

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING

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

Edição 059/2022
Data: 29/04/2022



ÍNDICE

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

| | |
|---|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP)..... | 4 |
| TRECHO NORTE DO RODOANEL DEVE IR A LEILÃO NO 2º SEMESTRE; OBRA BENEFICIA PORTO DE SANTOS | 4 |
| NEGÓCIOS “SUSTENTÁVEIS” VÃO MUDAR ALGO EM MINHA VIDA? | 5 |
| GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF..... | 6 |
| EMPRESAS TÊM ATÉ SÁBADO (30) PARA SE INSCREVER NO SELO FOMENTO INFRA+ INTEGRIDADE 2022..... | 6 |
| GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF | 7 |
| RECEITA FEDERAL REGULAMENTA PROGRAMA DE REESCALONAMENTO DO PAGAMENTO DE DÉBITOS NO ÂMBITO DO SIMPLES NACIONAL | 7 |
| COMEÇA NESTA SEXTA-FEIRA (29/4) A ADESÃO AO PARCELAMENTO DO SIMPLES NACIONAL NA PGFN | 8 |
| NEGOCIAÇÕES COM BENEFÍCIOS SÃO PRORROGADAS ATÉ 30 DE JUNHO | 9 |
| RECEITA E PGFN ESTIMAM QUE MAIS DE 650 MIL EMPRESAS VÃO ADERIR AO RELP | 10 |
| BE NEWS – BRASIL EXPORT | 11 |
| EDITORIAL - CONSENSO JÁ | 11 |
| NACIONAL - HUB – CURTAS | 12 |
| RIO GRANDE DO NORTE I | 12 |
| RIO GRANDE DO NORTE II | 12 |
| PECÉM..... | 12 |
| SEGURANÇA | 12 |
| NACIONAL - CONGRESSO ADIA NOVAMENTE VOTAÇÃO DE VETOS DO MARCO LEGAL DAS FERROVIAS..... | 12 |
| OPERAÇÃO DA RECEITA FEDERAL APREENDE OITO AERONAVES NO INTERIOR DE SÃO PAULO | 13 |
| NACIONAL - AÉREAS COMEMORAM MP DO VOO SIMPLES. MAS CRITICAM GRATUIDADE PARA BAGAGENS | 14 |
| NACIONAL - INDICADO PARA DIRETORIA DA ANTAQ DEVE SER SABATINADO EM MAIO PELO SENADO | 15 |
| FOODTECH: STARTUPS COM SOLUÇÕES VOLTADAS AO SETOR DE ALIMENTOS CRESCERAM 246% NA ÚLTIMA DÉCADA | 17 |
| REGIÃO SUL - PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA ALTA DE 25% NA EXPORTAÇÃO DE SOJA NO 1º TRIMESTRE DO ANO..... | 18 |
| REGIÃO SUL - DADOS DA CONAB INDICAM QUEDA DE 11,4% NA PRODUÇÃO NACIONAL DA COMMODITY..... | 19 |
| OPINIÃO – ESG - O ENGAJAMENTO DOS ACIONISTAS NA ADOÇÃO DO MODELO EMPRESARIAL SUSTENTÁVEL | 20 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP..... | 21 |
| ONE QUADRUPLOU LUCROS EM 2021 | 21 |
| MAERSK ARREBATA O PRIMEIRO LUGAR DA COSCO EM NÚMERO DE CONTÊINERES TRANSPORTADOS | 22 |
| GUIANA NEGOCIA COM ABU DHABI PORTS A CONSTRUÇÃO DE UM PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS | 23 |
| ENTENDA COMO UM POSSÍVEL LOCKDOWN EM PEQUIM PODE IMPACTAR A ECONOMIA GLOBAL | 24 |
| SUZANO (SUZB3) ELEVA PREÇOS DE CELULOSE NA AMÉRICA DO NORTE E EUROPA | 26 |
| PORTO DE ITAPOÁ REALIZA CAMPANHA DE SEGURANÇA COM NAVIOS | 26 |
| BRUNO FARDIN ASSUME PRESIDÊNCIA DA CODESA | 27 |
| PORTO DE ANTONINA INVESTE EM SEIS NOVOS SILOS PARA CEVADA, MALTE E TRIGO | 29 |
| SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS VISITA AS INSTALAÇÕES DO PORTO DE PARANAGUÁ | 30 |
| ISTOÉ - DINHEIRO | 31 |
| TRADERS USAM NAVIOS-TANQUE MENORES PARA ENVIAR PETRÓLEO RUSSO DE PORTOS EUROPEUS À CHINA | 31 |
| JORNAL O GLOBO – RJ..... | 32 |
| PETROBRAS ANUNCIA REAJUSTE DE 19% NO GÁS NATURAL A PARTIR DE DOMINGO, COM IMPACTO EM GNV E GÁS ENCANADO | 32 |
| GANHA CORPO NO STF ARTICULAÇÃO PARA ENCERRAR INQUÉRITO DAS FAKE NEWS..... | 33 |
| SUPERIATE DE US\$ 100 MILHÕES DE MAGNATA RUSSO 'FOGE' EM VELOCIDADE MÁXIMA RUMO À TURQUIA | 37 |
| CARTA ENVIADA A PAULO GUEDES PEDE O FIM DAS PARALISAÇÕES NO PROGRAMA DE FINANCIAMENTO ÀS EXPORTAÇÕES .. | 38 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... | 39 |
| RECEITA AFROUXA REGRAS PARA MERCADORIAS IMPORTADAS TRANSPORTADAS A GRANEL | 39 |
| LDC CONCLUI TESTE DE BIOCOMBUSTÍVEL NO 1º TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUCO COM EMISSÃO NEUTRALIZADA | 41 |
| BRASIL RECEBE CARGAS DE FERTILIZANTES DA RÚSSIA, MAS RISCO DE ESCASSEZ SE MANTÉM | 41 |
| PREÇOS DOS ADUBOS SOBEM ATÉ 53% NO BRASIL DESDE O INÍCIO DA GUERRA NA UCRÂNIA | 44 |



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 059/2022
Página 3 de 61
Data: 29/04/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

| | |
|---|-----------|
| USO DE DADOS E NOVAS TECNOLOGIAS DEVEM IMPULSIONAR SETOR DE LOGÍSTICA NO BRASIL..... | 45 |
| VALOR ECONÔMICO (SP)..... | 47 |
| CEARÁ NA VANGUARDA DE SOLUÇÃO LIMPA DO HIDROGÊNIO VERDE..... | 47 |
| AKER VÊ PAPEL RELEVANTE DO BRASIL NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA..... | 48 |
| CHINA APERTA RESTRIÇÕES PARA EVITAR NOVO CAOS COMO O DE XANGAI..... | 50 |
| NOVO CONSELHEIRO VAI FOCAR EM PETRÓLEO NO CADE..... | 52 |
| PORTAL PORTOS E NAVIOS..... | 53 |
| EXPORTAÇÕES DO COMPLEXO SOJA PELO PORTO DE PARANAGUÁ CRESCEM 25% NO 1º TRIMESTRE..... | 53 |
| ARTIGO - LOGÍSTICA MARÍTIMA INTERNACIONAL EM COMPASSO DE ESPERA..... | 55 |
| PORTO ITAPOÁ REALIZA CAMPANHA DE SEGURANÇA COM NAVIOS..... | 56 |
| PORTOS DE ANTUÉRPIA E BRUGES FUNDEM NO MAIOR PORTO EXPORTADOR EUROPEU..... | 57 |
| PETRORIO COMPRA ALBACORA LESTE POR US\$ 2,2 BILHÕES..... | 57 |
| AET PROJETA AMPLIAR FROTA DE ALIVIADORES DP2 PARA 17 UNIDADES ATÉ FINAL DO ANO..... | 59 |
| VALE AZUL ESPERA DAR ENTRADA EM LI PARA TEPOR NOS PRÓXIMOS MESES..... | 59 |
| MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA..... | 61 |
| MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS..... | 61 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TRECHO NORTE DO RODOANEL DEVE IR A LEILÃO NO 2º SEMESTRE; OBRA BENEFICIA PORTO DE SANTOS

Nova estimativa de prazo foi divulgada pelo secretário de Transportes, João Octaviano Machado Neto

Por: Ágata Luz



A empresa vencedora terá que concluir as obras do trecho Norte - paralisadas desde dezembro de 2018 Foto: Carlos Nogueira/AT/Arquivo

O leilão do trecho Norte do Rodoanel Mario Covas deve acontecer no segundo semestre deste ano. A estimativa foi divulgada nesta quinta-feira (28) pelo secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, em entrevista para A Tribuna. A obra é considerada importante do ponto de vista logístico por beneficiar o escoamento de

produtos rumo ao Porto de Santos.

Com investimento previsto de R\$ 3 bilhões, o certame estava marcado para a última quarta-feira (27), mas foi suspenso na véspera, com a justificativa por parte do Governo do Estado de “incertezas geradas pela crise econômica”. Mesmo assim, o secretário garante que o Governo de São Paulo está trabalhando para que o edital – publicado originalmente em janeiro - seja republicado rapidamente.

“As equipes técnicas estão debruçadas nessa questão, trabalhando com as correções no edital para ele ser republicado o mais rápido possível. Isso é determinação do governador, o Rodrigo Garcia (PSDB) quer isso resolvido rapidamente”, explica, reforçando que o leilão deve acontecer no segundo semestre.

De acordo com o secretário de Logística e Transportes, as correções que estão sendo feitas englobam a modelagem financeira, o que traz consequências “nas questões de garantia, de prazo de execução, de avaliação dos custos e contraprestações”.

Ele enfatiza que esse processo é reflexo de uma mudança notada na realidade atual em comparação ao período em que o edital foi elaborado, pois os números econômicos acenderam um alerta quanto às consequências para um “contrato dessa magnitude”.

“A inflação de 1,73% ao mês é surpreendente, a maior dos últimos anos neste período. Tudo isso implica em riscos tanto para o Estado quanto para o setor privado”, relata Octaviano, em referência ao Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo-15 (IPCA-15), divulgado na quarta-feira pelo IBGE.

Detalhes

A concessão do trecho Norte do Rodoanel – que possui 44 quilômetros em extensão no eixo principal – tem validade de 31 anos e busca redefinir a plataforma logística de transportes, ampliando o escoamento da produção ao Porto de Santos.

A empresa vencedora terá que concluir as obras - paralisadas desde dezembro de 2018 – e administrar, operar e fazer a manutenção da via. A supervisão, porém, será responsabilidade da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

Na licitação, a operação do trecho é prevista com alguns diferenciais, como a falta de praças de pedágio devido à adoção da tecnologia free flow (fluxo livre), que conta com uma calculadora de tarifa por quilômetro rodado.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/04/2022

NEGÓCIOS “SUSTENTÁVEIS” VÃO MUDAR ALGO EM MINHA VIDA?

Até 2025, os projetos ESG estarão presentes em cerca de um terço do mercado internacional, neles incluídos os portos

Por: Hudson Carvalho



Adotar o ESG não é só uma questão ideológica, mas de sobrevivência para as empresas Foto: Imagem Ilustrativa/Pixabay

“Um homem sempre tem duas razões para fazer qualquer coisa: uma boa razão e a verdadeira razão”. J.P. Morgan, banqueiro e industrial norte-americano, cujas ações dominaram o mundo corporativo de seu tempo.

Não quero discutir aqui se são boas ou verdadeiras as razões pelas quais as organizações têm incluído ações de desenvolvimento sustentável em seus projetos futuros e na gestão atual. Gostaria que fosse pelo desejo de tornar o planeta e o mundo dos negócios mais adequado ao que as pessoas necessitam e anseiam, em vez de uma simples imposição dos mercados em que atuam. Sejam quais forem as razões, torço que não seja um simples modismo que torne passagens considerações absolutamente importantes, como proteção ambiental, ação social e governança corporativa.

Percebam que estou estendendo o conceito de desenvolvimento sustentável o suficiente para que nele caibam os três pontos dos chamados projetos ESG, sigla relacionada aos termos originais em inglês Environmental, Social e Governance, ou em bom português, Meio Ambiente, Social e Governança Corporativa (explicando essa última, talvez não tão conhecida como as duas primeiras, trata-se do conjunto de regras adotadas por uma empresa visando garantir que sua gestão siga todas as regras, a legislação e as boas práticas do mercado em que atua).

Mas, vamos voltar à pergunta inicial: o que o desenvolvimento sustentável tem a ver com o meu dia a dia de trabalho? Mais ainda: os portos brasileiros já estão adotando essas práticas? Sim e muito. Estima-se que, até 2025, os projetos ESG estejam presentes em cerca de um terço do mercado internacional, neles incluídos os portos. Vou justificar, usando não as minhas, mas as palavras do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, quando afirma que adotar o ESG não é só uma questão ideológica, mas de sobrevivência para as empresas.

Ele acrescenta que o mundo corporativo e os fundos de investimento não querem associar seus recursos a empresas que não tenham comprometimento com regras de inclusão social, causas ambientais e de compliance (sinônimo de governança). Traduzindo para o nosso dia a dia, as empresas portuárias e marítimas vão trabalhar fortemente na redução do uso de energia, trocando as que têm base em carbono (como aquelas derivadas do petróleo, que poluem, pela eletricidade), racionalizar o uso de recursos (água mais do que tudo), cuidar com mais atenção das necessidades de seus próprios colaboradores e das populações do entorno de suas unidades e montar um sistema de gerenciamento que garanta que tudo isso funcione.



Sendo assim, na prática, deverão ser criados postos de trabalho nas áreas de manutenção com foco na transformação de equipamentos movidos por motores elétricos, etanol etc. Haverá boas oportunidades também para os profissionais que se especializarem em regeneração e conservação de energia. Nas áreas de compras e suprimentos, devem ser abertas oportunidades para profissionais capazes de negociar nesses mercados. O setor de Meio Ambiente tem bom potencial de gerar novos postos, porém é importante ficar atento, pois esses postos de trabalho fugirão do clássico perfil de gestor de programas ambientais. O novo perfil vai incluir um olhar que associe o “ambiental”, alinhado às necessidades estratégicas do negócio e como cada uma das ações é percebida pela sociedade.

Os profissionais de segurança do trabalho e saúde ocupacional – que hoje já influenciam aspectos fundamentais da gestão de pessoas como a motivação e a retenção – devem incluir no conjunto de suas competências os cuidados com a saúde emocional das equipes. Profissionais das áreas de comunicação, marketing e institucional vão precisar redobrar cuidados com a imagem de suas corporações e como ela é percebida pela comunidade. Portos têm intensa relação com as cidades onde estão instalados. Podemos esperar que esse relacionamento se intensifique em termos qualitativos e quantitativos.

Sem a pretensão de esgotar as possibilidades nas demais áreas das empresas, pois as possibilidades são imensas, a direção, a alta gestão e os conselhos precisarão estender seu olhar para além dos resultados financeiros e operacionais. Muda o mundo, muda mais ainda o mundo do trabalho. Se queremos permanecer nele, precisamos estar atentos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 29/04/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

EMPRESAS TÊM ATÉ SÁBADO (30) PARA SE INSCREVER NO SELO FOMENTO INFRA+ INTEGRIDADE 2022

Iniciativa do MInfra reconhece boas práticas de combate à corrupção, responsabilidade social e sustentabilidade adotadas por companhias que mantêm contrato de infraestrutura e transporte terrestre com a Administração Pública

Terminam neste sábado (30) as inscrições para a edição 2022 do Selo Fomento Infra+ Integridade. A iniciativa do Ministério da Infraestrutura (MInfra), pioneira no Executivo federal, tem o objetivo de estimular e premiar boas práticas de governança adotadas por empresas que mantêm contratos de infraestrutura e transporte terrestre com a Administração Pública. É o reconhecimento às melhores ações desenvolvidas com enfoque no combate à corrupção, responsabilidade social e sustentabilidade.

Estão habilitadas a participar do Selo Fomento Infra+ Integridade 2022 empresas que nos últimos cinco anos foram responsáveis pela execução de obras ou serviços de engenharia em contratos de, no mínimo, R\$ 82,5 milhões, ou por concessões rodoviárias com investimentos (Capex) a partir de R\$ 800 milhões. As inscrições podem ser feitas neste link.

O selo é mais uma atividade do programa Radar Anticorrupção, realizado pelo MInfra, em parceria com Ministério da Justiça e Segurança Pública, Controladoria-Geral da União (CGU), Advocacia-Geral da União (AGU) e Polícia Federal (PF), a fim de aprimorar a gestão pública a partir da adoção de medidas voltadas à prevenção, à supervisão e ao enfrentamento de riscos de fraude e de corrupção.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 29/04/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

RECEITA FEDERAL REGULAMENTA PROGRAMA DE REESCALONAMENTO DO PAGAMENTO DE DÉBITOS NO ÂMBITO DO SIMPLES NACIONAL

Programa permite o parcelamento de dívidas do Simples Nacional com até 90% de desconto sobre multas e juros

Foi publicada no Diário Oficial da União desta sexta-feira (29/4) a Instrução Normativa RFB nº 2.078, que regulamenta, pela Receita Federal, o Programa de Reescalonamento do Pagamento de Débitos no Âmbito do Simples Nacional (Relp) instituído pela Lei Complementar nº 193, de 17 de março de 2022.

O programa se aplica às micro e pequenas empresas, inclusive os microempresários individuais (MEI), estando ou não atualmente no Simples Nacional. Ou seja, mesmo que tenha sido excluída ou desenquadrada do regime, a empresa poderá aderir ao programa e parcelar suas dívidas, desde que tenham sido apuradas pelo Simples, com vencimento até fevereiro de 2022.

A Receita Federal estima que cerca de 400 mil empresas farão adesão ao programa, parcelando aproximadamente R\$ 8 bilhões junto ao órgão.

O pagamento poderá ser realizado em até 180 vezes, com redução de até 90% das multas e juros, dependendo do volume da perda de receita da empresa durante os meses de março a dezembro de 2020 (calculado em relação a 2019). Parcelamentos rescindidos ou em andamento também poderão ser incluídos.

O objetivo do Relp é proporcionar melhores condições para que as microempresas e empresas de pequeno porte e MEI possam enfrentar os efeitos econômicos causados pela pandemia da Covid-19, permitindo que se mantenham regularizadas.

Como aderir?

Para aderir ao programa, o representante da empresa deve **acessar o portal e-CAC** "<https://cav.receita.fazenda.gov.br/autenticacao/login>" e clicar em "Pagamentos e Parcelamentos", seguido de "Parcelar dívidas do SN pela LC 193/2022 (RELP)" ou "Parcelar dívidas do MEI pela LC 193/2022 (RELP)", conforme o caso. As adesões também estão disponíveis pelo portal do Simples Nacional, **acessar aqui**, "<http://www8.receita.fazenda.gov.br/simplesnacional/>". O prazo para adesão acaba no dia 31 de maio próximo.

Durante a adesão, a empresa deverá indicar as dívidas que serão incluídas no programa. Se optar por incluir dívidas parceladas ou em discussão administrativa, precisará desistir do parcelamento ou processo, conforme o caso.

A aprovação do pedido de adesão fica condicionada ao pagamento da primeira prestação, e quem não pagar integralmente os valores de entrada até o 8º mês de ingresso no Relp (previstos no art. 4º da IN), terá a adesão cancelada. Para contribuintes que aderirem no dia 29 de abril de 2022, a primeira parcela terá vencimento no mesmo dia.

Quais as modalidades?

Quem teve a receita bruta reduzida em:

- 80% ou mais (ou ficou inativo): paga 1% da dívida total, sem redução, em até oito vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 90% de desconto sobre multas e juros;



- 60%: paga 2,5% da dívida total, sem redução, em até oito vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 85% de desconto sobre multas e juros;
- 45%: paga 5% da dívida total, sem redução, em até oito vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 80% de desconto sobre multas e juros;
- 30%: paga 7,5% da dívida total, sem redução, em até oito vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 75% de desconto sobre multas e juros;
- 15%: paga 10% da dívida total, sem redução, em até oito vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 70% de desconto sobre multas e juros;
- Sem perda (0): paga 12,5% da dívida total, sem redução, em até oito vezes (até novembro) e o restante parcelado em até 180 vezes, com 65% de desconto sobre multas e juros.

O saldo da dívida referente especificamente às contribuições previdenciárias retidas de segurados (Art. 195, I, 'a', e II da CF/88) poderá ser parcelado em, no máximo, 60 vezes.

Como pagar as parcelas?

O saldo parcelado em até 180 vezes deve respeitar os seguintes valores mínimos:

- da 1ª à 12ª parcela (primeiro ano): 0,4% do saldo consolidado da dívida;
- da 13ª à 24ª parcela (segundo ano): 0,5% do saldo consolidado da dívida;
- da 25ª à 36ª parcela (terceiro ano): 0,6% do saldo consolidado da dívida; - a partir da 37ª parcela, o saldo, dividido em até 144 vezes.

As parcelas também não poderão ser inferiores a R\$ 300 para micro e pequenas empresas ou R\$ 50 para MEI.

A cada parcela é acrescido juros equivalentes à taxa Selic, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação (pedido de adesão) até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% relativamente ao mês em que o pagamento for efetuado.

O que não entra no Relp?

Não entram no Relp as multas por descumprimento de obrigação acessória, como as por atraso na entrega de declarações, as contribuições previdenciárias apuradas na forma dos anexos IV e V da Lei Complementar nº 123/2006, os demais débitos não abrangidos pelo Simples Nacional e as dívidas de empresas com falência decretada.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 29/04/2022

COMEÇA NESTA SEXTA-FEIRA (29/4) A ADESÃO AO PARCELAMENTO DO SIMPLES NACIONAL NA PGFN

Benefícios envolvem entrada facilitada, descontos sobre os acréscimos legais e prazo ampliado em até 180 meses

Começa nesta sexta-feira (29/4) a adesão ao Programa de Reescalonamento do Pagamento de Débitos no âmbito do Simples Nacional (Relp) para débitos administrados pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN). A adesão está disponível até 31 de maio, no portal Regularize. A prestação inicial deve ser paga até o último dia útil do mês da adesão.

O parcelamento é destinado exclusivamente às microempresas (ME), às pequenas empresas (EPP) e aos microempreendedores individuais (MEI), sejam optantes atuais ou desenquadrados



do Simples Nacional. Também poderão aderir os CNPJs em recuperação judicial, baixados ou inaptos.

Essa modalidade concede entrada facilitada, descontos sobre os acréscimos legais e prazo ampliado com prestações escalonadas.

