



portalbenews.com.br



OPINIÃO Hudson Carvalho analisa o conceito de porto-indústria no Brasil e se é possível incluir o setor de serviços ► **p6**



OPINIÃO O Mercosul precisa acabar ou mudar para que o Brasil não seja mais prejudicado, diz Samir Keedi ► **p7**

Pedro Cavalcante/APS

AGRO EM SP



Exportações crescem mais de 7% de janeiro a maio

Balança comercial do setor no Estado teve superávit de quase US\$ 8 bilhões no período ► **p3**

Porto do Rio Grande tem alta de 6% nos primeiros cinco meses do ano ► p4

Divulgação/Portos RS



BE *Job*

Confira vagas de emprego em empresas dos setores portuário e de transportes de todo o Brasil ► **p5**

HUB TCU julgará possibilidade de relicitação no setor de infraestrutura na 4ª-feira ► **p3**

RIO DE JANEIRO PortosRio recebe visita de comitiva de Honduras, que avalia futura parceria ► **p3**

INDÚSTRIA Montadora chinesa BYD compra fábrica da Ford na Bahia que estava parada ► **p4**

EDITORIAL

Investimento estratégico

O recente aumento nas exportações do agronegócio do Estado de São Paulo evidencia a importância crescente desse setor para a economia nacional. Com um incremento de 7,1% nos primeiros cinco meses de 2023, totalizando US\$ 10,5 bilhões em vendas ao exterior, o agronegócio paulista vem desempenhando um papel fundamental no cenário econômico do País. Em contrapartida, as importações setoriais tiveram um crescimento de 6,3%, totalizando US\$ 2,18 bilhões nesse mesmo período.

É notável que o agronegócio paulista tem sido um dos principais pilares das exportações do estado, representando 37,4% das vendas totais ao exterior, enquanto as importações setoriais correspondem a apenas 7,2%. Esse desempenho favorável resultou em um superávit na balança comercial do agronegócio, atingindo o valor de US\$ 7,97 bilhões no período de janeiro a maio de 2023, um aumento de 7,3% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Esses dados, divulgados pelo Instituto de Economia Agrícola (IEA) da Agência Paulista de Tecnologia dos Agronegócios (APTA), evidenciam a relevância do setor agrícola para o desenvolvimento econômico do estado de São Paulo e, conseqüentemente, do País como um todo.

Diante desse cenário, é imprescindível que o Governo priorize investimentos em infraestrutura que atendam ao escoamento da produção agrícola. O setor agropecuário demanda uma logística eficiente, capaz de garantir o transporte rápido e seguro dos produtos até os centros de distribuição e aos portos de exportação. Estradas bem conservadas, ferrovias modernizadas e portos eficientes são elementos cruciais para o sucesso das atividades agrícolas.

A infraestrutura agrícola deve ser encarada como um investimento estratégico, capaz de impulsionar ainda mais o potencial exportador do País. Com uma logística adequada, é possível reduzir custos operacionais, aumentar a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional e atrair investimentos para o setor. Além disso, aprimorar a infraestrutura também resulta em benefícios para o mercado interno, garantindo o abastecimento das regiões e a redução de custos para os consumidores.

Os resultados positivos apresentados pelo agronegócio paulista são um reflexo do trabalho árduo dos produtores rurais, mas é imprescindível que o Governo acompanhe esse crescimento com políticas públicas que promovam o desenvolvimento de sua infraestrutura. É necessário um planejamento estratégico que leve em consideração as demandas do setor, identifique gargalos logísticos e direcione recursos para a melhoria das vias de escoamento da produção agrícola.

Ao priorizar a infraestrutura que atende ao agronegócio, o Governo estará não apenas impulsionando a economia nacional, mas também valorizando e fortalecendo um setor estratégico para o País. O agronegócio brasileiro tem um imenso potencial de crescimento, e investimentos na infraestrutura são fundamentais para que esse potencial seja plenamente explorado, garantindo o desenvolvimento sustentável e a prosperidade do setor agrícola e, conseqüentemente, da economia como um todo.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- Exportações do agro em SP crescem mais de 7% nos primeiros cinco meses

HUB

- TCU julgará possibilidade de relicitação no setor de infraestrutura na 4ª-feira

REGIÃO SUDESTE

- PortosRio recebe visita de comitiva de Honduras, que avalia futura parceria

REGIÃO SUL

- Porto do Rio Grande registra crescimento de 6% nos primeiros cinco meses do ano

REGIÃO NORDESTE

- Montadora de automóveis chinesa compra fábrica da Ford na Bahia

BE JOB

- Oportunidades de emprego em vários setores do país

OPINIÃO

- “Porto-indústria – Esse conceito funciona no Brasil? E os serviços, cabem nessa equação?”, por Hudson Carvalho
- “Extinção ou mudança imediata (já tarde) do Mercosul”, por Samir Keedi

portalbenews.com.br



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jaclyra Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Marília Sena,
Vanessa Pimentel e Vitória Malafati

Diretora de Arte
Mônica Petroni Mathias

Assistente de Arte
Paulo José Ribeiro

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

atendimento@portalbenews.com.br

 (11) 91615.1200

**Galeão 1**

O Tribunal de Contas da União (TCU) vai julgar a viabilidade da relicitação nas concessões de infraestrutura na próxima quarta-feira. A informação é do ministro do TCU Vital do Rêgo. A decisão impactará principalmente as negociações do Governo Federal com a Changi, a concessionária do Aeroporto do Galeão (RJ), que havia proposto devolver a instalação, mas depois voltou atrás e pediu uma readequação de contrato - o reequilíbrio financeiro das concessões também está sendo debatido nesse processo.

