de Paranaguá no comércio exterior.

Também está prevista uma ampliação do calado operacional em um metro de profundidade durante 2022, aumentando a capacidade em aproximadamente 400 contêineres adicionais por escala ou 280 mil por ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/01/2022

PORTO DE PARANAGUÁ EMBARCA CARGA DE ALTO VALOR AGREGADO PARA A INDÚSTRIA DE MINERAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Janeiro 2022



A primeira carga de projeto em 2022, pelo berço 215 do cais comercial do Porto de Paranaguá, foi embarcada nesta segunda-feira (24). Foram oito volumes, de oito toneladas cada, de equipamentos para a indústria mineradora. A exportação do segmento de carga geral foi destinada à América Central.

“A carga de projeto é uma carga de alto valor agregado, que vemos muito aqui no Porto de Paranaguá ao longo de todo o ano. Em 2022 não

deve ser diferente”, afirma o diretor de operações, Luiz Teixeira da Silva Júnior. Além do berço 215, esse tipo de carga também é embarcado pelos berços 216, 217 e 218.

As peças industriais, fabricadas em Minas Gerais, foram carregadas no porão de um navio roll-on/roll-off. No porto paranaense, operam nesse tipo de navio as empresas do grupo Marcon, Orion e TCP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/01/2022

ARMADORES DE PORTA-CONTÊINERES DEVEM TER LUCRO DE US\$ 163 BILHÕES EM 2022

Da Redação NAVEGAÇÃO 25 Janeiro 2022

O segmento de navios porta-contêineres deverá ter lucro operacional de US\$ 163 bilhões em 2022, de acordo com relatório do banco HSBC. A instituição prevê um aumento de 8% no lucro em relação a 2021. Para se ter uma ideia do significado da estimativa, o lucro operacional de 2019 foi de US\$ 5 bilhões.

A Cosco Shipping Holdings, proprietária da Cosco Shipping e da OOCL, comunicou na terça-feira à Bolsa de Hong Kong que terá um lucro líquido anual de US\$ 14,2 bilhões em 2021, oito vezes maior que o de 2020. Isso apesar de o volume transportado ter crescido apenas 2,2% em TEUs no ano passado. Já a Maersk deverá anunciar um lucro de US\$ 24 bilhões em 2021.

Segundo o estudo do HSBC, as previsões levam em conta os atuais níveis de fretes muito elevados. O banco aponta ainda que há a possibilidade de queda nos lucros a partir de 2023, quando novos navios atualmente em construção entrarão em operação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/01/2022

TRÊS ÁREAS PARA GRANÉIS EM PORTOS DO SUL SÃO QUALIFICADAS NO PPI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 25 Janeiro 2022



Unidades estão distribuídas nos três estados da região e possuem vocação para movimentação de minérios ou de grãos. Investimentos previstos superam os R\$ 270 milhões.

O governo qualificou três áreas em portos públicos da região Sul no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O decreto, publicado nesta terça-feira (25), incluiu no PPI empreendimentos nos três estados da região. O terminal PAR-03, no Porto de Paranaguá (PR), abrange a área de 38.000 metros quadrados e

será dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais. O arrendamento

proposto tem prazo de 25 anos e investimentos de aproximadamente R\$ 170 milhões. A área será voltada principalmente para movimentação de fertilizantes.

No porto organizado de Rio Grande (RS), o terminal RIG-71, corresponde a uma área de 11.440 m² e destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, principalmente arroz. De acordo com o PPI, essa área será licitada com todos os equipamentos e edificações existentes, ficando o futuro arrendatário responsável pela revisão, manutenção, revitalização e modernização da atual infraestrutura. A movimentação dos grãos sólidos vegetais. O arrendamento terá prazo de 10 anos, com investimentos estimados em R\$ 41,2 milhões.

220125-tgsfs-reproducao-ppi.jpg Já o Terminal Graneleiro de São Francisco do Sul (foto), no porto organizado de São Francisco do Sul (SC), abrange a área de 41.170 m² para a movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais. O TGSFS já possui instalações na área, que poderão ser utilizadas pelo futuro arrendatário, que deverá ampliar a capacidade de armazenagem do terminal em 60.000 toneladas, para movimentação de soja e milho. Os investimentos, de acordo com o PPI, são da ordem de R\$ 60 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/01/2022

ARMADORES JAPONESES SÃO MULTADOS POR SUPOSTA CARTELIZAÇÃO

Da Redação NAVEGAÇÃO 25 Janeiro 2022



A Competition Commission of India (CCI) penalizou quatro armadores — K-Line, NYK Line, NMCC e MOL — por cartelização e violação de serviços de transporte marítimo de veículos motorizados para diferentes rotas comerciais.

O exame das provas mostrou que havia um acordo claro entre a NYK Line, K-Line, MOL e NMCC para fazer cumprir a “Regra do Respeito” que indicava evitar

qualquer tipo de competição entre si.

Para atingir o objetivo definido, essas empresas de transporte marítimo consideraram recorrer a reuniões/e-mails/contatos multilaterais e bilaterais entre si para compartilhar informações comercialmente sensíveis, por exemplo, taxas de frete. As empresas visavam manter sua posição no mercado atual e aumentar ou manter os preços, inclusive resistindo às demandas de redução de preços de clientes específicos.