Após o pagamento das prestações da entrada, o saldo restante com desconto será pago em até 180 prestações escalonadas:

- da primeira à 12ª: 0,4% cada prestação;
- da 13ª à 24ª: 0,5% cada prestação;
- da 25ª à 36ª: 0,6% cada prestação.
- da 37ª em diante: percentual correspondente à divisão do saldo devedor restante pela quantidade de parcelas que faltam.

Consultar débitos de Simples Nacional em dívida ativa

Em regra, a cobrança dos débitos do Simples Nacional em dívida ativa é feita pela PGFN. Estados, municípios e Distrito Federal, no entanto, podem firmar convênio para cobrar os tributos.

Por isso, é recomendado que o contribuinte acesse o portal do Simples Nacional "<http://www8.receita.fazenda.gov.br/simplesnacional/>" para verificar qual ente federativo está responsável pela cobrança desses débitos.

Demais débitos com a PGFN

Os demais débitos inscritos em Dívida Ativa da União podem ser negociados com os benefícios da Transação Excepcional, Transação de Pequeno Valor (Edital nº1/2020), do Programa do Setor de Eventos (Perse) e da Transação Extraordinária. Já as pessoas físicas podem negociar esses débitos nos termos da Transação Excepcional, da Transação de Pequeno Valor (Edital nº1/2020) e da Transação Extraordinária.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 29/04/2022*

NEGOCIAÇÕES COM BENEFÍCIOS SÃO PRORROGADAS ATÉ 30 DE JUNHO

Poderão ser negociados, no âmbito do programa, os débitos inscritos em dívida ativa até 29 de abril de 2022

A Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) prorrogou até 30 de junho o prazo para adesão às negociações do Programa de Retomada Fiscal. Poderão ser negociados, no âmbito do programa, os débitos inscritos em dívida ativa até 29 de abril de 2022. As negociações podem conceder desconto, entrada facilitada e prazo ampliado para pagamento.

Aqueles que já possuem acordos de transação formalizados poderão negociar novas inscrições com as mesmas condições da negociação original. Para tanto, basta recorrer ao serviço repactuação de transação.

Contribuintes que já possuem parcelamento ou transação, mas desejam mudar de modalidade, poderão desistir da negociação para aderir a outra modalidade que considerem mais vantajosa. A data limite para desistir do acordo anterior é 31 de maio. Após a desistência, o valor pago das prestações é abatido no saldo devedor final. A desistência é irreversível.

O Programa de Retomada Fiscal abrange um conjunto de medidas adotadas com o objetivo de estimular a conformidade fiscal relativa aos débitos inscritos em dívida ativa da União, permitindo a retomada da atividade produtiva interrompida em razão dos efeitos da pandemia de Covid-19.



Até abril de 2021, as modalidades de transação contribuíram para regularizar cerca de 3 milhões de inscrições, o que representa R\$ 263 bilhões negociados – valor total sem a aplicação final dos descontos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 29/04/2022

RECEITA E PGFN ESTIMAM QUE MAIS DE 650 MIL EMPRESAS VÃO ADERIR AO RELP

Prazo para adesão ao programa de regularização de débitos do Simples Nacional foi prorrogado para 31 de maio; limites para entrega da declaração do MEI e regularização de dívidas impeditivas da opção pelo Simples Nacional também foram ampliados

O prazo para adesão ao Programa de Reescalonamento do Pagamento de Débitos no Âmbito do Simples Nacional (Relp) foi prorrogado de 29 de abril para o último dia útil de maio de 2022 (31/5). A decisão foi tomada pelo Comitê Gestor do Simples Nacional (CGSN) em reunião realizada em 20 de abril último. Também foi adiado o prazo para regularização das dívidas impeditivas da opção pelo Simples Nacional, mudando de abril para o último dia útil de maio (31/5). A entrega da Declaração Anual do Microempreendedor Individual/Sistema de Recolhimento de Valores Fixos Mensais dos Tributos do Simples Nacional (DASN/Simeis), por sua vez, antes prevista para o fim de maio, poderá ser realizada até o último dia útil de junho (30/6).

Acesse a portaria nº 3.714, de 27 de abril de 2022, que alterou os prazos.

<https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=29/04/2022&jornal=515&pagina=508&totalArquivos=583>

O motivo do adiamento da adesão ao Relp é a necessidade de adequação do calendário, até que seja definida a sua fonte de compensação, conforme exigência da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). A Receita Federal e a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) já estão com tudo pronto para operacionalizar o parcelamento. Mais de 400 mil empresas deverão aderir ao Relp pela Receita, num montante de débitos estimado em R\$ 8 bilhões. Já pelo lado da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), cerca de 256 mil empresas, em negociações que devem atingir R\$ 16,2 bilhões.

Os demais prazos foram ajustados para permitir que empresas que tenham optado pelo Simples Nacional até 31 de janeiro possam aproveitar o parcelamento especial, regularizar suas dívidas e permanecer no regime, além de evitar o acúmulo de obrigações em um curto espaço de tempo. Além do prazo para adesão ao Relp, o ato do CGSN também reajustou o vencimento das parcelas, da entrada e demais prestações do acordo a ser firmado.

O CGSN decidiu adiar também o prazo para a regularização das dívidas impeditivas de opção pelo Simples Nacional e para a entrega da Declaração Anual do MEI, porque a instituição do Relp está diretamente ligada ao fornecimento, às microempresas e empresas de pequeno porte, de mecanismos para manutenção de sua situação regular. Esse é um requisito legal – nos termos do art. 17, V, da Lei Complementar nº 123, de 2006 – para permanência das empresas no regime especial do Simples Nacional. A manutenção da data anterior, antes da efetiva abertura do prazo para adesão ao Relp, frustraria a intenção da norma, segundo a PGFN.

Características

O Relp foi criado pela Lei Complementar nº 193/2022 e regulamentado pelas Resoluções CGSN nºs 166/2022, 167/2022 e 168/2022. O programa oferece parcelamento com reduções nos valores de juros e multas para os débitos do Simples Nacional ou do Simeis apurados até fevereiro de 2022.



Existem seis modalidades de adesão ao programa para o Simples Nacional e para o Simei. O empresário que decidir pela adesão adotará uma das modalidades de pagamento, de acordo com sua inatividade ou redução de receita bruta. O valor da entrada (de 1% a 12,5%) é calculado com base no valor da dívida consolidada. O valor mínimo da parcela é de R\$ 300 para débitos do Simples Nacional e de R\$ 50 para débitos do Simei.

Quem adere é beneficiado com a possibilidade de pagamento das dívidas em até 15 anos, além de ter descontos em multas, juros e encargos legais. O Relp também beneficia empresas em recuperação judicial.

Segundo a Receita Federal e a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, para contribuintes que aderirem no dia 29 de abril de 2022, a primeira parcela terá vencimento no mesmo dia.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 29/04/2022

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - CONSENSO JÁ

A análise dos vetos à Lei n. 14.273/21, o Novo Marco Legal das Ferrovias, pelo Congresso Nacional, foi novamente adiada ontem. E o motivo é a falta de entendimento entre os ministérios da Infraestrutura e da Economia sobre o artigo, vetado, que trata da possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de ferroviária. Mais uma vez, as duas pastas se enfrentam e essa disputa acaba ultrapassando os limites do Executivo, chegando ao Parlamento. É uma situação que tem de ser resolvida logo.

Elogiado pelo setor privado, pela facilitação que trouxe para a abertura de novas linhas férreas no País, o Novo Marco Legal das Ferrovias foi um dos grandes avanços trazidos pelo atual Governo ao setor da Infraestrutura. O texto permite que novas ferrovias possam ser projetadas, desenvolvidas e operadas por empresas privadas a partir de uma autorização, ou seja, sem a necessidade de licitação. Mas seu Artigo 64 teve o parágrafo § 11 vetado pelo presidente Jair Bolsonaro. Essa parte do texto prevê que uma concessionária pode pedir a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de seu contrato ferroviário com o Governo, quando provar que há um desequilíbrio devido à implantação de alguma ferrovia nova como concorrente, construída em sua área de influência por meio de autorização.

Um dos argumentos para o veto presidencial, apoiado pelo Ministério da Economia, é que esse parágrafo cria um “direito aparentemente automático e inequívoco ao concessionário, o que implicaria a alocação de risco fiscal para a União, ao criar a possibilidade de esta arcar com eventual despesa referente ao reequilíbrio”. Já a pasta da Infraestrutura considera a possibilidade de reequilíbrio contratual legítima.

Que a entrada de uma linha férrea autorizada na área de influência de uma concessão ferroviária afeta o potencial comercial desta última, é claro. E o Executivo deve manter o equilíbrio concorrencial do setor. Assim, os argumentos do Ministério da Infraestrutura se mostram coerentes com a realidade desse mercado. Além disso, garantem uma maior segurança jurídica a essas concessões.

De qualquer forma, cabe ao Executivo chegar logo a um consenso e definir de vez como ficará o Novo Marco Legal das Ferrovias, setor estratégico para o desenvolvimento do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/04/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

RIO GRANDE DO NORTE I

O Governo do Rio Grande do Norte está prestes a definir onde irá implantar seu novo porto-indústria multipropósito, empreendimento que será a base para viabilizar a implantação de parques eólicos na costa do estado. Estudos contratados em maio de 2021, junto à Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), já identificaram quatro possíveis pontos para o projeto. A escolha será feita pela equipe da Secretaria de Desenvolvimento Econômico.

RIO GRANDE DO NORTE II

As quatro opções de locais para a implantação do porto são: a margem esquerda do Rio Potengi e as faixas litorâneas dos municípios de Touros, Caiçara do Norte e Porto do Mangue. O Porto de Natal foi descartado para receber esse projeto pois não conta com área para expansão, segundo pesquisadores da UFRN. Para a instalação de um porto-indústria multipropósito, considera-se necessário um espaço mínimo de 5 mil hectares.

PECÉM

O Porto de Pecém (CE) participará do World Hydrogen 2022 Summit & Exhibition, evento organizado pelo Porto de Roterdã (Países Baixos) nos próximos dias 9 e 11 de maio em Roterdã. O fórum reunirá mais de 120 empresas que atuam no setor de hidrogênio verde (H2V), para mostrar as novas tecnologias e as aplicações do combustível na sociedade. Pecém tem negociado a implantação de várias usinas de produção de H2V.

SEGURANÇA

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, órgão regulador do setor) realizará o fórum Navegue Seguro no próximo dia 3 de maio, em Belém (PA). O evento reunirá representantes dos setores privado e público para debater o desenvolvimento do transporte aquaviário e os direitos dos usuários no transporte fluvial. Durante o fórum, a Antaq fará o lançamento do aplicativo Navegue Seguro. Para participar, os interessados devem se inscrever no site da agência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/04/2022

NACIONAL - CONGRESSO ADIA NOVAMENTE VOTAÇÃO DE VETOS DO MARCO LEGAL DAS FERROVIAS

Parlamento aguarda consenso entre ministérios sobre artigo da lei que trata do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de ferroviária

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



Ministério da Infraestrutura reconhece que concessionárias podem pedir o reequilíbrio econômico-financeiro de seus contratos, caso novas linhas férreas sejam autorizadas a operar em sua área de influência. Pasta da Economia é contra a medida

O líder do Governo no Congresso, senador Eduardo Gomes (TO), sugeriu uma nova rodada de negociações entre parlamentares para que haja uma votação mais coesa na próxima semana



O Congresso Nacional adiou novamente ontem, dia 28, a análise dos vetos da Lei 14.273/21, o novo Marco Legal das Ferrovias. O texto permite que novas ferrovias possam ser projetadas, desenvolvidas e operadas pelas empresas privadas por meio de autorização, ou seja, sem a necessidade de licitação. O motivo do adiamento foi a falta de entendimento entre o Ministério da Infraestrutura e Ministério da Economia sobre o veto no § 11 do art. 64, que trata da possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de ferroviária.

De acordo com o texto aprovado no Congresso, no ano passado, a concessionária poderá pedir a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando provar que haverá desequilíbrio em razão da entrada de alguma ferrovia nova como concorrente, construída dentro de sua área de influência por meio de autorização.

O reequilíbrio poderá ser feito com redução do valor de outorga, aumento do teto tarifário, fim da obrigação de investimentos ou ampliação de prazo. O dispositivo tem como objetivo proteger as concessionárias de ferrovias que, diferentemente das futuras autoritárias, devem obedecer a tetos tarifários.

Mas o artigo foi vetado pelo Governo. De acordo com o estudo de veto publicado pelo Executivo, o dispositivo introduz um novo conceito para contratos vigentes. Também cria um “direito aparentemente automático e inequívoco ao concessionário, o que implicaria a alocação de risco fiscal para a União, ao criar a possibilidade de esta arcar com eventual despesa referente ao reequilíbrio”.

Desde o início, o regulamento tem a aceitação do Ministério da Infraestrutura, que entende que a entrada de autoritárias pode trazer prejuízos aos contratos já firmados com as concessionárias. Já o Ministério da Economia defendeu, ao longo de toda a tramitação da matéria, que o dispositivo traria novos gastos para o Governo. Uma disputa de bastidores do Executivo se instaurou e, até o momento, não há consenso em Brasília sobre o assunto.

Agora, os vetos do Novo Marco Legal das Ferrovias passam a trancar a pauta do Congresso. Ou seja, para que outras matérias possam ser apreciadas, os parlamentares devem obrigatoriamente deliberar sobre o tema. Uma nova reunião de líderes do Congresso foi marcada para a próxima semana. Caso haja consenso, uma sessão deverá acontecer na quinta-feira da próxima semana, dia 5.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/04/2022

OPERAÇÃO DA RECEITA FEDERAL APREENDE OITO AERONAVES NO INTERIOR DE SÃO PAULO

Fiscalização suspeita que as aeronaves seriam empregadas em atividades ilícitas, como transporte de drogas, contrabando ou garimpo ilegal

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br

Após os trâmites legais, pelas características das aeronaves, elas devem ser destruídas, pois não podem ser regularizadas

A Receita Federal apreendeu oito aeronaves irregulares em Bragança Paulista (SP) ontem, dia 28, durante a operação “No Fly”. A ação foi conjunta com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

As aeronaves apreendidas foram importadas sem a certificação de aeronavegabilidade do país de origem. Sem esse documento, elas não poderiam ter sido importadas, nem podem ser regularizadas para voo no Brasil.

A fiscalização suspeita que, por não poderem ser regularizadas, as aeronaves seriam empregadas em atividades ilícitas, como transporte de drogas e contrabando ou garimpo ilegal.

Cada aeronave custa aproximadamente R\$ 100 mil, contabilizando um total de R\$ 800 mil na apreensão. Após os trâmites legais, pelas características das aeronaves, elas devem ser destruídas, pois não podem ser regularizadas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 29/04/2022

NACIONAL - AÉREAS COMEMORAM MP DO VOO SIMPLES. MAS CRITICAM GRATUIDADE PARA BAGAGENS

Segundo a Abear, o pagamento de taxas para o transporte de malas ocorre em todo o mundo e sua exclusão afasta as chamadas empresas low costs

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



Para Sanovicz, a mudança na cobrança de bagagem vai no sentido contrário da própria MP, pois reduz a competitividade do País

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) comemorou a aprovação da Medida Provisória 1089/21, a “MP do Voo Simples”. A norma objetiva desburocratizar o setor. Ao todo, foram revogados e revistos 121 dispositivos da regulação anterior da aviação civil. O texto ainda será analisado

pelo Senado.

As principais mudanças trazidas pela MP tratam da revisão de toda a tabela e dos valores da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC), reduzindo de 342 para 25 fatos geradores. Esses fatores são compostos por índices de complexidade, barateando os serviços considerados mais simples e criando preços mais justos para os mais complexos.

O texto também altera o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), para simplificar exigências de cadastro de aeronaves consideradas menos complexas. Para isso, revoga dispositivos procedimentais para obtenção do RAB, além de unir requisitos para facilitar a compreensão das exigências legais e normativas.

Durante a tramitação do texto, algumas propostas foram acrescentadas à MP. A principal trata da volta do direito do passageiro de despachar gratuitamente até 23 kg de bagagem em voos nacionais e de até 30 kg, em internacionais. Desde 2017, as empresas aéreas cobravam separadamente para despachar malas. A emenda foi de autoria da deputada Perpétua Almeida (PCdoB-AC) e recebeu 273 votos a favor e 148 contrários.

Em nota divulgada pela entidade, o presidente da Abear, Eduardo Sanovicz afirma que a aprovação da MP comporta uma desburocratização importante para buscar a recuperação mais rápida do setor pós-crise. Contudo, a inclusão da possibilidade do despacho gratuito reduzirá, segundo ele, a competitividade do segmento no País. “O governo acertou ao enviar uma MP que auxilia o setor aéreo na recuperação pós-crise da pandemia do novo coronavírus, mas a mudança na cobrança de bagagem vai no sentido contrário da própria MP, pois reduz a competitividade do País”, disse.

AFASTAMENTO DAS LOW COSTS



Ainda segundo a Abear, a gratuidade para bagagens diminuirá o interesse de novas empresas entrarem no mercado, uma vez que a cobrança é uma prática internacional, adotada sobretudo pelas empresas chamadas “low cost”, de baixo custo.

O modelo de companhia aérea low-cost (baixo custo, em livre tradução) surgiu em meados da década de 1990, nos Estados Unidos e na Europa. São empresas que operam com baixo custo e oferecem tarifas bem mais baratas que as companhias aéreas tradicionais

De acordo com a associação, a adoção da gratuidade apenas para bagagens de mão, implementada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), tem sido “praticada no mundo há pelo menos duas décadas, com novas opções para o passageiro que viaja apenas com um volume de mão a bordo. Antes dessa regra, o valor pelo despacho de bagagem era diluído no preço dos bilhetes de todos os passageiros”.

A nota prossegue afirmando que “é importante lembrar que, logo após a implementação da cobrança pela franquia de bagagem, ao menos oito empresas estrangeiras, sendo sete “low cost”, demonstraram interesse em operar no País. Em 2020, porém, a pandemia do novo coronavírus interrompeu abruptamente esse movimento”.

MAIS MUDANÇAS

De acordo com a MP, aprovada na forma de um substitutivo do relator, o deputado General Peternelli (União-SP), qualquer pessoa física ou jurídica poderá explorar serviços aéreos, observadas as normas do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e da autoridade de aviação civil.

A medida também simplifica os processos para fabricação, importação ou registro de aeronaves, que atualmente demandam muitas fases, podendo levar meses para se importar e registrar um avião no País. Na prática, a conectividade aérea, principalmente em regiões mais remotas, será beneficiada.

Com a MP, a Anac passa a ter maior poder regulatório em relação à criação e à extinção de tarifas aeroportuárias devidas pelas companhias aéreas e seus passageiros, pelo uso da infraestrutura aeroportuária. Assim, o texto retira, da Lei n. 6.009/73, a lista das tarifas incidentes, como as de embarque, conexão, pouso e armazenagem.

Com a aprovação da MP, também acaba a obrigatoriedade de as companhias aéreas informarem à Anac os preços praticados, que serão comunicados conforme regulamentação a critério da agência. De igual forma, acaba a obrigatoriedade legal de a agência estabelecer mecanismos de fiscalização e publicidade das tarifas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/04/2022

NACIONAL - INDICADO PARA DIRETORIA DA ANTAQ DEVE SER SABATINADO EM MAIO PELO SENADO

Prevista para esta semana, avaliação foi adiada, mas eleição do diretor da agência segue acordada

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br

O Senado adiou o novo esforço concentrado para deliberações e sabinas de autoridades, inclusive as do indicado a diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho. Esse esforço estava previsto para ocorrer na terça e na

quarta-feira passadas. Contudo, o presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), decidiu adiar para 10 e 12 de maio. A explicação foi que, com isso, o Congresso pode aguardar novas mensagens de indicações de autoridades por parte do Executivo.



Vice-almirante Lima Filho exerce, desde 2018, o cargo de presidente do Tribunal Marítimo, órgão vinculado à Marinha do Brasil e que tem jurisdição em todo o território nacional. Caso assuma a diretoria, ele entrará no lugar do ex-diretor Adalberto Tokarski

Atualmente, a determinação do presidente do Senado é de que todas as sabbatinas de autoridades sejam feitas por meio do esforço concentrado. A

modalidade é uma designação informal para períodos de sessões destinadas a discussões exaustivas e votação de matérias específicas em caráter emergencial.

Durante esses períodos, nas sessões, a fase de discursos sobre outros temas pode ser abolida, permanecendo apenas a ordem do dia. O objetivo do esforço é tentar reunir parlamentares e ter quórum para votar pautas consideradas importantes e urgentes.

Decisão do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSDMG), é de que todas as sabbatinas de autoridades sejam feitas por meio do esforço concentrado

ANTAQ

Desde o último esforço com centrado, o Governo já havia indicado para o cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) o vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho. Ele deverá ocupar o lugar do ex-diretor Adalberto Tokarski, cujo mandato terminou em fevereiro deste ano.

O vice-almirante exerce, desde 2018, o cargo de presidente do Tribunal Marítimo (TM), órgão vinculado à Marinha do Brasil e que tem jurisdição em todo o território nacional. O TM julga atos, fatos da navegação e acidentes, bem como administra o Registro Especial Brasileiro (REB). O seu mandato deve se encerrar em 1º de agosto de 2022.

Segundo apuração feita pelo BE News, a indicação de Wilson Pereira Lima Filho não partiu do Antaq, mas do Palácio do Planalto, seguindo a diretriz do presidente Jair Bolsonaro de ter militares em postos estratégicos do Governo.

Apesar de a indicação de Lima Filho ter sido publicada no início do mês, ela não foi analisada pela Comissão de Infraestrutura do Senado na última sabbatina. Apuração do BE News mostrou que a sabbatina não aconteceu porque, na época, o militar estava em viagem internacional. Mas a avaliação está acordada entre o Congresso e o Executivo e deve ocorrer no próximo esforço concentrado do Senado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/04/2022

FOODTECH: STARTUPS COM SOLUÇÕES VOLTADAS AO SETOR DE ALIMENTOS CRESCERAM 246% NA ÚLTIMA DÉCADA

Leonardo Delfino - engenheiro civil

O segmento de alimentação cresceu muito em 2020. As soluções de tecnologia, como aplicativos de delivery, ajudaram as empresas a vender mais durante o isolamento social. Os downloads dos aplicativos cresceram 700%, só em São Paulo, é o que revela a empresa AppsFlyer. Essas e outras soluções tecnológicas fazem parte do conceito de foodtechs.