Com base em uma avaliação de provas, a Comissão considerou os armadores japoneses NYK Line, NMCC, K-Line e MOL culpadas de violação das disposições da Lei da Concorrência, de 2002, que proíbe qualquer tipo de acordo anticoncorrencial, como cartéis.

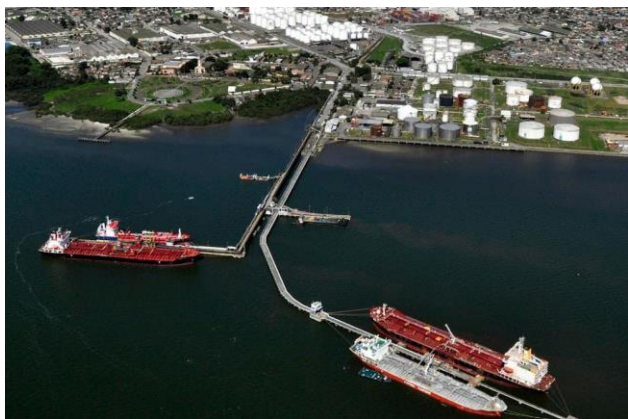
Três empresas apresentaram pedidos de multa mais baixos e a Comissão concedeu o benefício de redução de multa em 50% à MOL, 30% à NMCC e 100% à NYK Line.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/01/2022

CATTALINI TERMINAIS RESPONDE POR 80% DAS EXPORTAÇÕES DE ÓLEO VEGETAL NO BRASIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Janeiro 2022



As exportações de óleo de soja foram os destaques nas operações portuárias da Cattalini Terminais Marítimos em 2021. Os embarques do produto alcançaram 1,2 milhão de toneladas, um aumento de 37% em relação ao ano anterior. Em 2021, o óleo de soja respondeu por 28% da movimentação geral de produtos pelo terminal.

Presente no Porto de Paranaguá desde 1981, a Cattalini é o maior terminal privado de graneis líquidos do Brasil e ocupa posição de liderança no setor. Atualmente, a empresa responde por

80% do total das exportações brasileiras de óleo vegetal, que tem como principais destinos a Índia e a China.

No fechamento do ano, a Cattalini Terminais registrou a movimentação (entre importação e exportação) de 4,3 milhões de toneladas de graneis líquidos, mantendo seu volume de movimentação na casa dos 4 milhões de toneladas, assim como no exercício anterior.

Na importação, os principais produtos foram os óleos aquecidos com aumento de 92% em relação ao período anterior. A categoria compreende mercadorias como óleo de palma, palmiste e estearina, usados na produção de alimentos.

Os investimentos em infraestrutura e tecnologia, aliados à logística aplicada nas operações de óleos aquecidos, contribuíram para os excelentes resultados. A Cattalini utiliza simultaneamente os dois dutos que interligam o píer privativo ao centro de tancagem da empresa.

As importações de metanol foram igualmente relevantes em 2021, com mais de 1 milhão de toneladas desembarcadas no terminal da Cattalini. No período anterior, foram importadas 949 mil toneladas.

Para ampliar o atendimento às demandas dos clientes, a Cattalini triplicou a sua capacidade de importação de metanol, desembarcado dos navios para seus Centros de Tancagem (CTs). A empresa usa simultaneamente três dutos, de maneira segura e ágil, e atinge uma vazão de 1.300 toneladas descarregadas por hora.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/01/2022

DOCAS DO RIO BATE RECORDE DE FATURAMENTO ANUAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25 Janeiro 2022



A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) faturou R\$ 1,05 bilhão em 2021, recorde para a companhia. O número é 62,1% maior que o resultado de 2020. Os quatro portos administrados pela autoridade portuária – Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis - movimentaram, juntos, um total de 61,9 milhões de toneladas, o maior volume de cargas em três anos.

Segundo o diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, o resultado financeiro obtido pela primeira vez na



história da companhia deve-se a uma conjugação de fatores: “O faturamento extraordinário de 2021 foi impulsionado tanto pela alta na movimentação de cargas, quanto pelas variáveis como a taxa de câmbio e o preço do minério de ferro no mercado internacional, que amplificaram as receitas da exportação dessa nossa principal commodity. Além disso, vale destacar as negociações bem-sucedidas com nossos principais parceiros comerciais, a efetiva gestão do fluxo de caixa e o menor índice de dívidas dos últimos anos”.

Para o presidente Laranjeira, “o desempenho registrado no ano passado mostra a tendência de retomada econômica, após um período difícil em consequência da pandemia, e consolida a importância do complexo portuário fluminense para o desenvolvimento do país”. Ele ressalta ainda que “a estimativa para este ano de 2022 é de que o ritmo de crescimento se mantenha, com a busca constante de eficiência administrativa e operacional”.

Movimentação de cargas

O relatório da área de Planejamento de Negócios da companhia aponta que, no resultado consolidado de 2021, a movimentação de 61,9 milhões de toneladas foi 13,2% superior ao total alcançado em 2020. De acordo com a análise, o desempenho de 2021 foi positivamente impactado pelo crescimento nas exportações de minério de ferro, com 44,8 milhões de toneladas movimentadas, que correspondem a uma alta de 13,7% em relação a 2020. Os dados indicam também o aumento de 9,6% na movimentação de carga containerizada, em especial no Porto do Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/01/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMATIVO 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