Foodtechs no entanto não são apenas esses recursos, eles também estão relacionados com a produção dos alimentos em si. Entenda melhor o que são as foodtechs, quais são as vantagens de usá-las nos negócios e como anda o mercado brasileiro.

O que são Foodtechs?

Foodtechs são empresas que utilizam a tecnologia no desenvolvimento de produtos alimentício, tornando o setor mais inovador e disruptivo. A tecnologia é incorporada nos processos de toda a cadeia: produção, distribuição, venda, consumo, serviço e retorno (reciclagem).

O objetivo de uma foodtech é identificar as dores do setor e resolvê-las com praticidade, agilidade e de forma acessível para todos.

O mercado brasileiro das Foodtechs

Uma estimativa da Research and Markets revela que até 2022, o mercado global de foodtechs vai chegar a US\$ 250,4 bilhões. No Brasil, um levantamento de 2018, mostra que o setor contava com 90 startups.

De acordo com a Finistere Ventures, mais de 50% do investimento em startups brasileiras, no mesmo ano, foi feito em foodtech. Um total de US\$ 500 milhões. A maioria dessas empresas ainda está em fase inicial e poucas são conhecidas.

O relatório “Food Techs”, publicado pela Liga Insights, que mapeou 322 startups brasileiras do universo de foodtechs divididas em 16 grandes áreas, revela que o número de empresas do setor aumentou, globalmente, 246% na última década. As vendas deste mercado cresceram, no mesmo período, 13,2% ao ano.

“Temas relacionados à alimentação são muito discutidos fora do Brasil, porque existe o desafio de alimentar dez bilhões de pessoas em 2050. Mas nós não estamos aproveitando isso, o que nos coloca em um atraso considerável em relação a outros mercados, como o americano, europeu, israelense, em questão de tecnologia e manipulação de alimentos. Então os movimentos são necessários, para aproveitar a genética empreendedora do brasileiro, as oportunidades e transformar os processos, para produzir melhor, de forma mais sustentável e rentável”, explica Ana Carolina Bajarunas, CEO da Builders e Idealizadora do FoodTech Movement, em entrevista ao portal da Liga Insights.

Entre as oportunidades de negócio no setor de foodtech, podemos destacar soluções de logística e entrega, que tiveram bastante sucesso nos últimos anos, seguidas por marketplace de alimentos, reaproveitamento e redução de desperdícios ou resíduos, biotecnologia para produção de alimentos à base de plantas, gestão do varejo e plataformas farm-to-table (conexão direto do produtor rural com o consumidor final). É a mudança do mercado de alimentação!

REGIÃO SUL - PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA ALTA DE 25% NA EXPORTAÇÃO DE SOJA NO 1º TRIMESTRE DO ANO

QUASE 5 MILHÕES DE TONELADAS DA COMMODITY EM GRÃOS, ÓLEO OU FARELO FORAM EMBARCADAS PELOS TERMINAIS PARANAENSES DE JANEIRO A MARÇO

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Neste ano, além das exportações estarem em alta, não houve ainda nenhum registro de qualquer volume importado do complexo soja, segundo a Autoridade Portuária de Paranaguá

Porto de Paranaguá (PR) registrou aumento de 25% na exportação do complexo soja nos três primeiros meses do ano, na comparação com o mesmo período do ano anterior. Foram 4,97 milhões de toneladas embarcadas do produto em grãos, óleo ou farelo, contra 3,98 milhões de toneladas registradas

entre janeiro, fevereiro e março de 2021.

Os dados foram divulgados ontem pela Portos do Paraná, a Autoridade Portuária de Paranaguá.

O maior crescimento foi registrado no óleo de soja: 57,3%. Foram mais de 327 mil toneladas carregadas no trimestre atual, contra 208 mil toneladas no período em 2021.

Neste ano, além das exportações estarem em alta, não houve ainda registro de qualquer volume importado do complexo soja, segundo a Autoridade Portuária. Dado que difere do ano passado, quando houve o desembarque de 45,5 mil toneladas de óleo de soja no período.

“Ao que tudo indica, apesar da quebra na safra, boa parte da produção tem ficado também no mercado interno”, disse Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná.

Em relação ao farelo de soja, foram exportadas 1,34 milhão de toneladas, volume 38,4% maior que as 970 mil toneladas registradas no ano passado.

Em Paranaguá, o maior aumento foi registrado na exportação do óleo de soja: 57,3%. Foram mais de 327 mil toneladas embarcadas no primeiro trimestre do ano, contra 208 mil toneladas carregadas no mesmo período de 2021

“O Paraná tem um dos principais parques esmagadores de soja do Brasil. Inclusive, a tendência é que o País importe soja em grão e exporte o farelo, que tem maior valor agregado”, afirmou o diretor-presidente.

Quanto à exportação de soja em grão, a alta foi de 17,6%. Neste ano, de janeiro a março, 3,3 milhões de toneladas saíram do País pelo Porto de Paranaguá. No mesmo período, em 2021, foram 2,8 milhões de toneladas.

Mas este cenário pode mudar nos próximos meses, com a diminuição da exportação do produto e até a necessidade de se importar soja. O alerta é do economista Marcelo Garrido, do Departamento de Economia Rural (Deral) da Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento (Seab) do Paraná.

De acordo com Garrido, a alta observada nas exportações de soja pelos Portos do Paraná é reflexo do aumento da demanda de alimentos no mundo. “Nos últimos anos, o consumo mundial

tem crescido e feito com que as exportações dos países produtores de alimentos acompanhem esta demanda”, explicou.

Outro fator que favoreceu o Brasil nos últimos anos, segundo o economista, são as cotações cambiais, que de uma forma geral beneficiam os produtos brasileiros no mercado internacional.

Mas, com um menor volume da commodity disponível neste ano – o Deral prevê quebra de 39% da safra de soja no estado do Paraná – e uma demanda interna crescente, a tendência é que a parcela direcionada à exportação nos próximos meses seja reduzida, analisa Marcelo. “Como tivemos uma safra menor neste ano e a demanda interna é grande, é possível que haja, inclusive, a necessidade de importação”, pontuou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/04/2022

REGIÃO SUL - DADOS DA CONAB INDICAM QUEDA DE 11,4% NA PRODUÇÃO NACIONAL DA COMMODITY

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br

Os dados deste mês do acompanhamento da safra brasileira de grãos, feito pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), indicam que a produção nacional de soja para o ano é de 122,4 milhões de toneladas, uma redução de 11,4% em relação à safra anterior. A área colhida já chegava a 75,8% do total quando o levantamento foi feito, na terceira semana de março.

As chuvas ocorridas em praticamente todo o País ajudaram na recuperação de uma pequena parcela de lavouras semeadas tardiamente na Região Sul e no Mato Grosso do Sul. Mas não reverteram o cenário de queda da produtividade, já anunciado em levantamentos anteriores.

O Rio Grande do Sul segue como o estado mais atingido pelo déficit hídrico em novembro e dezembro de 2021, seguidos por Paraná e Mato Grosso do Sul.

Em cenário oposto, a maioria dos outros estados conseguiu produtividade superior à obtida na última safra, com destaque para o Piauí, que tem registrado rendimentos 12,7% superiores até o momento.

Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás já se aproximam do final da colheita, superando mais de 97% da área semeada. E as estimativas indicam produtividade nacional média de 3.000 kg/ha e uma produção brasileira total de 122,43 milhões de toneladas, queda de 14,9% e 11,4%, respectivamente. A queda na produção só não foi maior devido ao aumento de 4,1% da área semeada, alcançando 40.804,9 milhões de hectares nesta safra.



PARANÁ

Na análise estadual, o Paraná segue para a finalização da safra, com 83% da área já colhida. As lavouras mais a oeste do Estado, com fases mais adiantadas, foram as mais prejudicadas pela estiagem, com perdas bastante acentuadas.

As lavouras mais tardias, apesar de também terem sido afetadas pela pouca chuva, têm apresentado melhores produtividades

Secretário de Portos visita Paranaguá

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni (à esquerda), esteve ontem no Porto de Paranaguá (PR). Ele participou da reunião do Conselho de Administração da Portos do Paraná, órgão que preside, e depois, acompanhado pelo

diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia (à direita) visitou as obras do novo terminal de celulose da Klabin, no Cais Oeste. Iniciada em junho de 2021, a construção da unidade está avançada e deve ficar pronta ainda este ano. Piloni ainda lembrou que estão previstos, para os próximos meses, leilões de terminais do complexo marítimo. As áreas serão destinadas à movimentação de grãos e líquidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/04/2022

OPINIÃO – ESG - O ENGAJAMENTO DOS ACIONISTAS NA ADOÇÃO DO MODELO EMPRESARIAL SUSTENTÁVEL



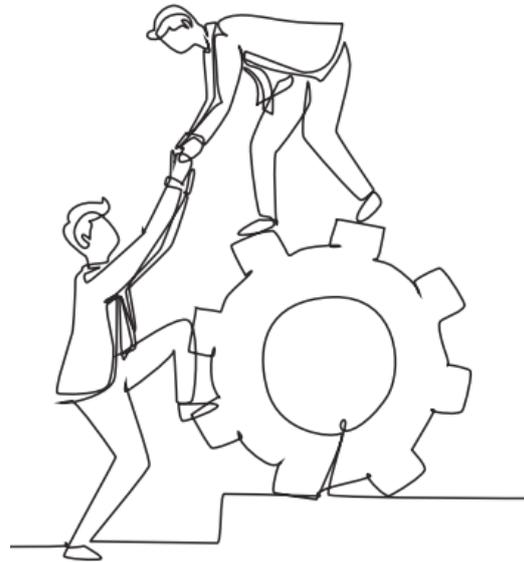
JOÃO EDUARDO AMARAL Diretor Geral e de Operações da iniciativa Voz dos Oceanos e presidente do Conselho ESG do Fórum Brasil Export opiniao@portalbenews.com.br



REBECCA ALONSO NASCIMENTO Secretária do Conselho ESG do Fórum Brasil Export e Advogada do J Amaral Advogados e da iniciativa Voz dos Oceanos opiniao@portalbenews.com.br

Objetivo primordial das sociedades empresárias, a obtenção de lucro, desde sempre, é também o principal foco dos acionistas, especialmente daqueles que detêm ações de grandes companhias de capitais negociados nas bolsas de valores. Além de legítima, a finalidade lucrativa, quando se investe em uma empresa, é peça fundamental no giro da economia capitalista. O que se espera do capitalismo, no entanto, vem mudando a passos largos, e a persecução do lucro sustentável é – de forma acertada – o novo direcionador das atividades empresariais.

E é nesse sentido que se mostra crucial o papel dos acionistas no cumprimento, pelas empresas, dos compromissos e das metas sustentáveis. De nada adianta que uma organização se transforme cultural e estrategicamente, sem que haja a devida valorização dessas mudanças pelos detentores do capital – os donos do negócio.



Sabemos que, usualmente, o retorno almejado pelos acionistas ao investimento realizado conta com prazo de vencimento – espera-se receber a “recompensa” dentro do menor tempo possível. Na contramão disso, adequar-se às métricas ESG e concretizar políticas sustentáveis envolvem medidas de médio e longo prazo. Como fazer, então, para equilibrar essa balança, e manter os acionistas engajados e comprometidos com as questões socioambientais?

Como já amplamente discutimos nos artigos antecedentes, tornar-se – e manter-se – sustentável requer a adoção, pela empresa, exclusivamente e em conjunto com seus shareholders e stakeholders, de uma série de diligências voltadas a esse fim. A transformação de consciência, com o entendimento de que a sustentabilidade é uma tendência necessária, requer a construção de um relacionamento sólido entre a empresa e seus acionistas.

A verdade é que nenhuma corporação pretende deixar seus investidores insatisfeitos, certo? E é por isso que é essencial que ela demonstre, de forma firme e clara, que é, sim, possível aferir excelentes resultados econômicos com a adoção do modelo sustentável. Por outro lado, os investidores precisam empregar recursos para a implementação das práticas ESG, entendendo que essa é a nova referência e exigência do mercado e dos consumidores, independentemente do setor, e que, sem isso, não há negócio que sobreviva no futuro próximo.

É imprescindível, igualmente, que os investimentos se direcionem à aplicação de recursos para promoção de mudanças gradativas dos setores mais “ambientalmente problemáticos”, como, por

exemplo, o comprometimento das indústrias petrolífera e de carvão com a alteração da matriz energética, para a produção de energias limpas, e com políticas de descarbonização.

Além disso, sabemos que a exploração econômica que tem por base a degradação do meio ambiente já há muito não se sustenta. Isso é um fato. O impacto da indústria deve ser positivo, promovendo a regeneração do meio ambiente, e não a sua devastação. Ao se investir em uma empresa, portanto, é preciso que os acionistas tenham em mente o entendimento de que hoje tal exploração está intimamente atrelada à conservação ambiental, e é esse “casamento com o sustentável” que promoverá lucratividade às companhias.

Outro ponto interessante é que uma empresa social e ambientalmente responsável é mais competitiva no mercado, o que é fator para manutenção dos antigos e atração de novos investidores. Muito diferente do que se pensava há alguns anos, o desenvolvimento não deve ser temido, por ser – supostamente – antagônico à proteção ambiental. Muito longe disso. Há que se incentivá-lo, adicionando-se apenas a palavra “sustentável” a sua estrutura.

Entendemos que a voz ativa dos acionistas dentro das companhias – e aqui é importante nos atentarmos ao papel fundamental dos acionistas institucionais – deve ser utilizada para atendimento do interesse a longo prazo de toda a coletividade, em prevalência aos interesses individuais de curto prazo. Não se trata, portanto, de um exercício de adivinhação ou de análise de probabilidades. Fato é que sustentabilidade, cada vez mais, passa a ser também sinônimo de rentabilidade.

A EXPLORAÇÃO ECONÔMICA QUE TEM POR BASE A DEGRADAÇÃO DO MEIO AMBIENTE JÁ HÁ MUITO NÃO SE SUSTENTA. ISSO É UM FATOS. O IMPACTO DA INDÚSTRIA DEVE SER POSITIVO, PROMOVENDO A REGENERAÇÃO DO MEIO AMBIENTE, E NÃO A SUA DEVASTAÇÃO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/04/2022



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ONE QUADRUPLICOU LUCROS EM 2021

Informação: Transportes e Negócios (29 de abril de 2022)



No ano fiscal de 2021, terminado em Março, a ONE duplicou as receitas e quadruplicou os lucros, com praticamente os mesmos contentores.

A ONE encerrou o exercício de 2021 (Abril de 2021 a Março de 2022) com um resultado líquido de 16,8 mil milhões de dólares, que compara com os 3,5 mil milhões do ano fiscal anterior. O EBITDA cresceu 276% e o EBIT 349%.

No mesmo período, as receitas cresceram 109% e atingiram os 30,1 mil milhões de dólares, anunciou a companhia nipônica.

E no entanto os volumes transportados mantiveram-se praticamente inalterados: cresceram 1% para 12,06 milhões de TEU, tendo até decrescido ligeiramente no Transpacífico, sobretudo por força dos congestionamentos nos portos norte-americanos.

A melhoria dos resultados foi, portanto, consequência sobretudo do aumento dos fretes, particularmente no mercado spot. Sem indicar valores absolutos, a ONE referiu a duplicação dos valores médios no Ásia – América do Norte (eastbound) e a triplicação no Ásia – Norte da Europa (westbound). E as subidas foram ainda maiores no quarto trimestre do exercício (Janeiro a Março de 2022).

A otimização da utilização da capacidade também deu uma preciosa ajuda, com taxas de ocupação de 100% precisamente precisamente nos tráfegos mais rentáveis.

Sobre o exercício de 2022, a ONE reserva para mais tarde o anúncio das suas previsões, justificando-o com a manutenção das dificuldades nas cadeias globais de abastecimento, o prolongar da guerra na Ucrânia e o renovado impacto da Covid-19 na China.

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

Data: 29/04/2022

MAERSK ARREBATA O PRIMEIRO LUGAR DA COSCO EM NÚMERO DE CONTÊINERES TRANSPORTADOS

Informação: Mundo Marítimo (29 de abril de 2022)



Números de remessas das linhas de navegação começam a retornar aos números pré-pandemia

Os volumes embarcados da Cosco caíram abaixo dos da Maersk no último trimestre de 2021, depois que as cargas da companhia de navegação chinesa caíram 13% ano a ano. A Maersk, por sua vez, mais uma vez ultrapassou sua rival depois de registrar uma queda muito mais modesta nos embarques no mesmo período de 4%, relata a Alphaliner .

As duas companhias de navegação competem pela maioria dos embarques (excluindo a MSC, que não publica números) desde meados de 2018, quando a Cosco adquiriu a OOCL. Até recentemente, o grupo chinês parecia estar prevalecendo, tendo superado os volumes carregados pela Maersk por seis trimestres consecutivos a partir do segundo trimestre de 2020. No entanto, a diferença permanece marginal, com apenas 60.000 TEUs separando as duas linhas nos últimos anos. 2021.

No geral, as oito principais companhias marítimas registraram volumes de transporte de 25,4 MTEUs no trimestre outubro-dezembro de 2021, o que equivale a uma queda de 8% em relação ao ano anterior.

Os problemas de congestionamento continuam a sufocar o movimento de contêineres, apesar da alta demanda, enquanto a escassez de contêineres e os problemas contínuos de tripulação exacerbaram o problema, ocupando mais capacidade da frota por TEU.

Apesar disso, há sinais de retorno aos níveis pré-pandemia. O total de embarques para as oito linhas de navegação atingiu 103,6 MTEUs em 2021, acima dos 100,8 MTEUs em 2020, quando os volumes do primeiro semestre foram severamente afetados pelo impacto do COVID-19. Isso está um pouco acima dos 102,9 MTEUs registrados em 2019, o último período não afetado pelo vírus.

Com a Maersk, por enquanto, restabelecida no primeiro lugar, seguida de perto pela Cosco, não há mudança nos próximos dois rankings. Embora a CMA CGM tenha mostrado uma queda ano a ano nos embarques no quarto trimestre, transportou um total de 22 MTEUs em 2021, um aumento de 2% em relação ao pré-COVID-19, e permanece confortavelmente a terceira maior linha de transporte em termos de volumes transportados.

É seguida pela Hapag-Lloyd em quarto lugar, que registrou embarques de 11,8 MTEUs em 2021, número que permaneceu estável em relação a 2020, mas caiu -1% em relação a 2019.

Entre as operadoras menores, ZIM e Wan Hai Lines apresentaram o maior crescimento. A Wan Hai registrou volumes enviados de 4,9 MTEUs em 2021, um aumento de mais de 10% em relação a 2019. A ZIM registrou 3,4 MTEUs em remessas para 2021, um salto acentuado dos 2,8 MTEUs registrados tanto em 2019 quanto em 2020.

Os números, embora mostrem os contêineres transportados, não refletem as toneladas-milhas transportadas, fator na comparação das transportadoras de longa distância com aquelas com operações intra-regionais substanciais.

As taxas médias por TEU aumentaram novamente para todas as companhias marítimas no último trimestre de 2021, embora os desempenhos individuais tenham sido mistos, refletindo a exposição das companhias marítimas às principais rotas leste-oeste e sua participação nos negócios spot. No entanto, a maioria ganhou mais de US\$ 2.500 por TEU no período, com a ZIM quebrando a marca de US\$ 3.500 por TEU pela primeira vez.

Em média, as receitas por TEU aumentaram 13% em relação ao trimestre anterior, à medida que o ritmo das tarifas continuou.

As primeiras indicações de linhas como a OOCL, que divulgou sua atualização operacional na semana passada, sugerem outro aumento trimestral nas taxas de TEU nos primeiros três meses de 2022.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/04/2022*

GUIANA NEGOCIA COM ABU DHABI PORTS A CONSTRUÇÃO DE UM PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS

Informação: Mundo Marítimo (29 de abril de 2022)



Terminal também ligaria o vizinho Suriname e o norte do Brasil aos mercados mundiais – Foto: Mundo Marítimo

A Guiana, sede da maior descoberta de petróleo da última década, está em negociações com a Abu Dhabi Ports para construir um porto de águas profundas para atender ao rápido desenvolvimento econômico da costa caribenha da América do Sul. O porto lidaria com produtos agrícolas, conectando não apenas a Guiana, mas também o vizinho Suriname e o norte do Brasil aos mercados mundiais,

informou a Bloomberg .

“Devemos ter um grande porto de águas profundas para lidar com um navio Panamax. Estamos conversando com a Abu Dhabi Ports”, disse o presidente da Guiana, Irfaan Ali, durante um seminário de investimentos em Londres. Vale ressaltar que ele não deu detalhes sobre o custo do porto ou seu financiamento.

A Guiana, com uma população de cerca de 800.000 habitantes, deverá ser uma das economias de crescimento mais rápido do mundo este ano, alimentada pelas receitas do petróleo das fazendas administradas pela Exxon Mobil Corp. a cerca de 140 milhas da costa.

O governo quer diversificar rapidamente a economia para evitar o destino de outros países em desenvolvimento que foram vítimas da chamada doença holandesa, em que o boom dos recursos naturais faz com que outros setores declinem.

A economia da Guiana crescerá 47% este ano, além de 20% em 2021 e 43% em 2020, segundo o Fundo Monetário Internacional.

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

Data: 29/04/2022

ENTENDA COMO UM POSSÍVEL LOCKDOWN EM PEQUIM PODE IMPACTAR A ECONOMIA GLOBAL

Informação: CNN Brasil (29 de abril de 2022)



Pedestres caminham em frente a bandeira da China, em Pequim – Foto: REUTERS/Tingshu Wang

Assim como Xangai, que completou um mês de confinamento contra a disseminação de Covid-19, a capital chinesa Pequim pode ter que percorrer o mesmo caminho em breve, em meio a um aumento de casos da doença. O risco de isso acontecer em dois dos principais polos financeiros da China gera

preocupações no mercado global.

Enquanto Xangai é uma área portuária importante para o comércio com outros países, um bloqueio em Pequim poderia alavancar a paralisação da produção em razão dos meios de locomoção estagnados, como caminhões que levam e trazem mercadorias da capital até os portos parados, dizem especialistas ouvidos pelo ***CNN Brasil Business***.

Portanto, um lockdown na capital chinesa dificultaria ainda mais a movimentação dentro da China de itens que o país exporta a parceiros como o Brasil. Apesar disso, eventuais bloqueios em Pequim podem não ter a mesma intensidade do que os vistos em Xangai.

“O lockdown em Pequim talvez seja menos danoso que o imposto em Xangai, devido às cadeias de produção”, afirmou o professor de geoeconomia internacional da ESPM Leonardo Trevisan. Ele explica que a capital chinesa é um centro diretivo, enquanto Xangai é um centro financeiro global e um polo comercial e de transporte fundamental para a região.

Segundo o professor, três fatores podem parar essa cadeia de exportação: a falta de trabalhadores nas fábricas, a paralisação do transporte interno e impacto simultâneo em todas as economias do mundo.

“Durante um lockdown os trabalhadores não podem sair nas ruas, portanto não conseguem chegar até as fábricas. Isso somado a uma paralisação do transporte interno, o que faz com que os produtos não cheguem até os portos. Após essa sucessão de fatores, todas as economias são atingidas juntas”, completou.

Na visão do professor, a paralisação da produção em razão de um novo lockdown em uma área importante da China não terá efeitos somente para a exportação brasileira, mas também para a importação.

“A maior parte do iceberg são os gargalos que serão deixados, as interrupções de transporte, que podem nos deixar a médio prazo sem insumos chineses básicos que estão presentes no nosso dia a dia”, disse o professor.



Roberto Dumas, professor de economia internacional do Insper, ressaltou que o lockdown afeta principalmente os transportes terrestres, impossibilitando a deslocação de caminhões responsáveis por levar itens até os contêineres portuários.

“Isso significa que vai haver atrasos e falta de insumos no mercado. Vai faltar semicondutor, produtos farmacêuticos, vamos ter um novo choque de oferta, que deve acarretar um aumento no preço desses insumos”, declarou.

Segundo Dumas, a medida pode trazer um aspecto positivo para o mercado, pois tende a ter um efeito menor no preço das commodities energéticas e metálicas, como o petróleo.

“O preço do barril do petróleo pode cair e o preço do minério de ferro pode não subir mais também, o que por um lado é positivo”, afirmou.

O especialista, no entanto, destacou que o bloqueio deve depreciar o câmbio mais ainda e potencializar a inflação, elevando o preço dos insumos em falta em detrimento da paralisação dos transportes.

“Portanto, depende de qual lado você está. Mesmo com uma queda no barril de petróleo, o câmbio seria um problema para diminuir o preço da gasolina, por exemplo”, concluiu.

Política e contenção dos juros

O professor de geoeconomia internacional da ESPM Leonardo Trevisan chama a atenção para dois componentes que envolvem as próximas decisões: a continuidade de medidas sanitárias seguidas desde o início do surto e o fator político.

“Se juntarmos isso ao fato de uma política de controle monetário desalinhada, podemos observar um cenário de gargalos mais preocupante do que o que está sendo previsto atualmente”, destacou.

O especialista analisou que a determinação de um bloqueio na capital chinesa tem um contexto político inserido que pode impactar diretamente no período de duração do lockdown e de outras políticas.

“Haverá uma reunião no fim do ano para decidir se Xi Jinping terá mais um mandato, e se a economia estiver indo bem, ele não deve ter nenhum empecilho”, pontuou.

Conter os juros em meio à inflação e a um novo surto de casos de Covid tem frustrado a previsão do mercado, mas pode fazer parte da estratégia do presidente chinês.

“Se o BC chinês estiver pressionado a conter os juros, isso significará maior inflação e maior endividamento, mas a economia do país vai aquecer, ainda que em uma nação com uma das maiores dívidas PIB do mundo, que não conseguimos mensurar”, disse Leonardo Trevisan.

“A China vai tentar estimular sua economia como fez entre 2008 e 2020, fazendo mais elefantes brancos, projetando um crescimento nem que seja de mais infraestrutura, até desnecessária. Um crescimento econômico anabolizante e superficial”, afirmou Roberto Dumas, professor de economia internacional do Insper.

Cenário de pouca previsibilidade

As bolsas em todo o mundo têm refletido a tensão de um possível lockdown na capital chinesa, em meio à espera dos próximos passos de Xi Jinping.

Nesta segunda-feira (25), as bolsas asiáticas sofreram tombos devastadores. O maior deles ocorreu na bolsa de Xangai, que encerrou em queda de 5,13% em meio às atuais preocupações acerca da atual onda de Covid-19 na China.



Roberto Dumas salientou que a política “Covid Zero” não deve ser freada em um primeiro momento, mas também não deve ter fôlego para ser levada adiante no médio e longo prazo.

“Tudo vai depender de quando o governo chinês começar a flexibilizar as medidas de restrição. Mas do jeito que está, é impossível suportar essa situação por muito tempo”, afirmou.

Já Leonardo Trevisan acredita que o cenário deve durar cerca de seis meses, período que os exportadores devem ter em mente para se preparar para eventuais perdas, assim como o Banco Central em razão da falta de insumos e, conseqüentemente, o aumento dos preços.

“Apesar de todas as ressalvas, o quadro não é tão desesperador, pois a China não está enfrentando uma guerra em que a produção toda parou, mas estamos enfrentando uma situação com grau de previsibilidade muito pequeno”, destacou.

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

Data: 29/04/2022

SUZANO (SUZB3) ELEVA PREÇOS DE CELULOSE NA AMÉRICA DO NORTE E EUROPA

Informação: Moneytimes (29 de abril de 2022)

A Suzano (SUZB3) está comunicando clientes na América do Norte e Europa sobre aumentos de preços da celulose a partir de 1º de maio, informou uma fonte do mercado nesta sexta-feira.

O reajuste na América do Norte é de 60 dólares e fará com que o preço da tonelada de celulose da empresa na região vá para 1.520 dólares.

Já para a Europa o aumento é de 50 dólares, para 1.300 dólares a tonelada, segundo a fonte.

Procurada, a Suzano confirmou os aumentos.

Os reajustes ocorrem depois que a rival Klabin anunciou na semana passada elevação de 30 dólares no preço da celulose de fibra curta vendida à China a partir de 1º de maio. Com o aumento, o preço do produto da empresa na região será de 810 dólares a tonelada.

A Suzano, maior produtora de celulose de eucalipto do mundo, ainda está elevando em 80 dólares os preços de fluff, usada em produtos como fraldas e absorventes, de maneira global, também a partir de 1º de maio.

Para a Ásia, a empresa ainda está avaliando se vai elevar os preços, informou a fonte.

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

Data: 29/04/2022

PORTO DE ITAPOÁ REALIZA CAMPANHA DE SEGURANÇA COM NAVIOS

Informação: Informativo dos Portos (29 de abril de 2022)

O Porto Itapoá iniciou em abril uma campanha para estimular e celebrar navios que estão promovendo melhorias em suas condições de segurança e organização. A ação faz parte do Programa MAIS – Minhas Ações Inspiram Segurança concedeu a primeira Medalha do Reconhecimento ao navio brasileiro Bartolomeu Dias.

O gerente de Operações do Porto, Thiago Santos, explicou que a campanha tem como base as regras definidas na Norma Regulamentadora número 29 (NR 29), que define um conjunto de recomendações de segurança para os trabalhos portuários. “Temos intensificado as inspeções nas embarcações, chamadas Vessel Inspections, para garantir um ambiente mais seguro tanto para os tripulantes dos navios, quanto para nossos colaboradores que trabalham a bordo”, disse.



Foto; Porto de Itapoá / Divulgação Informativo dos Portos

Em sua última passagem pelo Porto Itapoá, a equipe de segurança do Porto apontou algumas oportunidades de melhorias no Bartolomeu Dias. “Ficamos felizes em ver que nossos apontamentos foram considerados e que as reformas foram feitas”, completou Santos. “É importante que esse esforço seja reconhecido”, finalizou o gerente.

Para o comandante do navio, Luiz Cláudio Marinho, a medalha é um importante estímulo para continuar o trabalho já feito. “É uma iniciativa muito válida, que incentiva e reconhece todo nosso esforço em prol da segurança”, disse. Marinho lembrou que atua como comandante de embarcações desde 1994 e nunca viu uma campanha como essa, totalmente focada em segurança.

Importante elemento da campanha, além da medalha, uma carta de recomendação é enviada ao armador (proprietário ou administrador do navio), salientando as boas práticas adotadas pela tripulação. No caso do Bartolomeu Dias, o armador é a empresa dinamarquesa Maersk.

Também estiveram presentes na entrega os idealizadores da campanha, os técnicos de Segurança do Trabalho, Luiz Mascarenhas e Cléber Mello, o supervisor de Segurança do Trabalho e Saúde Ocupacional, Renan Schneider, do Porto Itapoá; além da imediata do comandante do navio Bartolomeu Dias, Márcia Haegly Condor.

Bartolomeu Dias

Bartolomeu Dias é um navio brasileiro dedicado à cabotagem, ou seja, navegação entre os portos da costa brasileira. Embarcação exclusiva para contêineres, possui capacidade para 4.800 TEUs (Twenty-foot Equivalente Unit). Um TEU representa a capacidade de carga de um container marítimo normal, de 20 pés de comprimento, por 8 de largura e 8 de altura. O navio foi construído em 2014 e tem 254m de comprimento por 37m de largura.

Sobre o Porto Itapoá

O Porto Itapoá iniciou suas operações em junho de 2011, sendo considerado um dos terminais mais ágeis, eficientes e sustentáveis da América Latina e um dos maiores e mais importantes do País na movimentação de cargas containerizadas, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Situado no litoral norte de Santa Catarina, o Porto Itapoá está posicionado entre as regiões mais produtivas do Brasil, contemplando importadores e exportadores de diversos segmentos empresariais.

Sua localização privilegiada, na Baía da Babitonga, proporciona condições seguras e facilitadas para a atracação dos navios. Com águas calmas e profundas, a Baía é ideal para receber embarcações de grande porte, uma tendência cada vez mais adotada na navegação mundial.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/04/2022

BRUNO FARDIN ASSUME PRESIDÊNCIA DA CODESA

Informação: CODESA (29 de abril de 2022)

A Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) tem novo presidente. O engenheiro Bruno Fardin, que era o diretor de Planejamento e Desenvolvimento (Dirpad) da empresa, assumiu a

presidência no lugar de Julio Castiglioni, que pediu exoneração após cumprir a missão que culminou com a privatização das docas. O nome de Fardin foi homologado em reunião extraordinária do Conselho de Administração (Consad), na manhã desta quinta-feira (28), quando também foi aprovado o nome da portuária Raquel Guimarães para responder pela Dirpad.



Foto: CODESA

A reunião do Consad, presidida por Daniel Aldigueri, teve quórum completo, com a participação presencial de seis conselheiros – Henrique Amarante da Costa Pinto, Davi Emery Cade, Mário Natali, Moacir Rezende Cordeiro e Paulo Vieira Pinto – e da conselheira Mariana Pescatori, por videoconferência. Antes de homologar os nomes de Bruno Fardin e Raquel Guimarães, o Conselho acatou os pedidos de exoneração do ex-

presidente Julio Castiglioni e do ex-diretor de Infraestrutura e Operações, João Augusto da Cunhalima.

Emoção

A reunião do Consad teve clima de muita emoção, com sentimentos de despedida, mas também de otimismo e continuação da gestão. O presidente do Conselho agradeceu a Castiglioni e Cunhalima e desejou sorte para Fardin e Raquel. Os demais conselheiros, um a um, parabenizaram os ex-dirigentes pela qualidade da gestão e deram boas-vindas aos novos gestores.

Castiglioni agradeceu o apoio recebido e, bastante emocionado, destacou que foi uma jornada densa. Três anos e um mês após assumir a presidência com a missão privatizar a CODESA, disse que sai “com o coração pleno e o sentimento de gratidão”. Agradeceu ao ex-diretor Cunhalima pelo aprendizado, chamou o diretor Jean Duque de ‘craque’ e destacou que Bruno Fardin foi o primeiro nome que convidou para compor o time de diretores.

Pessoas

O novo presidente acrescentou mais um sentimento à reunião: felicidade. “Estou feliz pelo momento porque durante todo esse tempo, estive cercado por pessoas inspiradoras. Houve momentos difíceis, mas o aprendizado foi muito maior. Uma empresa é feita de pessoas e os bons resultados só acontecem quando os processos de gestão e desenvolvimento de pessoas são bem-feitos”, observou Fardin.

O novo presidente finalizou agradecendo a aprovação de seu nome e a oportunidade. “Agradeço ter sido alçado a um desafio maior. Com humildade recebo o cargo e confio nesse time. Vamos imprimir uma transição suave para a chegada do novo concessionário”, anunciou. Fardin já está respondendo pela presidência.

Diretoria

Sentimento de gratidão também da nova diretora. “Sinto uma enorme alegria em viver este momento da Companhia. Temos uma nova CODESA, resultado de uma gestão assertiva e comprometida. Estou muito motivada. O time está determinado, porque é o propósito que justifica essa motivação”, anunciou Raquel.

A nova diretora de Planejamento e Desenvolvimento teve seu nome homologado, mas só irá tomar posse dia 12 de maio, no retorno de suas férias regulares. Raquel Guimarães é funcionária concursada da CODESA. Entrou em 2010 como especialista e nos últimos anos respondeu pela Coordenação de Marketing e Negócios, ligada à Dirpad.

Coordenação de Comunicação da CODESA

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

Data: 29/04/2022

PORTO DE ANTONINA INVESTE EM SEIS NOVOS SILOS PARA CEVADA, MALTE E TRIGO

Informação: Revista Cultivar (29 de abril de 2022)



O porto Ponta do Félix, localizado em Antonina, no Litoral do Paraná, deverá inaugurar no segundo semestre deste ano seis novos silos verticais para o recebimento de cevada, malte e trigo. Cada silo terá capacidade estática para 6.700 toneladas, totalizando 40 mil toneladas.

Ao todo, estão sendo investidos R\$ 45 milhões na construção. As obras integram o projeto de ampliação do porto e que também prevê a construção de um novo armazém para fertilizantes — em área de 17 mil metros quadrados — com capacidade para 120 mil

toneladas.

Atualmente, o Ponta do Félix conta com 65 mil metros quadrados de infraestrutura de armazenagem, com capacidade estática estimada em 270 mil toneladas – chegando a 2 milhões de toneladas de movimentação por ano. Para ampliar o recebimento de cargas, obras de expansão estão em andamento e, após todas as fases concluídas, a estimativa de capacidade estática sobe para 430 mil toneladas.

“Os investimentos estão focados em equipamentos com qualidade única no país, com a instalação de silos de concreto que permitem menor impacto da temperatura externa na qualidade dos produtos armazenados. Dessa forma, promovemos a integridade dos produtos e ganhamos em qualidade do que chega até os produtores”, destaca o presidente do Porto Ponta do Félix, Gilberto Birkhan.

Importação de Malte e Cevada

Os novos silos atenderão preferencialmente dois clientes que já fecharam contrato de fornecimento de longo prazo, para os próximos dez anos.

São as cervejarias Petrópolis, do Rio de Janeiro, fabricante de várias marcas de cerveja, entre elas Petra e Itaipava; e a uruguaia Barley, fornecedora de malte. Segundo informações do porto, outras cervejarias e maltarias também poderão ser atendidas, sempre respeitando a preferência destes dois clientes que já têm contratos firmados.

Birkhan destaca que o investimento reforça o papel do porto de Antonina que vem cada vez mais se especializando em cargas de alto valor agregado e que demandam um tratamento diferente em comparação a cargas gerais. “Por ser um porto menor e focado em cargas especiais conseguimos também oferecer agilidade. Uma das principais vantagens de operar por Antonina é a possibilidade de customização das operações”, pontua.

Crescimento

O Porto Ponta do Félix, localizado em Antonina, litoral do Paraná, superou a expectativa de crescimento na movimentação de cargas, em 2021, com aumento de 70%. Os números se devem a ampliação do seu portfólio de operações, melhorias da estrutura marítima e investimentos em obras de ampliações.

Para 2022, a projeção é de 30% de aumento na movimentação de cargas no Porto que deverá seguir sendo um grande gerador de empregos e renda no litoral paranaense.

Birkhan, considera que o avanço dos últimos anos também se deve ao fato do porto de Antonina ser multipropósito. “Reencontramos a nossa vocação de trabalhar com cargas especializadas, fazendo operações complementares ao Porto de Paranaguá. O Ponta do Félix é um porto multipropósito, que atua com cargas diversas e especiais”, destaca Birkhan.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/04/2022

SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS VISITA AS INSTALAÇÕES DO PORTO DE PARANAGUÁ

Informação: Agência de Notícias do Paraná (29 de abril de 2022)



Secretário Nacional de Portos visita Porto de Paranaguá – Paranaguá, 28/04/2022 – Foto: Cláudio Neves/Portos do Paraná

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, presidiu nesta quinta-feira (28) a reunião do Conselho de Administração da Portos do Paraná, do qual é presidente. Em seguida visitou as obras da construção do novo terminal de celulose da Klabin, no cais oeste.

Piloni destacou a boa gestão do porto paranaense e reforçou a importância de Paranaguá para o desenvolvimento do Brasil. “A atividade portuária é fundamental para a economia, geração de emprego e renda. Os portos do Paraná são exemplo de eficiência operacional e inovação”, afirmou.

Um dos maiores exemplos do papel de vanguarda que os portos paranaenses desempenham é a construção do terminal de celulose da Klabin. Tanto a obra quanto operação preveem altos níveis de sustentabilidade, segurança e tecnologia. Iniciada em junho de 2021 a construção está avançada e deve ficar pronta ainda este ano.

“O Porto de Paranaguá tem buscado diversificar a operação. Não é um porto só do agronegócio, mas tem excelentes condições para movimentação de contêiner, carga geral, grãos e líquidos”, disse Piloni. Ele lembrou ainda que outros leilões destinados a grãos sólidos e líquidos estão previstos para os próximos meses nas áreas PAR03, PAR09, PAR14, PAR15 e PAR50.

O terminal da Klabin é destinado à celulose e a área, de 27.530 metros quadrados, foi arrematada pela empresa em leilão em agosto de 2019. O investimento é de R\$ 120 milhões e esta fase da obra gera cerca de 200 empregos. Depois de pronto, o terminal deve criar 160 postos de trabalho, direta e indiretamente.

O secretário comentou, também, a situação do desembarque de adubos e o possível impacto nas importações dos produtos vindos do leste europeu. “Paranaguá é um dos principais players do Brasil na descarga de fertilizantes. É responsável por cerca de 30% do que chega ao país e tem dado resposta nesse momento”, disse.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, explicou que as normas operacionais adotadas e a grande capacidade de armazenamento contribuem para a chegada dos produtos e o abastecimento das plantações. “Hoje podemos afirmar que nenhum navio de descarga de fertilizantes tem problemas com o porto. Paranaguá tem sido uma solução muito eficiente ao setor e, com as compras antecipadas, recebeu neste primeiro trimestre 26% mais adubos que no mesmo período do ano anterior”, disse.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/04/2022

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

TRADERS USAM NAVIOS-TANQUE MENORES PARA ENVIAR PETRÓLEO RUSSO DE PORTOS EUROPEUS À CHINA



FOTO DE ARQUIVO: Um navio-tanque de petróleo bruto é visto no porto de Qingdao, província de Shandong, China

CINGAPURA (Reuters) – Comerciantes estão utilizando navios menores e mais caros para enviar petróleo russo desalojado em portos europeus para a China, em um movimento raro, já que as sanções ocidentais a Moscou os forçam a usar métodos não convencionais para transportar o produto.

Cerca de 5 milhões de barris de petróleo Ural russo estavam programados para serem carregados em abril e maio com destino à China em quatro navios-tanque do tamanho Aframax, cada um com 730.000 barris, e dois navios do tamanho Suezmax, cada um com cerca de 1 milhão de barris, de acordo com relatórios de navegação e pesquisas da Refinitiv e Vortexa.

Navios de grande porte do tipo VLCC, capazes de levar 2 milhões de barris, costumam ser a norma para o transporte de petróleo dos Urais para a China antes da invasão da Ucrânia pela Rússia.

A demanda por navios-tanque menores evidencia a mudança nos fluxos comerciais, já que o principal produto de exportação russo dos portos do Báltico e do Mar Negro, anteriormente enviados a clientes europeus, está lutando para encontrar um destino depois que as principais petrolíferas globais e as tradings reduziram as compras de petróleo russo.

Um trader de petróleo chinês disse que transportar petróleo dos Urais com navios menores costuma ser raro porque eles não estão equipados para viagens longas e o custo por barril é muito maior.

“O petróleo russo precisa ser oferecido muito barato para que isso aconteça”, disse o trader.

O preço spot do petróleo dos Urais para o noroeste da Europa está com o maior desconto de todos os tempos, em 34,85 dólares por barril, em relação ao Brent datado de referência.

Isso ajuda a cobrir o custo de frete de 16 a 17 dólares por barril para um navio Aframax, de acordo com os comerciantes, que é cerca de quatro vezes maior que o de um VLCC.

Refinarias na Índia e na China, que anteriormente eram compradores irregulares de petróleo dos Urais, estão aproveitando o grande desconto, segundo traders e dados de embarque.

Fonte: IstoÉ - Dinheiro
Data: 29/04/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS ANUNCIA REAJUSTE DE 19% NO GÁS NATURAL A PARTIR DE DOMINGO, COM IMPACTO EM GNV E GÁS ENCANADO

Aumento vale para as distribuidoras. No Rio, repasse ao consumidor residencial será de cerca de 7%

Por Bruno Rosa

RIO - A Petrobras vai reajustar os preços de venda de gás natural para as distribuidoras de todo o país em 19%, em média. Os novos valores começam a valer a partir de domingo.

O gás natural é o usado nas residências que têm gás encanado e também é o mesmo do GNV, para abastecimento de carros. É ainda um insumo importante para várias indústrias. Este aumento, porém, não tem relação com os preços do gás de botijão.

A alta de 19% chegará para os consumidores finais com variações distintas. No caso do Rio de Janeiro, a Naturgy informou nesta sexta-feira que, no caso do gás residencial, a alta será de cerca de 7%.

Novo preço vale até 31 de julho

Apesar de o preço do gás natural vendido pela Petrobras ser corrigido apenas trimestralmente, os valores do GNV veicular este ano já estavam em forte alta nos postos. Isso porque outros combustíveis, como gasolina e diesel, tiveram grandes reajustes.

Este ano, considerando os preços médios mensais da Agência Nacional do Petróleo (ANP), o custo do GNV nos postos do país subiu 9,74%. A gasolina teve alta de 8,62% e o diesel, de 23,47%.

Já o valor do gás de botijão, que não tem relação com o preço do gás natural às distribuidoras e também foi reajustado este ano pela Petrobras, teve alta de 10,94% desde dezembro, segundo a ANP.

Segundo a Petrobras, a alta média de 19% se refere ao reajuste trimestral da molécula (que vincula a variação do preço do gás às variações do petróleo tipo Brent e da taxa de câmbio) e a atualização anual que ocorre no transporte.

O objetivo é atenuar as volatilidades momentâneas e assegurar previsibilidade e transparência, diz a estatal. "Os contratos são públicos e divulgados no site da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis)", informou a estatal.

Esse novo patamar de preço vai vigorar até 31 de julho, "conforme condição previamente negociada e estabelecida nos contratos firmados", disse a companhia.

A Petrobras esclarece que o preço final do gás natural ao consumidor não é determinado apenas pelo valor de venda da companhia, mas também pelas margens das distribuidoras (e, no caso do GNV, dos postos de revenda) e pelos tributos federais e estaduais.

Esse reajuste médio de 19% é em real por metro cúbico. E vale para toda as distribuidoras de gás natural do país.

Tendência é de alta, diz Gas Energy

O reajuste trimestral nos preços do gás vai valer para todas as distribuidoras que têm contrato de fornecimento com a estatal. O que muda, dizem analistas, é a fórmula como esse reajuste é calculado.

Em janeiro deste ano, diversas distribuidoras renovaram o contrato de fornecimento de gás que passou a atrelar o preço do gás ao valor do petróleo e do câmbio.

Mas, como algumas empresas entraram na Justiça para brecar esse novo contrato, continuou valendo o uso da fórmula com base em uma cesta de óleos. Estão nesse caso estados como Rio de Janeiro, Santa Catarina, Alagoas, Ceará, Espírito Santo, Sergipe e Minas Gerais.

Rivaldo Moreira, sócio da Gas Energy, lembra que agora os contratos novos estão mais transparentes. Ainda sim, o percentual de reajuste vai depender do aval das agências reguladoras locais, que tendem a definir os aumentos para cada tipo de consumidor.

- De qualquer forma, não há sinalização no curto prazo de que os preços vão ceder. E isso é mais um desafio para a competitividade, em especial à indústria que depende do gás - disse Moreira

Fonte: O Globo - RJ
Data: 29/04/2022

GANHA CORPO NO STF ARTICULAÇÃO PARA ENCERRAR INQUÉRITO DAS FAKE NEWS

Por Malu Gaspar



Presidente Bolsonaro e o ministro do Supremo Alexandre de Moraes, em agosto de 2019
Presidente Bolsonaro e o ministro do Supremo Alexandre de Moraes, em agosto de 2019 | Marcos Corrêa/PR

Em meio às discussões nos bastidores do Supremo Tribunal Federal para a solução da crise com o Palácio do Planalto, vem ganhando corpo a proposta de encerrar o inquérito das fake news, aberto em 2019 e comandado pelo ministro Alexandre de

Moraes.

Aberto em 2019 para apurar a difusão de fake news e ameaças contra os próprios ministros do Supremo, o inquérito avançou para a apuração sobre a disseminação de mentiras a respeito da segurança das urnas eletrônicas e do sistema eleitoral.

Num outro momento, desdobrou-se em uma investigação sobre os movimentos golpistas que organizavam atos antidemocráticos, pelo fechamento do Congresso e do Supremo.

O filho do presidente, Carlos Bolsonaro (Republicanos-RJ), é um dos alvos do inquérito das fake news. O deputado federal Daniel Silveira (PTB-RJ) e o ex-deputado Roberto Jefferson (PTB-RJ), entre vários outros bolsonaristas, também foram investigados.

Pelo menos quatro ministros que mapeei avaliam que o inquérito, uma das principais causas de atrito entre Jair Bolsonaro, já não tem mais o que investigar.

Para quem conhece os ministros do Supremo e suas divergências, trata-se de um quórum razoável.

Parte deles afirma que o inquérito já produziu bons resultados, dando origem a ações penais contra os próprios deputados Silveira e Jefferson, além de levar à abertura de mais de 60 investigações em outras instâncias do Judiciário. Por isso, já não precisa continuar.

Um outro grupo de magistrados, mais críticos a Moraes, afirma que a investigação "foi se convertendo em algo que ninguém mais sabe o que é, quem são os acusados e por que estão ali".

Há ainda uma outra razão pela qual o inquérito não seria mais necessário: embora seja uma fonte de conflito com o Planalto, ele não é o único foco de investigação sobre fake news e de ameaças à democracia.

Existem ainda pelo menos outros quatro inquéritos em andamento no Supremo para apurar denúncias contra o presidente da República e uma investigação sobre o financiamento às milícias digitais.

Por isso, embora seja simbólico e esteja sempre sob ataque do presidente da República e seus seguidores, o inquérito das fake news não seria mais a única forma de continuar investigando Bolsonaro.

Esses argumentos não parecem ter convencido ainda o ministro Alexandre de Moraes, que não só não fala sobre o assunto publicamente como não dá nenhum sinal de que cogite finalizar o inquérito.

É por isso, que, apesar da rara maioria entre os ministros, nenhum deles fará qualquer comentário sobre esse assunto publicamente.

Enfraquecer Moraes nesse momento seria equivalente a enfraquecer a Corte.

E embora o Supremo seja conhecido pelo alto nível de divergência interna, é também uma Casa com aguçado instinto de sobrevivência.

Os ministros podem brigar entre eles, mas nunca dariam facilmente a Jair Bolsonaro argumentos para continuar a fustigá-los.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/04/2022

PONTO CEGO' COMPROMETE RASTREAMENTO DE 40% DAS COMMODITIES DE ÁREAS DE FLORESTAS

Parcela grande de gado brasileiro, soja sulamericana, cacau africano e dendê asiático não é comprada diretamente dos produtores, e pode saindo de terras desmatadas, diz estudo

Por Rafael Garcia



Porto de Barcarena (PA), que embarca gado vivo para exportação
Foto: Reprodução

SÃO PAULO - Cerca de 40% das commodities agrícolas do mundo que são cultivadas em áreas de pressão sobre florestas tropicais não são adquiridas pelas grandes comerciantes diretamente dos produtores, o que

impede o rastreamento desses produtos para garantir que não venham de áreas desmatadas.

A conclusão é de um estudo internacional que mapeou a trama de comércio dos quatro produtos mais sensíveis, por estarem em regiões com índices de desmatamento alto: a soja da América do Sul, o cacau da Costa do Marfim, o dendê da Indonésia e o gado do Brasil. A pesquisa teve enfoque no papel das grandes "traders", as empresas que concentram a captação dessas mercadorias com os produtores e as redistribui adiante na cadeia produtiva.

Liderado pelo cientista Erasmus zu Ermgassen, da Universidade Católica de Louvain (Bélgica), o trabalho fala que a grande presença de intermediários entre produtores e traders cria um "ponto cego" que torna muito difícil rastrear a origem dos produtos e garantir que não venham de áreas de desmate recente.

Várias das empresas citadas no estudo já assinaram compromissos públicos, prometendo aumentar a rastreabilidade de seus produtos, mas até agora a parcela de carregamentos sem origem comprovadamente sustentável é grande. No caso da soja sulamericana, pelo menos um quarto da produção padece desse problema.

No caso do mercado de carne, os cientistas se concentraram em analisar as empresas que exportam gado vivo, por terem identificado que a cadeia produtiva desse subsetor é particularmente vulnerável a problemas de sustentabilidade. Nesse mercado, onde os bois costumemente são vendidos de fazenda em fazenda nas etapas de criação, berçário e engorda, mais de 90% do produto adquirido pelas traders não tem rastreamento direto.

Os números constam de estudo que os pesquisadores publicaram nesta sexta-feira na revista Science Advances, da AAAS (Associação Americana para o Avanço da Ciência).

Ponto de alavancagem

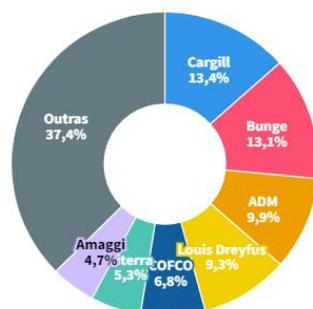
Mairon Bastos Lima, pesquisador do Instituto de Ambiente de Estocolmo (Suécia) e coautor do estudo, afirma que a decisão de colocar foco nas traders para estudar a responsabilidade pelo desmatamento ao longo da cadeia produtiva à posição estratégica que elas têm.

— Os mercados desses produtos têm milhões de consumidores e centenas de milhares de produtores, mas é uma meia dúzia de empresas, as traders, que controlam mercado na etapa de comercialização — explica o pesquisador. — Elas são um ponto de alavancagem para que se consiga imprimir mudanças setoriais em grande escala, e não apenas em um ou outro produtor, ou um nicho pequeno de consumidores.

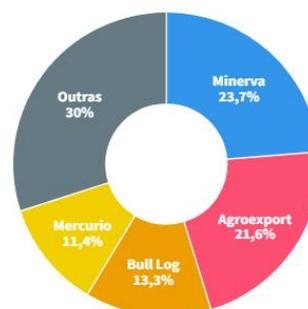
COTA DE MERCADO

As grandes traders das commodities mais associadas a desmatamento

Soja



Gado vivo (exportação)



Fonte: [Sci. Adv. 8, eabn3132/2022](#)

(Dados de soja relativos a América do Sul inteira e dados de gado relativos apenas a Brasil)

Flourish chart

Além da soja e do boi, o estudo incluiu o cacau marfinense na conta, porque o país teve altas taxas de desmatamento recente e é responsável por 46% da produção mundial dessa commodity.

O cacau do oeste africano é ainda mais difícil de rastrear hoje porque praticamente toda a produção passa por comerciantes intermediários, os "pisteurs" e os "traitants", e carregamentos tomam rumos imprevisíveis até poucas horas do embarque nos portos.

O dendê indonésio, matéria prima do óleo de palma, tem uma situação um pouco melhor de rastreabilidade, mas ainda aquém de evitar as taxas maiores de desmatamento que o país vem sofrendo recentemente, afirmam os pesquisadores.

Iniciativas setoriais

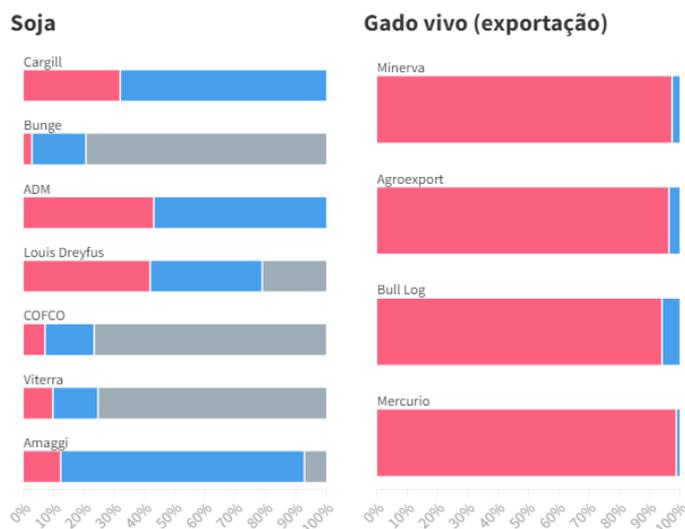
No caso do Brasil, muitas empresas já assinaram iniciativas setoriais acenando com objetivos de tornar seus produtos mais rastreáveis. A "Moratória da Soja", por exemplo, inclui uma promessa do setor de não comprar produto de terra desmatada depois de 2008. No setor de pecuária, algumas edições do "Acordo da Carne" buscaram objetivo semelhante.

As cláusulas dos compromissos, porém, excluem a maior parte dos fornecedores indiretos da conta, e o estudo de Ermgassen e colegas expõe agora a extensão do problema.

RASTREAMENTO DIFÍCIL

Parcela do produto comercializado com controle de origem direta

■ Fornecedores indiretos ■ Fornecedores diretos ■ Não informado



Fonte: Sci. Adv. 8, eabn3132 (2022)

● A Flourish chart

O GLOBO contatou as três das 22 traders citadas no estudo que possuem maior presença no Brasil, pedindo que comentassem os resultados e explicassem seus compromissos de rastreabilidade.

Uma delas, a Minerva, produtora de carne e exportadora, embarca gado vivo a partir do porto de Barcarena (PA) e é a maior desse nicho no setor. (A JBS, maior de proteína animal, tem presença relativamente pequena em exportação de gado vivo). A empresa nega que a natureza fragmentada e revezada de seus fornecedores comprometa o rastreamento.

"No Brasil, 100% das compras realizadas pela Minerva Foods são monitoradas em todas as regiões de atuação, na Amazônia, Cerrado, Pantanal e Mata Atlântica, por meio de mapas georreferenciados de fornecedores diretos, garantindo o cumprimento de rígidos critérios socioambientais por parte dos fornecedores", afirmou a companhia em comunicado. "Em 2020, a Companhia iniciou os testes com a utilização do Visipec, ferramenta de rastreabilidade que funciona de forma complementar ao sistema de monitoramento utilizado (...) Os resultados dos testes demonstram uma conformidade de 99,7%."

O número contrasta com o cenário do estudo europeu, baseado em dados públicos e auditáveis.

A Cargill e a Bunge, as maiores traders de soja no Brasil também foram contatadas, mas não responderam até o início desta tarde sobre suas medidas de sustentabilidade.

Ganho de escala

O grupo de Ermgassen reconhece que alguns setores de commodities têm dificuldades inerentes para rastrear produtos, porque a própria definição de commodity é a de um produto genérico que tenha facilidade para circular, como se fosse uma moeda.

O pesquisador afirma que não existe uma medida que possa funcionar como uma "bala de prata" para resolver o problema, e sua solução não passa necessariamente pela exigência de fornecimento direto. Medidas como certificação de produtos, políticas de transparência e outras precisam ser combinadas para ampliar a cobertura do rastreamento.

"Para eliminar o desmatamento, o fornecimento indireto precisa ser incluído em iniciativas setoriais e em abordagens jurisdicionais ou ecossistêmicas que internalizem esse fornecimento e ganhem escala", escrevem os pesquisadores.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/04/2022

SUPERIATE DE US\$ 100 MILHÕES DE MAGNATA RUSSO 'FOGE' EM VELOCIDADE MÁXIMA RUMO À TURQUIA

Após estadia em Dubai e Maldivas, embarcação do bilionário Alexander Abramov "corre" pelo Canal de Suez para fugir de sanções

Por Bloomberg News



Superiato ancorado em porto da Turquia Foto: Bloomberg

CAIRO — O superiote Titan, de US\$ 100 milhões, do magnata russo do do aço Alexander Abramov, está navegando em velocidade máxima para chegar ao Canal de Suez, no Egito, provavelmente com destino às águas seguras da Turquia, para tentar fugir de sanções impostas após a invasão da Ucrânia pela Rússia.

O Titan, um iate que tem capacidade para acomodar 14 convidados e 19 tripulantes, segue em direção ao Canal de Suez após longas estadias em Dubai e nas Maldivas, dois destinos considerados portos seguros contra sanções e apreensão de bens russos.

Abramov, cuja fortuna está avaliada em cerca de US\$ 7,3 bilhões e cofundou a segunda maior siderúrgica da Rússia, a Evraz Plc, está na lista de sanções da Austrália.

— Olhando para dados históricos, o possível destino para o Titan, uma vez passado no Canal de Suez e no Mediterrâneo, poderia ser o Mar Egeu, o ponto de entrada para a Turquia — disse Jerome Weiss, cientista de dados marítimos da Spire Global, que fornece análises e dados baseados no espaço.

Weiss acrescenta:

— Viajar para a Turquia, um país que ainda não impôs sanções contra a Rússia, pode ser a razão pela qual estamos vendo um aumento no movimento de iates na região.

Desde que as sanções foram aplicadas, o Mar Egeu se tornou uma parada de destino para 9% dos iates conectados a magnatas russos sancionados em março e abril, segundo a Spire.

Quase uma dúzia de superiateres já foram apreendidos. A Alemanha apreendeu o superiate Dilbar, do bilionário russo Alisher Usmanov, avaliado em até US\$ 750 milhões.

As autoridades italianas prenderam um navio de 530 milhões de euros (US\$ 558 milhões) de propriedade do bilionário russo Andrey Melnichenko, enquanto a Espanha apreendeu o Tango, de US\$ 90 milhões, de Viktor Vekselberg, bem como o Crescent, de US\$ 600 milhões, que se acredita pertencer a Igor Sechin, dono da Rosneft Oil, com sede em Moscou.

O governo da Holanda bloqueou 14 iates de luxo por conta de sanções contra a Rússia, enquanto que a Finlândia confiscou 21 iates enquanto conduzia investigações para averiguar se seus donos seriam oligarcas russos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/04/2022

CARTA ENVIADA A PAULO GUEDES PEDE O FIM DAS PARALISAÇÕES NO PROGRAMA DE FINANCIAMENTO ÀS EXPORTAÇÕES

Instituto que representa frente de 216 parlamentares alerta que frequentes cortes orçamentários deixa país sem competitividade no comércio mundial

Por Eliane Oliveira



Carta alerta que exportações podem ficar menos competitivas sem apoio do Tesouro
Foto: Gabriel de Paiva / Agência O Globo

BRASÍLIA — O Instituto Brasileiro de Comércio Internacional e Investimentos (IBCI), que faz o secretariado executivo de uma frente parlamentar mista formada por 216 deputados e senadores, enviou uma carta ao ministro da Economia, Paulo Guedes, pedindo a recomposição dos recursos do Programa de Financiamento às Exportações

(Proex).

O documento, que será protocolado nesta quinta-feira, destaca que os exportadores brasileiros têm sofrido com as constantes paralisações do programa decorrentes de cortes orçamentários.

Entre as modalidades previstas no Proex para apoiar as vendas externas brasileiras, uma delas é a equalização — quando a exportação é viabilizada por instituições financeiras, o Tesouro Nacional assume parte dos juros e encargos cobrados, tornando-os compatíveis com aqueles praticados fora do país.

Os exportadores reclamam da falta de recursos e da conseqüente interrupção de aprovações de pedidos de equalização. Em alguns casos, o próprio empresário arca com os custos dos encargos; em outros, ocorre o distrato de operações de exportação.

“Esse cenário, em última instância, enseja a fuga de capital do país e o fechamento de empresas. Isso, porque em outras nações, constata-se a existência de fortes agências de crédito à exportação e políticas efetivas de fortalecimento do comércio exterior, que permitem melhores condições de produção e exportação”, diz um trecho da carta à qual O GLOBO teve acesso em primeira mão.



Segundo o IBCI, parte significativa dos recursos do Proex é destinada a operações referentes a bens de capital de alto valor agregado, que impulsionam uma significativa cadeia de fornecedores locais de partes e componentes. Assim, a redução das exportações impacta negativamente os mais diversos setores, quaisquer que sejam os tamanhos, e prejudica a geração de emprego e renda.

A entidade cita dados da Confederação Nacional da Indústria: a cada US\$ 1 investido alocado no programa, são gerados US\$ 25,7 em exportações de alto valor agregado.

— O não restabelecimento do Orçamento do PROEX inviabilizará novas operações, afetando diretamente na competitividade das empresas — disse Leandro Barcelos, coordenador do IBCI.

Ainda de acordo com a carta, neste ano, diferentemente dos anteriores, a rubrica 0267, referente ao Proex na Lei Orçamentária Anual, não sofreu cortes no Congresso, que previu créditos orçamentários no valor de R\$ 1.360 bilhão. Entretanto, em fevereiro deste ano, a Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento (SETO) publicou uma portaria que cancela dotação de R\$ 500 milhões do programa.

“Ora, se todos os recursos restantes na rubrica já estão comprometidos com pedidos de equalização aprovados, novas autorizações encontram-se paralisadas”, ressalta o documento.

Atualmente, são necessários aproximadamente R\$ 300 milhões apenas para viabilizar as operações já solicitadas e ainda não aprovadas, diz o documento. Isso significa que o programa precisa, pelo menos para continuar operando até o fim do exercício financeiro, de uma suplementação de crédito de R\$ 300 milhões.

“O Brasil precisa fortalecer seus programas de exportação para fazer frente à crescente competitividade dos países concorrentes, bem como aos desafios inerentes ao contexto de retomada pós-pandemia. Caso o orçamento do programa não seja recomposto, o país irá na contramão das grandes nações e sacrificará exportadores brasileiros, emprego e a renda”, alerta o documento.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/04/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

RECEITA AFROUXA REGRAS PARA MERCADORIAS IMPORTADAS TRANSPORTADAS A GRANEL

Flexibilização permite que carga possa ser liberada automaticamente, sem inspeção
Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Receita Federal resolveu facilitar o despacho aduaneiro de mercadorias importadas que entram no Brasil transportadas a granel (grãos e óleo), plantas, animais vivos, frutas frescas e outros produtos facilmente perecíveis. Entram na lista também mercadorias importadas pela administração pública direta e indireta do governo federal, Estados e municípios.

A flexibilização ocorre num momento em que os servidores do órgão fazem, desde o início do ano, um movimento grevista para pressionar o governo a regulamentar um bônus de eficiência vinculado à produtividade e que funciona com uma adicional do salário. O movimento tem como marca principal as "operações-tartaruga", que afetam os despachos aduaneiros, sobretudo, nos portos.

O importador desse grupo de mercadorias podia liberar a entrada no Brasil fazendo o registro antecipado da Declaração de Importação (DI) antes mesmo de os produtos chegarem ao território nacional. Mas a importação obrigatoriamente não poderia passar diretamente pelo canal verde, onde desembaraço da mercadoria é automático, dispensados o exame documental e a verificação física da mercadoria.

As mercadorias eram levadas automaticamente para o canal amarelo (que faz análise dos documentos) ou numa situação de risco maior direcionadas ao canal vermelho (que faz a



conferência documental e física das mercadorias). Portaria publicada no último dia 11 da Receita, porém, “desliga” essa “trava”, permitindo que a mercadoria seja agora também direcionada para o canal verde.

Receita Federal facilita o despacho aduaneiro de mercadorias importadas que entram no Brasil transportadas a granel (grãos e óleo) Foto: Wenderson Araujo/CNA/Triluz

Para o Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita (Sindifisco Nacional) a nova norma, ao desativar parâmetros fixos do sistema de despachos nas aduanas, vai facilitar a entrada de mercadorias contrabandeadas. O sindicato vê ligação da medida com a diminuição de 40% no efetivo de auditores sem perspectiva de liberação de novos concursos públicos.

“Como ao despacho antecipado poderá ser atribuído o canal verde, em que as importações entram em território nacional sem conferência física ou documental, um importador mal-intencionado saberá, com antecedência, que sua carga terá chances mínimas de ser inspecionada”, alerta o presidente do Sindifisco, Isac Falcão. Segundo ele, o importador, a partir do momento em que tem conhecimento de que foi atribuído o canal verde, poderá acrescentar cargas ilícitas ao seu carregamento sem correr riscos.

“As medidas carecem de maior cuidado e discussão, exigindo que elas fossem implementadas de forma gradativa, monitorada e integrada com o aperfeiçoamento do próprio gerenciamento de risco”, ponderou Falcão.

A Receita Federal diz justamente que é o contrário. O subsecretário de Administração Aduaneira, Fausto Vieira Coutinho, afirmou que a mudança segue acordos internacionais para aprimoramento do modelo de fiscalização aduaneira baseada em gestão de riscos: o Acordo de Facilitação do Comércio e na Convenção de Kyoto.

Segundo ele, um dos aspectos principais dessa remodelagem do processo foi o desligamento de condições do Sistema de Comércio Exterior (Siscomex) que se mostrem ineficientes e cuja seleção acaba por ocupar desnecessariamente a força de trabalho nas unidades. É o caso das importações com declaração antecipada, agora alterada pela portaria.

O subsecretário ressaltou que o mundo está cada vez mais aberto ao comércio e abertura comercial é fundamental para a economia brasileira. Segundo ele, a Receita faz uma gestão de risco com uso de inteligência artificial muito mais eficiente do que colocar uma regra que diz que toda declaração antecipada tem que ir para o canal de verificação, e “não porque ela é perigosa”.

Mesmo que a importação caia no canal verde, o subsecretário disse que, com a gestão de risco, o auditor pode, a tempo hábil, redirecionar para o canal vermelho. Ele rechaçou que a medida tenha sido tomada por conta da “operação-tartaruga” e informou que tem monitorado diariamente as aduanas com os superintendentes regionais, agindo rapidamente assim que detectam o problema.



Os articuladores grevistas estranham que as mudanças na norma aconteçam agora e suspeitam que possa ter por trás motivo para frustrar a operação padrão. Em resposta à greve, o ministro da Economia, Paulo Guedes, já defendeu nos bastidores a liberação das mercadorias pelo canal verde.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/04/2022

LDC CONCLUI TESTE DE BIOCOMBUSTÍVEL NO 1º TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUÇO COM EMISSÃO NEUTRALIZADA

São Paulo, 29/04/2022 - A Louis Dreyfus Company (LDC) anunciou nesta sexta-feira a realização bem-sucedida de um teste de biocombustível em um dos navios de suco da empresa, o MV Essayra. A companhia usou uma mistura de biocombustível B30 com combustível naval pela primeira vez para navegar do terminal da LDC em Gent, na Bélgica, até outro terminal da companhia em Santos (SP), e voltar com uma carga completa de sucos de laranja não concentrado e concentrado congelado, por um período de 55 dias. Conforme comunicado da companhia, a iniciativa representou o primeiro transporte marítimo de suco com emissões de carbono neutralizadas.

Uma variedade de testes foi realizada durante toda a viagem da embarcação para medir o impacto da mistura de biocombustível B30 no sistema de combustível do navio e no desempenho geral, em colaboração com a Wisby Tanker AB, Suécia (Wisby Tanker). Segundo a LDC, os resultados mostraram que o B30 é um substituto mais limpo e prático para o VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil/Óleo combustível com teor de enxofre ultrabaixo), reduzindo as emissões dos gases de efeito estufa (GEE) em cerca de 24%; ou seja, equivalente a 723 toneladas de CO2 (tCO2e).

A LDC compensou os 76% das emissões de GEE restantes da viagem por meio de créditos de carbono obtidos da sua Plataforma de Soluções de Carbono, tornando este transporte marítimo de suco de laranja o primeiro com emissões de carbono neutralizadas em nível mundial. Para isso, a LDC optou por utilizar um total de 2.262 tCO2e de créditos de carbono certificados por terceiros do Projeto Kariba REDD+, que protege mais de 785.000 hectares de florestas no Zimbábue, oferece suporte a comunidades locais e é certificado de acordo com os padrões de carbono reconhecidos internacionalmente.

Sébastien Landerretche, head global de Frete da LDC, disse na nota que "resultado da coordenação entre as Plataformas de Soluções de Carbono, Frete e Sucos da LDC, bem como da Wisby Tanker, este primeiro teste bem-sucedido reflete a ambição e o conhecimento da LDC na área, e nossa abordagem colaborativa para lidar com a transição energética do setor".

Além deste teste de biocombustível, a LDC está trabalhando em uma variedade de projetos de descarbonização, potencializando tecnologias como a propulsão a vento, solar, baterias e sistemas de lubrificação de ar, com o objetivo constante de aprimorar a eficiência da embarcação e reduzir as emissões de carbono do seu transporte.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/04/2022

BRASIL RECEBE CARGAS DE FERTILIZANTES DA RÚSSIA, MAS RISCO DE ESCASSEZ SE MANTÉM

Para especialistas, cargas recebidas até abril são de adubos que já tinham sido contratados e estavam em trânsito quando a guerra começou

Por Isadora Duarte, O Estado de S.Paulo

Em dois meses de guerra entre Rússia e Ucrânia, o Brasil continuou recebendo adubos russos. As remessas, porém, foram em menor volume e os prazos de entrega alongados. Trata-se de

carga adquirida antes do conflito e que, em sua grande parte, já estava em trânsito no início da invasão, de acordo com analistas de mercado.

Em março, 685,8 mil toneladas de adubos russos chegaram ao Brasil, conforme dados do Comextat (serviço de estatísticas de comércio exterior do Brasil) da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, 13,5% mais que o reportado no mesmo mês do ano passado.

Os números de abril ainda não estão disponíveis, mas estimativas de mercado sinalizam para a entrada de 550 mil toneladas de fertilizantes russos no País. No primeiro trimestre do ano, o Brasil recebeu 1,788 milhão de toneladas de fertilizantes russos, de um total importado de 7,944 milhões de toneladas.

Cerca de 500 mil toneladas de fertilizantes da Rússia estavam a caminho do Brasil até a última segunda-feira, 25, segundo dados preliminares de embarques compilados pela consultoria StoneX. Desse montante, o maior volume é de cloreto de potássio (KCl), seguido por fosfato monoamônico e, em menor quantidade, de ureia.



Navio cargueiro russo em porto na França; as sanções à Rússia não atingem fertilizantes diretamente, mas dificultam os pagamentos e o transporte marítimo Foto: Pascal Rossignol/Reuters - 26/02/2022

Em 14 de março, o volume de cargas russas em trânsito ao País era de 860 mil toneladas, o que mostra que cerca de 360 mil toneladas desembarcaram no Brasil neste período, sinaliza o diretor de Fertilizantes da StoneX, Marcelo Mello. "A maior parte dos embarques efetuados após o início da guerra já estava programada para exportação antes da invasão", diz.

O fornecimento, contudo, não seguiu normalmente ao longo do período. Mello pontua que logo após a eclosão da guerra, no início de março, houve um primeiro sobressalto no fluxo de exportações russas.

"Assim que começou a guerra, o fluxo de novos embarques foi praticamente a zero. Mas as sanções deixaram espaço para que algum embarque fosse efetuado. Agora, aparentemente, os embarques começaram a fluir e estão tentando retomar a logística pelo Mar Negro", explica o analista, acrescentando que essas remessas são em volume ainda baixo na comparação com o anterior à guerra em virtude das rupturas na cadeia logística. "Há muitas indefinições. Possivelmente teremos uma visão mais clara do fluxo de fertilizantes efetivo da Rússia ao Brasil somente nas estatísticas de junho a setembro da Secex."

Analista de Insumos do Rabobank Brasil, Bruno Fonseca reforça que a maior parte dos embarques foram feitos antes do conflito, já que o trânsito de cargas do Leste Europeu ao Brasil e desembarque nos portos leva de 45 a 60 dias. "Até o início de abril, continuou fluindo e não houve problemas na chegada. Os números de importação continuam normais porque as cargas saíram antes do conflito", aponta Fonseca. "Daqui para frente precisaremos observar, pois a situação logística continua complicada e há relatos de que algumas fábricas russas diminuíram a produção", pondera.

O fornecimento de fertilizantes russos ao País é uma das principais preocupações do agronegócio brasileiro, já que a Rússia representa cerca de 22% do volume consumido pelas indústrias brasileiras.



As incertezas da indústria permanecem, segundo o diretor-executivo da Associação Nacional para Difusão de Adubos (Anda), entidade que representa as empresas do setor, Ricardo Tortorella. "Até onde sabemos, as compras iniciadas no início do ano fluíram, os embarques ocorreram e estão chegando dentro de certa normalidade. Até o momento, tudo o que foi comprado anteriormente tem sido entregue. A preocupação é com eventuais problemas com compras feitas no período após o início da guerra em virtude de entraves para pagamentos e logística. É um ponto de atenção", afirma Tortorella. "A grande preocupação é com as sanções que podem ser impostas pelo Ocidente sobre a Rússia", acrescenta.

Apesar da adversidade, a Anda não fala em risco de desabastecimento para o País neste ano. "O atual cenário exige cautela. O sinal amarelo está ligado e deve seguir assim. Mas, por ora, os embarques estão fluindo, mesmo com fluxo arrefecido", considera Tortorella.

De acordo com o executivo, a chegada de fertilizantes da Rússia ao Brasil é considerada próxima do esperado. Para Tortorella, as perspectivas para a safra 2022/23 ainda são "muito positivas". "Continuamos prevendo uma safra recorde. Acreditamos nisso e não vemos razão de risco para esta safra, mesmo com a situação geopolítica não sendo resolvida", destaca.

Já os analistas ouvidos pela reportagem veem risco mais concreto de comprometimento ao abastecimento de adubos para a safra 2022/23 do País. "Com o prolongamento do conflito e das sanções econômicas, maior será o risco (de faltar produto). Por mais que haja casos de pagamento antecipado e fluxo de determinado volume, não será suficiente", avalia Fonseca, do Rabobank, acrescentando que somente um eventual fim das sanções permitirá a retomada de maior fluxo de exportações russas.

Na avaliação de Fonseca, o maior risco de desabastecimento é para o cloreto de potássio (KCl), com incertezas também no volume de nitrogenados e de fosfatados, considerando a conjuntura global de oferta dos nutrientes. "O KCl soma-se à impossibilidade de Belarus exportar. No caso dos fosfatados, ainda não há indicação da China em retomar as exportações", pontua.

O Rabobank ainda não estima volume específico de falta para cada produto. "Ainda é cedo para mensurar. Precisamos de cautela para ver como foram embarques nas últimas semanas e como serão nas próximas, o que vai definir se haverá e como será o provável déficit de fertilizantes", afirma o analista.

Na mesma linha, Mello, da StoneX, avalia que o ativo mais crítico continua sendo o KCl, em virtude da oferta restrita também por parte de Belarus e pelo elevado volume aplicado nas lavouras brasileiras. Juntas, Rússia e Belarus respondem por 40% do KCl importado pelo Brasil. O nutriente representa um terço dos adubos aplicados anualmente na agricultura do País.

A StoneX estima que haverá escassez de 25% a 30% do insumo no País para a safra 2022/23, plantada a partir de setembro. Para fosfatados, como o fosfato monoamônico (MAP), que 31% do consumido no País vem da Rússia, a consultoria vê "risco concreto de desabastecimento", em volume que ainda dependerá das remessas russas feitas para o Brasil nas próximas semanas.

"Ainda não se sabe se faltará MAP ou não. Em cenário de falta, pode ser redução semelhante a do KCl, na ordem de 30%", ressalta Mello. Em contrapartida, a StoneX não enxerga problema no abastecimento de ureia ao Brasil, enquanto vê "risco inevitável" de falta de nitrato de amônio (NAM) - este que pode ser substituído, em parte, por ureia e outros nitrogenados.

Esses riscos, segundo Mello, derivam de problemas que continuarão ocorrendo no escoamento dos adubos mesmo em cenário de eventual arrefecimento do conflito e das sanções. "Antes da guerra, tínhamos uma rodovia estruturada com cinco faixas, asfaltada, com telefone e internet. Agora, temos uma picada esburacada", compara o analista.

Ele também avalia que alternativas estudadas pela Rússia, como exportar em rublo russo e utilizar navios de bandeira nacional para transporte, não serão suficientes para viabilizar o embarque de todas as cargas. "Ainda irão chegar algumas cargas desses adubos, mas não no volume e no tempo necessário para a safra de verão 2022/23. Todo ano há um ou outro gargalo pontual de entregas. Neste ano, será um problema mais sério, de ordem internacional", aponta. Ele pondera, entretanto, que o eventual déficit dos insumos, se bem equalizados, tende a não prejudicar a produtividade da safra, já que há reservas dos insumos fixadas nos solos já cultivados.

Outro ponto que chama a atenção dos analistas é o baixo ritmo de comercialização antecipada dos fertilizantes para a safra de verão. Produtores seguraram as compras na expectativa de arrefecimento nas cotações a partir do segundo trimestre deste ano – movimento que foi revertido pela guerra. Isso significa que há volume expressivo para ainda ser travado para a safra de verão.

"Ainda temos uma pequena margem de segurança porque o pico das importações começa em maio. Mas é difícil pensar na regularização dos embarques, com a resolução do conflito e o fim das sanções, antes do fim de maio para ter retomada dos embarques e importação", diz Fonseca, do Rabobank.

Já Mello, da StoneX, acredita que os adubos deveriam estar saindo neste momento da Rússia para chegar em tempo para a safra de verão, considerando transporte marítimo, desembarço de descarregamento, mistura pelas fabricantes e entrega dos produtos finais aos produtores.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/04/2022*

PREÇOS DOS ADUBOS SOBEM ATÉ 53% NO BRASIL DESDE O INÍCIO DA GUERRA NA UCRÂNIA

Sem sinal do fim do conflito, especialistas acreditam que os preços devem continuar elevados pelo menos até o meio do ano, quando os produtores rurais começam a comprar insumos para a próxima safra

Por Isadora Duarte, O Estado de S.Paulo

Os preços dos adubos importados acumulam alta de até 53% no Brasil desde o início da guerra entre Rússia e Ucrânia, há cerca de dois meses. O impacto varia a depender do nutriente, mas o ponto comum é o fato de que nenhum dos principais produtos aplicados nas lavouras passou ileso da volatilidade do mercado global de fertilizantes. A perspectiva é de que as cotações permaneçam elevadas, próximas ao patamar atual, pelo menos no médio prazo, segundo analistas de mercado.

De 24 de fevereiro, início da invasão russa ao território ucraniano, até a última quinta-feira, 21, o preço do cloreto de potássio (KCl) importado aumentou 53%, de acordo com levantamento divulgado pela consultoria StoneX. Na data, o KCl atingiu US\$ 1.208,30 por tonelada no Brasil.



Já o valor praticado da ureia, referência para nitrogenados, avançou 46% na mesma base comparativa, para US\$ 856,70 por tonelada. O fosfato monoâmônico (MAP) subiu 39% na mesma base comparativa, para US\$ 1.253,30 por tonelada.

Soja; aumento do custo dos fertilizantes pode encarecer a produção Foto: Adilvan Nogueira/Estadão

Os dados são os mais recentes do mercado e atualizados semanalmente. "O impacto nos



preços é inevitável porque a Rússia representa 16% do mercado global de fertilizantes, o que significa tirar uma fatia relevante de oferta", avalia o diretor de Fertilizantes da StoneX, Marcelo Mello.

O reflexo nos preços deve-se à elevada participação da Rússia no mercado global de adubos e das consequentes incertezas sobre a capacidade do país de manter suas exportações em meio à guerra. A Rússia é o segundo maior exportador de nitrogenados do mundo e terceiro maior exportador global de fosfatados e potássicos, com participação de 16% no mercado global de adubos.

Para o Brasil, a Rússia fornece aproximadamente 22% do volume de fertilizantes consumidos e é a principal origem das importações.

Analista de Insumos do Rabobank Brasil, Bruno Fonseca aponta que o dólar contribuiu para amenizar a alta das cotações nas últimas semanas. De acordo com ele, houve uma desaceleração após os preços dispararem no início do conflito e baterem recordes sucessivos. "As cotações estão subindo menos porque tendem a atingir certo patamar que derruba a demanda. Há um limite na demanda para aumento dos preços", disse.

Preços elevados

Entretanto, sem sinais de um cessar-fogo entre os países do Leste Europeu, a perspectiva é de que as cotações internacionais dos adubos continuem próximas ao patamar atual. "Há uma boa parcela de oferta 'fora' do mercado, o que vai sustentar o preço até meados de junho e julho ou enquanto as sanções estiverem vigentes. Para o potássio, ainda há fôlego para subir mais em virtude da ausência também de Belarus do mercado", avalia Fonseca.

Essa estimativa de médio prazo coincide com o período de aquisição de fertilizantes para a safra de grãos de verão do Brasil, o que corrobora a perspectiva de encarecimento do custo destes insumos para a temporada 2022/23.

Outro fator que pode interferir nos preços no curto e médio prazo é a volatilidade do mercado. Mello, da StoneX, observa que as incertezas continuam presentes e o mercado ainda busca entender os efeitos da guerra no setor.

"O mercado continua estressado, sem saber o que realmente está ocorrendo e tentando digerir os impactos do conflito sobre as exportações russas de fertilizantes. É muito mais que uma questão de preço. É uma questão de conseguir trazer o produto", afirma Mello.

De acordo com o analista, apesar de os fertilizantes não estarem inclusos diretamente nas sanções europeias e norte-americanas à Rússia, os embargos comprometeram os pagamentos em dólar, inviabilizou a ação de alguns bancos russos e prejudicou o transporte dos insumos tanto pelo Mar Negro como, em menor proporção, pelo Mar Báltico. "Além disso, os custos de frete marítimo para cargas russas subiram expressivamente. Nenhum armador e companhia marítima quer ir para lá", diz o analista.

Nesse cenário nebuloso, produtores que têm recursos tentam até mesmo antecipar pagamentos a fim de garantir o insumo, enquanto as empresas misturadoras limitam as vendas por lotes determinados à medida que garantem o volume com fornecedores externos, relata Fonseca, do Rabobank. "Por enquanto, o mercado doméstico enfrentou forte aumento de preços, mas a incerteza se haverá ou não produto ainda é muito grande, com maior risco de falta", ressalta.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/04/2022*

USO DE DADOS E NOVAS TECNOLOGIAS DEVEM IMPULSIONAR SETOR DE LOGÍSTICA NO BRASIL

Para especialistas, empresas devem investir em veículos mais eficientes, aplicativos que permitem rastrear encomendas em tempo real e sistemas inteligentes
Por Wesley Gonsalves, O Estado de S.Paulo

O crescimento do e-commerce no Brasil, movimento que se intensificou com a pandemia de covid-19, fez o tema da logística se tornar uma das prioridades das empresas.

Para garantir o serviço rápido, de qualidade e com baixo custo, o setor de logística deve apostar nos próximos anos na modernização e no uso da tecnologia. Entre as medidas que são estudadas estão o uso de veículos mais eficientes, de aplicativos que permitem rastrear encomendas em tempo real e de sistemas inteligentes.



Sistema da Sequoia que faz a separação automatizada de pacotes para agilizar processo de entrega Foto: Sequoia/Divulgação

Essa é a visão dos especialistas e executivos do setor que participaram nesta sexta-feira, 29, do segundo dia do Summit “O Futuro da Indústria Automotiva”, realizado pelo Estadão.

Em um país como o Brasil que enfrenta desafios de infraestrutura, como condições ruins das estradas, além do custo mais alto dos combustíveis usados nos caminhões, o uso da tecnologia é um grande aliado do setor para garantir o desempenho das operações de logística das companhias, segundo o vice-presidente para América Latina da Stellantis, Pierluigi Astorino. “Qualquer avanço tecnológico disponível é preciso ser implementado com rapidez nas empresas, porque reduz impacto inflacionário dentro do sistema logístico”, disse o executivo no encontro virtual.

Para o presidente da Lots Group, Huber Mastelari, o uso da tecnologia na logística deixou de ser um diferencial e passou a ser uma obrigação para as companhias atualmente. Ele ressalta que os sistemas de conectividade disponíveis já são capazes de atender a demanda das companhias com um resultado satisfatório. “A conectividade não é tabu, não é coisa do futuro. Não é preciso esperar a chegada do 5G Brasil”, afirma Mastelari.

Mais do que se renovar, algumas empresas do setor logístico precisam mudar a cultura empresarial. O diretor de marketing da Autotrak, Márcio Toscano, diz que muitas companhias têm bases de dados importantes que podem otimizar o serviço, mas que, por falta de costume, são pouco exploradas. “Esse tipo de informação pode ajudar a reduzir custos na operação”, afirma Toscano.

A tecnologia também precisa ser acessível para os trabalhadores das companhias de logística. A líder de gestão e estratégia da Transjordano, Joyce Bessa, conta que a companhia decidiu investir na qualificação dos seus motoristas, mostrando como o trabalho poderia ser otimizado de maneira a reduzir custos como manutenção e gasto de combustível.

Segundo a representante, um erro comum entre as empresas é justamente atualizar a frota de veículos, sem ensinar os seus funcionários a usar as novas tecnologias presentes. “Não adianta ter um super caminhão para um trabalhador que não tem qualificação”, diz.

A pauta ESG – sigla em inglês para questões ambientais, sociais e de governança – também aparece dentro do setor de logística por meio do seu pilar social. Para reduzir a disparidade entre o número de motoristas homens e mulheres, a TransJordano criou um núcleo de formação para aumentar a atuação das motoristas, em um setor majoritariamente masculino. Ainda segundo Joyce, a companhia tem cerca de 10% da sua frota guiada por mulheres.

As discussões dos dois dias de evento do Summit "Futuro da Indústria Automotiva" podem ser acessadas gratuitamente na plataforma de vídeo do Estadão.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 29/04/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

CEARÁ NA VANGUARDA DE SOLUÇÃO LIMPA DO HIDROGÊNIO VERDE

Estado investe no hub do complexo portuário de Pecém, assinando 17 memorandos de entendimento para a criação de usinas e mais quatro acordos estão sendo negociados

Por *Roseli Lopes, para o Valor — São Paulo*

Mais da metade da energia produzida no Ceará vem de fontes renováveis, segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Juntas, eólica e solar já representam quase 60% da matriz energética local, indicador que coloca o Estado em posição vantajosa para atrair projetos com foco na produção de hidrogênio verde. Obtido com uso de fontes limpas a partir do processo chamado eletrólise, que usa água no lugar de combustíveis fósseis como carvão e petróleo – sem, portanto, emitir gás carbônico na atmosfera –, o hidrogênio verde é apontado como uma das soluções mais promissoras para a descarbonização da economia por ser 100% sustentável.

Em agosto de 2021, o governo cearense fez acordo com a Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec) e a Universidade Federal do Ceará (UFC) para a construção de um hub de hidrogênio verde no Complexo Industrial e Portuário do Pecém. O projeto busca atrair investidores para a produção de hidrogênio verde a partir da instalação de plantas industriais no complexo. Até meados de abril, 17 memorandos de entendimento para a criação de usinas no Pecém foram assinados pelo governo com empresas, entre nacionais e estrangeiras. Outros quatro estavam em andamento.

“Temos um complexo industrial com infraestrutura pronta para oferecer a essas empresas o ambiente propício para que produzam e exportem o hidrogênio verde usando a energia solar em sua fabricação”, diz Maia Júnior, secretário do Desenvolvimento Econômico e do Trabalho do Ceará. O investimento médio por empresa hoje no hub está em US\$ 4 bilhões para uma geração equivalente a 1 milhão de toneladas de hidrogênio, afirma.



Toda a produção do hub terá inicialmente como destino o mercado externo, segundo o secretário, em especial o europeu. O relatório Hydrogen Council de 2021, elaborado junto com a McKinsey & Company, indicou que a capacidade de fabricação mundial de hidrogênio limpo até 2030 é de mais de 10 milhões de toneladas. O volume representa quase um terço da demanda global prevista para a próxima década. Nesse cenário, o hub do Ceará pode colocar o Brasil no fornecimento mundial do produto.

Veneroso, da Hytron: empresa tem várias tecnologias — Foto: Divulgação

De olho no mercado externo, a multinacional Qair Brasil vai investir US\$ 6,95 bilhões em uma planta no hub do Pecém com capacidade instalada para produzir 2.240 MW de hidrogênio verde.



A implantação será feita em quatro fases, sendo a primeira em 2025. As demais estão previstas para 2027, 2029 e 2031, afirma Gustavo Silva, diretor de operações da empresa. Segundo ele, em cada uma das fases serão gerados 560 MW de hidrogênio sustentável.

“Nossa expectativa é de que a operação no Pecém evite que 4,3 milhões de toneladas de dióxido de carbono sejam lançados a cada ano na atmosfera”, diz Silva. Para a produção no hub, a empresa precisará de 5,2 milhões de metros cúbicos de água por ano, volume que virá do processo de dessalinização captado na costa do Estado. A planta industrial da Qair terá capacidade para fabricar por ano 488 mil toneladas de hidrogênio que serão transformadas em amônia. “Nossa previsão é produzir cerca de 2,7 milhões de toneladas de amônia por ano”, destaca. A amônia é um dos principais componentes para a fabricação de fertilizantes. Segundo a BloombergNEF, de análise setorial, a demanda por hidrogênio limpo deverá ser dominada pelos setores siderúrgico, de metanol, químico e de refino de petróleo e amônia.

Maior empresa privada de energia do país, a Engie assinou memorando de entendimento para erguer uma usina de hidrogênio verde no Pecém. Seu projeto no porto cearense é voltado para uma unidade industrial com capacidade instalada de eletrólise entre 100 MW e 150 MW, até 2026. Com ele, a Engie se junta a outras empresas interessadas em exportar. “O foco é a exportação de hidrogênio e amônia verdes, mas também estão sendo avaliadas oportunidades de uso nas indústrias locais de aço, de químicos e mistura para redes de transporte de gases”, conta Raphael Burreau, vice-presidente executivo de desenvolvimento de negócios globais da Engie Green Hydrogen. A empresa quer ter 4 GW de capacidade instalada para hidrogênio verde até 2030.

O baixo interesse do mercado brasileiro pelo produto e reduzido investimento está relacionado, entre outros fatores, à falta de uma regulamentação. “O fato de não termos uma regulação específica para o mercado de hidrogênio verde acaba assustando os empresários”, diz Carlos Peixoto, CEO da H2helium. Sem ela, a H2helium elabora estudos relacionados ao hidrogênio verde para empresas que queiram desenvolver usinas. “Explicamos o que é o hidrogênio verde, tecnologia usada na sua fabricação, indústrias que demandam, ou seja, um mapeamento.”

Na última semana de março, o senador Jean Paul Prates (PT-RN) apresentou projeto no Senado que inclui o hidrogênio como fonte energética na matriz brasileira e estabelece metas para sua inserção nos gasodutos nacionais. Outra ação favorável ao produto veio do governo do Ceará. Em fevereiro, o Conselho Estadual do Ceará aprovou a primeira resolução de licenciamento ambiental para hidrogênio verde do país, elaborada pela Superintendência Estadual do Meio Ambiente (Semace), que facilitará a instalação das empresas no hub do Complexo do Pecém.

Única desenvolvedora nacional de eletrólitos, equipamentos usados na fabricação do hidrogênio verde, a Hytron, com sede em Sumaré (SP) e desde 2020 pertencente ao grupo alemão Neuman & Esser Group (NEA Group), líder mundial na fabricação de compressores de pistão, receberá investimento de R\$ 20 milhões para ampliação de sua capacidade de produção de geradores de hidrogênio a partir de 2024 para atender ao projeto do Complexo do Pecém e à demanda gerada a partir dele, diz Marcelo Veneroso, CEO da Hytron. “Teremos dois tipos de equipamento, um para as plantas industriais menores e outro para as maiores. “A maioria das empresas do mundo tem capacidade de fabricar hidrogênio usando uma tecnologia. A Hytron tem várias tecnologias”, diz. No hub do Pecém, a empresa já firmou contratos com ao menos dez empresas.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/04/2022*

AKER VÊ PAPEL RELEVANTE DO BRASIL NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Presidente global da Aker Solutions, Kjetel Digre, diz que a companhia norueguesa vê o Brasil como um importante local para o desenvolvimento de tecnologias para reduzir o conteúdo de carbono na produção de petróleo e gás

Por Gabriela Ruddy — Do Rio



Kjetel Digre, presidente global da Aker Solutions: “Componentes entregues a clientes no mundo todo vêm do Brasil” — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A Aker Solutions, empresa norueguesa que presta serviços de engenharia e manutenção e fornece equipamentos submarinos à indústria de petróleo e gás, vê o Brasil como uma região relevante na busca por descarbonização e maior segurança no suprimento global de energia nos próximos anos, depois da pandemia e da guerra na Ucrânia. De acordo com o

presidente global da Aker, Kjetel Digre, o país é um importante lugar para se desenvolver tecnologias que vão ajudar a reduzir o conteúdo de carbono na produção de petróleo e gás.

Na primeira visita ao Brasil cerca de dois anos depois de assumir o cargo, o executivo norueguês explica que a companhia vislumbra a possibilidade de auxiliar a desenvolver a indústria de geração eólica em alto-mar no país para otimizar o uso de energia em projetos de produção de óleo e gás. Hoje, ainda não há iniciativas de geração no mar a partir dos ventos em operação no Brasil, mas a Aker presta serviços a projetos nesse segmento na Europa e Estados Unidos. “Será um mercado interessante no Brasil. Há muitas oportunidades para usar tecnologias existentes, mas também para criação de novos negócios nessa área. São grandes operações, com diferentes componentes, o que vai gerar muita atividade local”, diz o executivo.

Na agenda de Digre no Brasil, estão visitas ao centro tecnológico da Petrobras, o Cenpes, e a ida à unidade de serviços da companhia em Rio das Ostras (RJ). Segundo ele, o objetivo da viagem é buscar novas oportunidades no país, no contexto da transição energética. “O que está acontecendo agora é que, no desenvolvimento de campos de petróleo e gás, tanto existentes quanto novos, se está buscando formas diferentes de geração de energia elétrica para reduzir a pegada de carbono. Essa é uma das principais iniciativas que estamos conduzindo, com base em tecnologias de equipamentos submarinos”, afirma.

Petroleiras buscam formas de desenvolver campos existentes com menores custos e emissões, diz executivo

Digre explica que, com a transição energética, as petroleiras estão investindo menos na exploração em busca de novas descobertas de jazidas de petróleo, enquanto focam em maneiras de desenvolver os campos existentes com menores custos e emissões. “Isso vai gerar novas necessidades para a Petrobras e outros operadores, que vão precisar estender a vida dos campos, por exemplo. Eles vão ter que trabalhar mais no aumento da recuperação dos reservatórios, para aproveitá-los ao máximo”, diz.

Nesse contexto, uma área de grande interesse para a Aker e que tende a crescer são as atividades de conexões submarinas de plataformas existentes a novas descobertas de petróleo, solução usada para estender a vida de um campo ou para viabilizar descobertas menores. “As coisas estão mudando e isso vai abrir muitas oportunidades interessantes para nós no Brasil. Tivemos uma reunião com um operador recentemente que confirmou que aumentar o número de conexões submarinas é uma tendência. Fornecemos isso no Brasil”, diz.

Na transição energética, a Aker vai focar em atuar no apoio aos segmentos de energia eólica marítima; captura, utilização e armazenamento de carbono; e hidrogênio. Até 2025, um terço da receita da empresa deve vir dessas novas iniciativas, segundo o presidente. Até o fim da década, a expectativa é que o óleo e gás represente apenas um terço do faturamento.



Com receitas globais de 29,5 bilhões de coroas norueguesas em 2021 (US\$ 3,3 bilhões, na cotação do fim do ano), a Aker Solutions está no Brasil há quatro décadas e tem hoje 3 mil funcionários no país, distribuídos entre fábricas no Sul e Sudeste que produzem equipamentos, inclusive, para exportação. Segundo Digre, a companhia busca oportunidades de fusões e aquisições, assim como a contratação de novos talentos no Brasil.

A fábrica da empresa em São José dos Pinhais (PR) entrega módulos de controle e árvores de natal (equipamento que controla a vazão de petróleo e gás natural nos poços). “A maioria desses componentes entregues aos nossos clientes no mundo todo vêm daqui. O Brasil é um país que tem governança em óleo e gás, o que leva a iniciativas locais como exigência de investimentos em pesquisa e desenvolvimento e de conteúdo local, isso nos ajuda a construir competências”, comenta Digre.

Segundo ele, o Brasil está num momento de forte contratação para projetos que entrarão em produção nos próximos anos. A Petrobras conduz, atualmente, três licitações que envolvem equipamentos produzidos pela Aker no país. Há expectativa, ainda, de novas contratações no segundo semestre, para o desenvolvimento de novas fases em áreas de águas profundas, como o campo de Búzios, na Bacia de Santos, e projetos na Bacia de Sergipe-Alagoas, além de outras áreas no pré-sal.

Do ponto de vista tecnológico, a contratação mais importante à qual a Aker concorre este ano é conduzida pela Petrobras. Trata-se da licitação que vai selecionar fornecedores para desenvolver a tecnologia HISEP, no campo de Mero (Libra), no pré-sal da Bacia de Santos. A tecnologia, patenteada pela própria Petrobras, faz a separação e reinjeção, no fundo do mar, do gás com elevado teor de carbono produzido junto ao petróleo. Diversas descobertas no pré-sal têm alto teor de CO₂. “É uma tecnologia pioneira, animadora, que vai quebrar recordes na tecnologia submarina. Tomara que sejamos escolhidos para fazer isso para a Petrobras aqui no Brasil”, afirma.

A Aker participa também de processos de contratação de equipamentos para projetos de outras companhias no Brasil, como a área de Pão de Açúcar operada pela Equinor na Bacia de Campos, e o campo de Lapa, operado pela TotalEnergies na Bacia de Santos. Além disso, a companhia está em contato com empresas menores, que compraram áreas vendidas pela Petrobras nos últimos anos. “Estamos estudando como desenvolver ainda mais os ativos que esses operadores assumiram e olhar para novas formas de operá-los”, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/04/2022

CHINA APERTA RESTRIÇÕES PARA EVITAR NOVO CAOS COMO O DE XANGAI

As reações draconianas refletem os crescentes riscos enfrentados pelos governos municipais em combater a variante ômicron, altamente infecciosa, antes de ela se estabelecer localmente

Por Bloomberg

Cidades de toda a China estão adotando prontamente medidas que vão desde programas de testagem em massa até lockdowns em resposta a poucos casos de covid-19, com o objetivo de prevenir surtos e evitar os danos econômico e social experimentado por Xangai.

Hangzhou, capital da província de Zhejiang e um polo de comércio eletrônico, começou um programa de testagem em massa. As escolas da capital, Pequim, vão antecipar a saída para o feriado do Dia do Trabalho, sem uma data para voltar. E a cidade portuária de Qinhuaingdao, assim como Yiwu - conhecida por sua produção de artigos de decoração para o Natal - entraram em lockdowns totais ou parciais.

As reações draconianas refletem os crescentes riscos enfrentados pelos governos municipais em combater a variante ômicron, altamente infecciosa, antes de ela se estabelecer, mergulhando



idades em prolongados lockdowns que envolvem pesados custos para os moradores e empresas.

Xangai, atual epicentro da covid na China, está há um mês em lockdown, que mantém a maioria dos 25 milhões de habitantes da cidade confinada em casa. O surto parece agora ter se estabilizado, já que os casos novos caíram pelo quinto dia consecutivo na quarta-feira, para 10.662 - nível mais baixo de mais de três semanas. Xangai, juntamente com Jilin, respondem por cerca de 95% das infecções no recente surto nacional de ômicron, disseram ontem autoridades da área de saúde.

Em Pequim, foram notificados 56 casos ontem. A contagem diária relativamente estável sinaliza que a testagem em massa não está revelando um surto de maior amplitude. Houve 194 novos casos desde a sexta-feira, principalmente em torno de restaurantes e escolas. Autoridades disseram na quarta-feira que as escolas e crianças pequenas de até 3 anos respondem por quase 33% dos novos casos.

Os jardins de infância, escolas primárias e médias e instituições vocacionais de Pequim estarão fechadas a partir de hoje, após autoridades terem antecipado o início do feriado do Dia do Trabalho. O retorno às aulas, inicialmente prevista para 5 de maio, dependerá da situação da covid. Os alunos e professores só poderão voltar às escolas após teste de covid negativo feito no máximo 48 horas antes. Algumas escolas já tinham suspenso as aulas presenciais.

Cerca de 20 milhões de pessoas serão testadas três vezes nesta semana em Pequim, num momento em que a capital se apressa em descobrir a propagação da ômicron na extensa área urbana da cidade. Uma autoridade do governo municipal de Pequim disse ontem que a capital adotará medidas decisivas para controlar o surto e garantir que os moradores obtenham produtos de primeira necessidade diariamente.

O governo municipal impôs lockdown em vários bairros do distrito de Chaoyang, pelo fato de alguns casos iniciais se concentrarem naquela área, o que eleva o risco de estimular um novo surto. Também tem isolado conjuntos residenciais em toda a cidade onde foram detectadas infecções pela atual testagem de massa.

“Pequim vai provar uma coisa: se ter surtos de covid escapando ao controle na nossa megacidade é apenas uma coincidência ou se é algo inevitável”, disse Hu Xijin, o editor-chefe aposentado do jornal “Global Times”, respaldado pelo Partido Comunista, e influente comentarista. “Se pode haver brechas que podemos vedar e melhorar ou se isso resulta da capacidade da ômicron de penetrar em qualquer sistema de defesa.”

A campanha de testagem, juntamente com medidas que incluem limitar a mobilidade das pessoas consideradas como tendo sido expostas ao vírus, “pode ser uma defesa muito importante, com implicações significativas sobre a situação geral”, disse Hu.

Hangzhou, sede da gigante tecnológica Alibaba, ordenou os moradores a se submeterem a testes a cada 48 horas. O governo disse que está montando mais de 10 mil estandes de teste em toda a cidade. Os moradores precisam apresentar prova de um teste negativo nas últimas 48 horas para ter acesso ao transporte público ou entrar em locais públicos, incluindo cinemas, escolas e supermercados. Os escritórios da empresa continuam a funcionar normalmente, embora os funcionários tenham de confirmar seu quadro de saúde diariamente, segundo informaram vários deles, que pediram para não ter seus nomes divulgados.

Hangzhou também abriga a fabricante de jogos NetEase e a empresa de produtos de videovigilância Hangzhou Hikvision Digital Technology. Também é onde ficam as sedes da Zhejiang Geely, a montadora controlada pelo titã bilionário do setor automobilístico Li Shufu, e da Nongfu Spring, a empresa de bebidas de propriedade de Zhong Shanshan, o homem mais rico da China.

A cidade portuária de Qinhuangdao também anunciou um lockdown parcial, que desencadeou temores de um agravamento dos gargalos da cadeia global de suprimentos, na medida em que os governos municipais e provinciais tomam medidas rápidas para sufocar surtos de covid.

Guangzhou, uma metrópole do sul da China, testou 1,4 milhão de pessoas para covid-19 na quinta-feira e cancelou vários voos depois que alguns funcionários do aeroporto deram positivo.

A China tem 88,62% de sua população completamente vacinada, entre as quais 81,44% das pessoas com 60 ou mais anos de idade. (Com Dow Jones Newswires)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/04/2022

NOVO CONSELHEIRO VAI FOCAR EM PETRÓLEO NO CADE

Gustavo Augusto Freitas de Lima era assessor jurídico da Presidência da República antes de assumir uma vaga no conselho

Por Beatriz Olivon — De Brasília

Óleo e gás será o principal assunto no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) do novo integrante do tribunal da autarquia, Gustavo Augusto Freitas de Lima. Procurador Geral Federal (PGF) de carreira, o conselheiro era assessor jurídico da Presidência da República antes de assumir sua cadeira no tribunal.

Além de óleo e gás, outros assuntos relevantes no conselho para o novo integrante são os que envolvem cartéis em licitações, o setor de telefonia - em função da recente autorização de venda da Oi e da tecnologia 5G - e possíveis operações no streaming, esperadas por causa de movimentos internacionais, que poderão ser replicados no Brasil.



Se o movimento no streaming ainda está chegando, as questões concorrenciais do setor de óleo e gás, por sua vez, já são velhas conhecidas do Cade. Nos últimos dez anos foram investigados mais de 20 cartéis e punidos 15, com a aplicação de mais de R\$ 500 milhões de multa só na revenda (postos de gasolina) em valores atualizados. Um dos casos mais antigos do conselho e, segundo estimativas, possivelmente o de maior valor que tramita na autarquia, envolve o acesso à distribuição no aeroporto de Guarulhos e que já começou a ser julgado pelo tribunal.

Augusto, ex-assessor da Presidência, quer investigar política de preços da Petrobras — Foto: Divulgação

Por enquanto, o foco da autarquia esteve na revenda e na distribuição, os últimos elos da cadeia. “Agora parece que o Cade tem que avançar para o terceiro ponto dessa cadeia, que é refino”, afirma Augusto. A Petrobras já fez um acordo com o conselho em 2019 em um Termo de Compromisso de Cessaç o (TCC) no qual se comprometeu a vender oito refinarias.

No momento, o Cade est  monitorando o caso. A empresa ainda precisa apresentar ao  rg o os compradores de algumas unidades. E o prazo para a apresenta o j  foi prorrogado.

“Tem que discutir no tribunal o que acontece se chegar a data e a Petrobras n o tiver vendido. Ele pode conceder novos prazos, rever a obriga o, eventualmente, ou entender que houve descumprimento do TCC e aplicar penalidade”, afirma Augusto, integra o tribunal junto com outros cinco conselheiros (h  uma vaga aberta cujo indicado aguarda apenas a nomea o).



A Petrobras informa que já concluiu a venda de uma das refinarias (Landulpho Alves) e assinou o contrato de venda de outras duas (Isaac Sabbá e da Unidade de Industrialização do Xisto). Nesse caso, a conclusão ainda depende da aprovação de órgãos reguladores. Tem ainda duas com procedimento de venda em andamento (Refinaria Gabriel Passos e Lubrificantes e Derivados do Nordeste) e relançou três, após insucesso na tentativa inicial de venda (Refinaria Abreu e Lima, Alberto Pasqualini e Presidente Getúlio Vargas), no caso dessas, novos prazos serão pactuados junto ao Cade, de acordo com a companhia.

Além do caso que resultou no TCC, existem outras investigações sobre o setor de óleo e gás no Cade. Pelo menos dois inquéritos envolvem a Petrobras. O que não significa que não poderão ser abertas novas investigações ou que essas duas não poderiam passar a incluir outras empresas, a depender da investigação, segundo o conselheiro.

Um dos inquéritos busca verificar se a empresa cometeu infração à ordem econômica com o reajuste nos preços de combustíveis realizado em janeiro. A outra, apura possíveis dificuldades enfrentadas por algumas empresas em obter acesso à infraestrutura operada pela Transpetro.

Um dos problemas que precisa ser investigado, segundo o conselheiro, é a questão da política de preços da Petrobras utilizar um preço internacional. “O preço do petróleo no plano internacional não é considerado um preço livre, porque é muito influenciado pela Opep”, afirma.

Segundo Augusto, se a empresa abre mão de concorrer com esse preço, ela acaba avisando os concorrentes, configurando a conduta de “paralelismo”. Ainda de acordo com o conselheiro, a Opep pode ser vista como um cartel de países.

“Não é papel do Cade ver se gasolina ou petróleo estão baratos ou caros, mas é papel do Cade ver a concorrência do setor e o preço excessivo, que pode ser um sintoma de conduta anticoncorrencial”, afirma Augusto.

Ainda segundo o novo conselheiro, é necessário entender o que acontece no setor e investigar se a falta de competição é um problema estrutural e o preço está justo ou se existem conluios. “A história mostra que quem apostou contra o Cade quebrou a cara”, afirma.

De acordo com a Petrobras, os preços praticados pela empresa na venda às companhias distribuidoras buscam o equilíbrio com o mercado internacional, mas evitando repassar a volatilidade externa e da taxa de câmbio causada por eventos conjunturais. “Essa condição é fundamental para que o mercado brasileiro continue sendo suprido, sem riscos de desabastecimento, pelos diferentes atores responsáveis pelo atendimento às diversas regiões brasileiras: distribuidores, importadores e outros produtores, além da Petrobras”, informou a companhia em resposta ao Valor.

Para o presidente do Cade, Alexandre Cordeiro, o tema de óleo e gás é importante, mas não há assunto principal no conselho. Nesse sentido, citou que a infraestrutura como um todo é relevante, o que inclui portos, ferrovias e óleo e gás, que já é tema no conselho há muitos anos, segundo o presidente. Ainda segundo Cordeiro, saúde e aviação civil também são setores em que há tendência de consolidação - o que os leva ao Cade.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/04/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EXPORTAÇÕES DO COMPLEXO SOJA PELO PORTO DE PARANAGUÁ CRESCEM 25% NO 1º TRIMESTRE

Da Redação NOTÍCIAS



As exportações do complexo soja pelo Porto de Paranaguá estão em alta. Nos primeiros três meses deste ano, 4.974.237 toneladas de cargas do produto em grão, óleo e farelo foram embarcadas pelos terminais paranaenses. O volume é quase 25% maior que as 3.987.702 toneladas carregadas no 1º trimestre de 2021.

O maior aumento foi registrado nas exportações da forma líquida, ou seja, de óleo de soja: 57,3%. Foram 327.975 toneladas exportadas nos três primeiros meses deste ano contra 208.529 toneladas carregadas no período, em 2021.

Neste ano, ao mesmo tempo em que as exportações estão em alta, também não houve registro de qualquer volume importado do complexo soja. No primeiro trimestre no ano passado foram importadas quase 45,5 mil toneladas de óleo de soja.

“Ao que tudo indica, apesar da quebra na safra, boa parte da produção tem ficado também no mercado interno”, disse o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

SÓLIDOS - De farelo de soja exportado no último trimestre foram 1.342.739 toneladas; volume 38,4% maior que as 970.140 toneladas registradas no ano passado.

“O Paraná tem um dos principais parques esmagador de soja do Brasil. Inclusive, a tendência é que o país importe soja em grão e exporte o farelo, que tem maior valor agregado”, afirma Garcia.

Nas exportações de soja em grão, a alta foi de 17,6%. Neste ano, de janeiro a março, 3.303.523 toneladas do granel foram embarcadas por Paranaguá. No mesmo período, em 2021, foram 2.809.033 toneladas.

SOJA – De acordo com os dados da Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento (Seab), no Paraná o volume de soja produzido nesta safra está entre 11,6 e 12 milhões de toneladas. O último levantamento apontava uma quebra próxima de 45%

Segundo o economista Marcelo Garrido, do Departamento de Economia Rural (Deral) da Seab, a soja embarcada pelo Porto de Paranaguá, nesses primeiros meses do ano, é parte de produtos oriundos da safra passada e outra proveniente da safra que está sendo finalizada.

“Nos últimos três anos, a média exportada de soja em grão no Paraná foi de aproximadamente 59% da quantidade produzida”, afirma. Segundo ele, o restante é o que fica no mercado interno.

Sobre a alta observada nas exportações pelos terminais do estado, Garrido explica ser reflexo do aumento da demanda de alimentos no mundo.

“Nos últimos anos, o consumo mundial tem crescido e feito com que as exportações dos países produtores de alimentos acompanhassem esta demanda”, afirma.

Outro fator que tem favorecido o Brasil nos últimos anos, segundo ele, são as cotações cambiais, que de uma forma geral tem beneficiado os produtos brasileiros no mercado internacional.

Com menos produto disponível e uma demanda interna crescente, o economista do Deral acredita que a tendência é que os volumes a serem exportados neste e nos próximos meses sejam reduzidos. “Como tivemos uma safra menor neste ano, e a demanda interna é grande, é possível que haja, inclusive, a necessidade de importação”, acrescenta Garrido.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2022

ARTIGO - LOGÍSTICA MARÍTIMA INTERNACIONAL EM COMPASSO DE ESPERA

Por Rodrigo Scolaro *OPINIÃO* 28 Abril 2022



A situação da logística marítima internacional tem alarmado líderes no mundo inteiro. A intensa alta nos preços, de efeitos duradouros, traz junto um aumento da inflação global. O setor já havia sido fortemente impactado pela pandemia. Registrou uma elevação significativa em 2020 e, em 2021, o aumento chegou a um percentual de três dígitos. Tudo indicava que, em 2022, os preços ficariam como estavam, sem novas escaladas expressivas. E aí veio a reviravolta. Com a guerra na Ucrânia, a Rússia “saiu do mapa” dessa logística e novas mudanças e incertezas surgiram.

O índice Harpex, um dos principais indicadores globais de preços no transporte marítimo de contêiner, teve a chamativa alta de 268,46% no ano passado. Em 2020, já tinha avançado 43,62%. Só nos três primeiros meses de 2022, a variação acumulada ficou em torno de 20%. A previsão para 2023 segue de encarecimento, ainda que menos expressivo.

Setor de recuperação mais lenta

No início da pandemia, tivemos uma “grande bagunça” na logística internacional. Portos fecharam e embarcações não conseguiam ancorar; contratos de trabalho passaram a ser feitos com um período menor; trabalhadores estavam ausentes devido a questões sanitárias. O forte impacto nos preços não veio em 2020, mas chegou em 2021.

No final do ano passado, entretanto, esse comportamento estava começando a normalizar. Mesmo com a continuidade da pandemia em 2022, o ritmo seria no mínimo de estabilidade — uma estabilidade relativa, vale ressaltar, já que falar dela em um setor de recuperação mais lenta é complicado. Alguns players investiram nesse restabelecimento, mas, pelas próprias dinâmicas do campo, a expectativa era de retomada gradual.

Com a crise na Ucrânia e a exclusão da Rússia desse mapa logístico, e com as principais empresas marítimas do mundo já fora do território russo, temporariamente ou de forma permanente, o cenário se complicou mais ainda. Uma rota cortada do mapa gera um novo problema na logística internacional.

EUA, Europa e Ásia

Desde a posse de Joe Biden no governo dos Estados Unidos, em janeiro de 2021, os estadunidenses saíram de um momento de esfriamento para uma retomada do comércio internacional. Essa rota foi então fortalecida, aumentando a demanda por contêineres. Junto com a pressão das outras rotas mais movimentadas do mundo — Europa e Ásia, sobretudo a China —, o preço internacional começou a subir muito.

No tradicional discurso sobre o Estado da União, Biden chegou a citar os elevados custos de frete marítimo e seus impactos na inflação do país. O Fundo Monetário Internacional (FMI), por sua vez, divulgou estudo apontando os impactos da guerra na Ucrânia nos preços da logística marítima internacional, com reflexo na inflação global.

De acordo com o relatório do FMI, a cada vez que os preços do frete marítimo dobram, a inflação sobe 0,7%, em média - um repasse menor e mais lento do que os efeitos de alimentos e combustíveis, mas de repercussão mais duradoura.

No curto prazo, o principal fator de influência é a saída das maiores empresas do setor de contêineres da Rússia, aguçando o “caos” logístico internacional. Mas também temos outros, como os recentes fechamentos de cidades com portos importantes na China devido à pandemia.

Panorama brasileiro

Como grande importador de produtos manufaturados e exportador de commodities básicas, o Brasil também sente fortemente os efeitos desse cenário internacional. O país importa manufaturados por contêiner e exporta as commodities por granel, o que dificulta nossa situação, já que as empresas têm privilegiado o envio de contêineres para as rotas mais lucrativas deste momento, devido a questão dos “contêineres meio cheios” na saída do Brasil. Somado a isso, temos um aumento de preços dos insumos industriais e manufaturados importados.

Mas temos boas notícias. A aprovação do BR do Mar deve incentivar a cabotagem no país, com a promessa de estimular a concorrência e baratear o transporte de cargas entre os portos brasileiros.

Todos os esforços e todo o planejamento público e empresarial para lidar com os desafios atuais são necessários e bem-vindos.

Rodrigo Scolaro é economista da Costdrivers

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2022

PORTO ITAPOÁ REALIZA CAMPANHA DE SEGURANÇA COM NAVIOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Abril 2022



Navio brasileiro "Bartolomeu Dias" foi o primeiro a receber a medalha do reconhecimento do programa

O Porto Itapoá iniciou em abril uma campanha para estimular e celebrar navios que estão promovendo melhorias em suas condições de segurança e organização. A ação faz parte do Programa MAIS – Minhas Ações Inspiram Segurança, que concedeu a primeira medalha do reconhecimento ao navio brasileiro "Bartolomeu Dias".

O gerente de Operações do porto, Thiago Santos, explicou que a campanha tem como base as regras definidas na Norma Regulamentadora número 29 (NR 29), que define um conjunto de recomendações de segurança para os trabalhos portuários. “Temos intensificado as inspeções nas embarcações, chamadas Vessel Inspections, para garantir um ambiente mais seguro tanto para os tripulantes dos navios, quanto para nossos colaboradores que trabalham a bordo”, disse.

Em sua última passagem pelo Porto Itapoá, a equipe de segurança do porto apontou algumas oportunidades de melhorias no "Bartolomeu Dias". “Ficamos felizes em ver que nossos apontamentos foram considerados e que as reformas foram feitas”, completou Santos. “É importante que esse esforço seja reconhecido”, finalizou o gerente.

Para o comandante do navio, Luiz Cláudio Marinho, a medalha é um importante estímulo para continuar o trabalho já feito. “É uma iniciativa muito válida, que incentiva e reconhece todo nosso esforço em prol da segurança”, disse. Marinho lembrou que atua como comandante de embarcações desde 1994 e nunca viu uma campanha como essa, totalmente focada em segurança.

Importante elemento da campanha, além da medalha, uma carta de recomendação é enviada ao armador (proprietário ou administrador do navio), salientando as boas práticas adotadas pela tripulação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/04/2022

PORTOS DE ANTUÉRPPIA E BRUGES FUNDEM NO MAIOR PORTO EXPORTADOR EUROPEU

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28 Abril 2022



Os portos de Antuérpia e Zeebrugge agora se chama Porto de Antuérpia-Bruges. Os dois portos assinaram acordo de acionistas do porto unificado em 22 de abril. O processo teve início em fevereiro de 2021, quando as cidades de Antuérpia e Bruges anunciaram o início do processo de unificação dos seus portos.

Atualmente, este porto unificado proporciona 74 mil empregos diretos e 90 mil indiretos, com um valor agregado de quase 21 bilhões de euros ou 4,5% do PIB da Bélgica. A administração do porto estima que a nova estrutura se traduz no

maior porto de exportação europeu. O Porto de Antuérpia-Bruges será também um porto líder de contêineres na Europa, o maior porto de transbordo de veículos e o maior cluster químico integrado da Europa, estimam os administradores.

O Porto de Antuérpia-Bruges tem a ambição explícita de se tornar o primeiro porto mundial a reconciliar a economia, as pessoas e o clima. A fusão dos dois portos pretende reforçar ainda mais a sua posição na cadeia logística internacional, perseguir a liderança na transição energética e digital e, ao mesmo tempo, criar valor agregado sustentável para a sociedade em geral.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/04/2022

PETRORIO COMPRA ALBACORA LESTE POR US\$ 2,2 BILHÕES

Da Redação OFFSHORE 28 Abril 2022



Negócio com Petrobras levará a empresa a dobrar de tamanho

A PetroRio fechou, nesta quinta-feira (28), a compra do campo Albacora Leste, de propriedade da Petrobras, na Bacia de Campos. Com investimento de até US\$ 2,2 bilhões, o empreendimento fará com que a maior empresa independente de óleo e gás do país praticamente dobre de tamanho tanto em produção quanto em receita e EBITDA. Atualmente, a PRIO produz 34 mil barris/dia, e a aquisição agrega outros 27 mil.

A companhia estima uma reserva economicamente recuperável 1P (90% de chance de ser recuperada) próxima a 280 milhões de barris para o Campo de Albacora Leste, sendo, líquido para a PRIO, uma reserva superior a 240 milhões de barris, com previsão de abandono posterior a 2050. As estimativas consideram uma cotação de longo prazo de US\$ 62 por barril de petróleo.



Ambas as empresas estão em negociações exclusivas desde novembro do ano passado. Nos termos do acordo, a PetroRio ficará com 90% do negócio – a Repsol Sinopec Brasil (“RSB”) terá os outros 10% de participação. A PetroRio pagará 15% do valor de Albacora Leste agora e o restante só no closing da operação, previsto para até o final deste ano. O ativo será financiado com o caixa da companhia, que é de US\$ 1,4 bilhão.

O pagamento terá parcela fixa de US\$ 1.951 milhão, sendo US\$ 293 milhões pagos na assinatura do contrato, e mais US\$ 1.658 milhão na conclusão da aquisição e transferência da operação para a companhia, sujeito aos ajustes devidos até o fechamento da transação (contados a partir de 1º de outubro de 2022) e ao cumprimento de condições precedentes.

O negócio também contempla a possibilidade de pagamentos adicionais de até US\$ 250 milhões, a depender da média anual da cotação do barril de petróleo tipo Brent nos anos de 2023 e 2024.

A companhia possui um plano arrojado de expansão. “Nós sempre dissemos que queríamos chegar a 100 mil bep/dia. Hoje, produzimos 34 mil barris e acabamos de conseguir a Licença de Operação para começar a perfuração do campo de Frade. Ano passado compramos o campo de Wahoo, que pode elevar a produção a mais de 60 mil bep/dia e agora, com Albacora Leste, um campo que hoje produz quase 30 mil bep/ e tem um plano de revitalização que faz com que ele possa chegar a 50 mil bep/dia. Isto é, temos um plano traçado que vai nos levar aos 100 mil bep/dia. Não vai ser fácil, mas chegaremos lá”, afirma Roberto Monteiro, CEO da PetroRio.

Sobre Albacora Leste

Descoberto em 1986, teve seu primeiro óleo em 1998 e atualmente conta com uma produção de aproximadamente 30 kbbl/d em março, de API 19º e com baixo teor de enxofre, através de 17 poços produtores e 15 poços injetores. O campo compreende uma área de 511 km².

A produção do campo é feita através do FPSO P-50, com capacidade de processamento de óleo de 180 kbbl/d e 6 MMm³/d de gás e o sistema de elevação artificial do Campo acontece pelo sistema de gas lift.

Durante os primeiros 18 meses de operação, a PetroRio se concentrará nas seguintes frentes: Investimentos de aproximadamente US\$ 150 milhões no FPSO P-50 para assegurar os mais altos níveis de integridade do ativo e, com isso, alcançar padrões de segurança e eficiência operacional equivalentes às outras operações. Tal montante não inclui o projeto de tratamento da água de descarte, que está sendo executado pela Petrobras e será concluído antes do closing da operação;

Captura de sinergias e implementação de sua metodologia operacional de maneira a alcançar um nível de custo (OPEX) compatível com a operação do FPSO P-50, próximo a US\$ 90 milhões ao ano.

Posteriormente, será iniciada a campanha de redesenvolvimento do Campo, envolvendo a conexão ou perfuração de 17 poços produtores e 5 poços injetores ao longo de 5 anos, com CAPEX estimado de US\$ 70 a US\$ 75 milhões por poço (para 100% do Campo).

Similar à metodologia empregada em Frade e Wahoo, o desenvolvimento será dividido em duas etapas:

A primeira, contemplando a conexão de 3 poços produtores já perfurados, 8 novos poços produtores e 1 poço injetor, que poderá aumentar a produção do campo a níveis superiores a 50kbpd (100% do Campo), mantendo tal patamar por 2 ou 3 anos;

A segunda, com outros 6 novos poços produtores e 4 injetores, a ser realizada em seguida.

A PetroRio também deve realizar o descomissionamento antecipado (até 2027) de 5 poços produtores e 1 injetor, já contemplados no preço pago pelo campo. A companhia estima um CAPEX de aproximadamente US\$ 15 milhões por poço. O abandono final do Campo, previsto para depois de 2050, é estimado em US\$ 800 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2022

AET PROJETA AMPLIAR FROTA DE ALIVIADORES DP2 PARA 17 UNIDADES ATÉ FINAL DO ANO

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 28 Abril 2022



Arquivo/Divulgação

Em 2022, empresa recebeu três shuttle tankers (DPSTs) para operações offshore no Brasil, alcançando 10 unidades em AJB. Outros três navios-tanque DP2 estão em construção no exterior para clientes no país e também devem ser entregues este ano.

A AET projeta que sua frota de Dynamic Positioning Shuttle Tankers (DPSTs) crescerá para 17 unidades até o final de 2022, incluindo 13 operando em águas jurisdicionais brasileiras.

Este ano, a empresa recebeu três navios aliviadores de posicionamento dinâmico (DP2), de última geração, para operações offshore no Brasil, elevando a frota atual de DPST para 10 embarcações. De acordo com a AET, outros três navios-tanque DP2 ecoeficientes e altamente especializados estão em construção para clientes no Brasil e também devem ser entregues em 2022.

“Nossos navios-tanque DP2 são construídos especificamente para os requisitos técnicos requeridos pelo Brasil para fretamento de longo prazo, reforçando nossa posição de líder em operações de navios-tanque e nosso compromisso com operações ecoeficientes e de alta qualidade no Brasil”, destacou a empresa à Portos e Navios.

A AET afirmou, em nota, que continua a se posicionar para atender às potenciais oportunidades de crescimento do mercado. A empresa ressaltou que, como a maioria das instalações offshore se encontra em campos de águas profundas ou ultraprofundas, os DPSTs são cruciais para a cadeia de fornecimento de energia no Brasil. A AET acrescentou que os navios aliviadores são operados por tripulações treinadas compostas por equipes mistas de marítimos brasileiros e estrangeiros.

“Estamos cientes dos desafios singulares em operar DPSTs em condições ambientais altamente exigentes e desafiadoras da bacia brasileira. Segurança e o bem-estar de nossa tripulação são nosso maior foco”, destacou a empresa. A AET está no Brasil desde 2010 e expandiu operações mirando se tornar operadora especializada e líder em DPSTs e fornecedora de serviços de Lightering Ship-to-ship (STS) no mercado brasileiro. Nesse período, a empresa executou mais de 490 operações de Lightering na América Latina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2022

VALE AZUL ESPERA DAR ENTRADA EM LI PARA TEPOR NOS PRÓXIMOS MESES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28 Abril 2022

Grupo obteve esta semana licença de instalação para UPGN, que será integrada ao novo terminal portuário, a ser construído em Macaé (RJ). Projeto da planta vem sendo desenvolvido por meio de parcerias com a Enerflex e a Eneva.



Divulgação Vale Azul

Após a obtenção da licença de instalação da unidade de processamento de gás natural (UPGN) que será integrada ao Terminal Portuário de Macaé (Tepor), os empreendedores preveem como próximo passo dar entrada ao pedido da LI desse novo porto, que será construído no município do Norte Fluminense. Os principais drivers econômicos do Tepor são a movimentação de líquidos e de gás natural. A infraestrutura dos terminais prevê uma unidade de regaseificação de até 21 milhões de metros cúbicos

por dia, além de berços para movimentação de líquidos de gás natural, petróleo e derivados. O terminal também tem em seu escopo operações com movimentação de cargas gerais para navios de longo curso e embarcações de apoio offshore.

A UPGN do Tepor é um ativo que será ofertado ao mercado exclusivamente pela VagFlex, joint venture entre o grupo Vale Azul e a Enerflex, empresa de origem canadense, com atuação global nos mercados de energia e gás natural. “No momento, nosso time está empenhado em avançar no projeto de engenharia dos terminais e de cumprir todas as condicionantes da licença prévia para poder dar entrada no pedido da LI dentro de alguns meses”, adiantou o diretor de engenharia do grupo Vale Azul, Hugo Crespo, à Portos e Navios.

Em setembro de 2021 o grupo Vale Azul firmou parceria com a Eneva, com o objetivo de desenvolver conjuntamente o projeto do Tepor. No acordo, ficou estabelecido que, mediante uma decisão final de investimento, será criada uma joint venture entre as empresas, que será responsável pelo negócio. Ele contou que, paralelamente, o grupo trabalha nessa parceria com a Eneva em diversas estratégias comerciais para alcançar uma decisão final de investimento ainda dentro de 2022.

Crespo explicou que a concepção do projeto foi baseada em um extenso estudo de mercado, com interlocuções com os principais tomadores de serviços da cadeia de óleo e gás. Segundo o diretor, a infraestrutura prevista busca apoiar as necessidades logísticas da indústria, como operações ship-to-ship para navios aliviadores de petróleo, a partir de um novo ponto de entrada para gás natural importado, com disponibilidade de nova capacidade de processamento de gás, entre outras facilidades.

Crespo disse que a obtenção da LI do Tepor tem como objetivo demonstrar ao mercado, particularmente às operadoras de petróleo e gás, que Macaé está definitivamente pronta para receber novos gasodutos de escoamento de gás. “Dado o grau de risco que as operadoras assumem ao decidir por escoar sua produção de gás associado para a costa, entendemos que somente uma LI permite garantir o cronograma de implantação de uma UPGN, de forma a dar a certeza aos produtores de que o gás poderá ser recebido ao chegar ao continente”, justificou.

UPGN

A LI da UPGN foi emitida pelo Instituto Estadual do Ambiente (Inea) na última terça-feira (26). O cronograma de implantação da unidade depende da tomada de decisão pela construção de novas rotas de escoamento para Macaé. “Estamos em constantes conversas com diversos produtores de gás que estão estudando a melhor forma de monetizar suas reservas de gás natural. Com mais este passo, esperamos conseguir aprofundar as conversas e buscar trazer mais gás para Macaé”, projetou Crespo.

O grupo considera que Macaé já é o maior hub de gás do país, composto pelo terminal de Cabiúnas da Petrobras, onde está a maior UPGN do país atualmente, além de ser o ponto de origem de duas das principais redes de transporte de gás: a NTS e a TAG. Crespo destacou que,



seja através de gás natural liquefeito (GNL), seja de novas rotas de escoamento de gás nacional, ao acessar Macaé pelo Tepor, os produtores de gás podem acessar ambas redes de transporte a apenas 6 quilômetros do ponto de entrada no continente, permitindo um alcance de oferta de gás a nível nacional.

Ele acrescentou que a cidade concentra muitas das principais empresas de serviço de petróleo do mundo, com ampla oferta de prestação de serviço à indústria. O diretor também destacou a localização estratégica de Macaé em relação às principais bacias de exploração, com o recebimento da produção de gás das bacias de Campos e de Santos.

Como a UPGN do Tepor foi licenciada para uma capacidade de 60 milhões de m³/dia, ela será implantada em fases, podendo processar o gás escoado por duas ou três novas rotas de escoamento. Crespo ponderou que o teor de riqueza do gás que venha a ser processado é um fator decisivo na escolha da tecnologia da planta, o que impacta significativamente o valor a ser investido no projeto. “É difícil estimar o valor do investimento neste momento, mas provavelmente a implantação total da planta exigirá investimentos superiores a R\$ 6 bilhões. O capex preciso dos terminais está sendo apurado e, dentro dos próximos meses, devemos ter números confiáveis, com o avanço da engenharia detalhada da infraestrutura”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

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

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercosshipping.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.mercosshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006