Galeão 2

"Certamente quarta-feira vamos ter uma decisão. O mercado está esperando isso e eu muito mais", afirmou o ministro Vital do Rêgo. "Quero oferecer ao País uma solução que contemple não só o setor aeroportuário, mas o setor das concessões rodoviárias e ferroviárias", completou.

Galeão 3

Capaz de movimentar mais de 30 milhões de passageiros por ano, o Galeão recebeu apenas 6 milhões no ano passado. A Changi, que deve pagar ao Governo Federal R\$ 1,3 bilhão, quer renegociar essa cláusula de seu contrato. Segundo Vital do Rêgo, além da Changi, mais quatro concessionárias de aeroportos pediram o reequilíbrio contratual.

Fiol 1

As obras do lote 1F da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) serão lançadas na manhã de hoje, em cerimônia a ser realizada no km 28 da Rodovia BA-262 (Ilhéus-Uruçuca), em Ilhéus (BA). A solenidade será presidida pelo presidente Luís Inácio Lula da Silva. O ministro dos Transportes, Renan Filho, também participará. Está prevista a implantação de 127 quilômetros de trilhos entre Ilhéus e Aiquara (BA), nesta fase do empreendimento.

Fiol 2

Quando esses 127 quilômetros forem concluídos, a Fiol terá 537 quilômetros de extensão, indo de Ilhéus a Caetité (BA).

Hidroviás

A Pátria Investimentos e a Temasek se preparam para vender parte de suas ações na Hidroviás do Brasil. No mínimo, 90,4 milhões de ações serão comercializadas, 11,9% do capital da operadora logística e hidroviária. Mas esse percentual ainda pode ser triplicado. Apesar da decisão, elas não pretendem deixar a companhia, Juntas, essas duas gestoras de ativos controlam mais de 40% da Hidroviás.

Exportações do agro em SP crescem mais de 7% nos primeiros cinco meses

Balança comercial do setor no Estado teve superávit de quase US\$ 8 bilhões no período

Divulgação/Governo do Estado de SP

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

As exportações do agronegócio do estado de São Paulo tiveram um aumento de 7,1% nos primeiros cinco meses de 2023, alcançando US\$ 10,5 bilhões, mais do que os 6,3% das importações, que totalizaram US\$2,18 bilhões. Com esse resultado, a participação do setor nas vendas ao exterior no total do Estado representou 37,4%, enquanto a das importações setoriais, 7,2%.

A balança comercial do agronegócio paulista, de janeiro a maio deste ano, apresentou saldo positivo, com superávit de US\$ 7,97 bilhões. A cifra é 7,3% superior ao mesmo período de 2022. Os dados são do Instituto de Economia Agrícola (IEA), da Agência Paulista de Tecnologia dos Agronegócios (APTA), órgão da Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado, divulgados nesta semana.

Considerando todos os setores da economia paulista, as exportações do estado de São Paulo já somam US\$ 27,13 bilhões (19,9% do total nacional), e as importações, US\$ 30,25 bilhões (29,9% do total do país).

Em relação ao mesmo período de 2022, esses resultados



O complexo sucroalcooleiro, que compreende, principalmente, açúcar bruto, refinado e álcool etílico, vendeu US\$ 2,61 bilhões para fora do país no período

representam um aumento de 3,6% nas exportações e redução de 2,5% nas importações.

Cenário nacional

A participação do agronegócio paulista na balança comercial brasileira cresceu nos cinco primeiros meses de 2023. O resultado paulista representa 15,1% do total exportado pelo país no período de janeiro a maio, uma alta de 0,2 p.p. em relação ao mesmo período de 2022.

Cinco agregados correspondem a quase 80% das ex-

portações no setor. A maior participação é do complexo sucroalcooleiro, que compreende, principalmente, açúcar bruto, refinado e álcool etílico, e vendeu US\$ 2,61 bilhões para fora do país no período.

O segundo maior destaque é do complexo soja, que corresponde a grãos, farelo e óleo, que exportou US\$ 2,14 bilhões, seguido pelas carnes (principalmente bovina, de frango e suína in natura ou industrializadas), com venda de US\$ 1,21 bilhão; produtos florestais (celulose, papel, madeira e borracha), com US\$ 1,12 bilhão; e sucos

(principalmente de laranja), com US\$ 835 milhões.

Segundo o Governo do Estado, além da balança comercial, o setor do agronegócio tem acumulado outros destaques positivos, como um saldo de 3,8 mil vagas de emprego geradas em abril. Entre os fatores que ajudam a explicar essa melhora, está a perspectiva de aumento da produção da safra 22/23 em relação ao período anterior, puxada pelas fortes chuvas no início do ano e pelo investimento nas tecnologias agrícolas, que ajudam a aumentar a produtividade das lavouras.

PortosRio recebe visita de comitiva de Honduras, que avalia futura parceria

Ministro-gerente da Empresa Nacional Portuária do país visitou os complexos do Rio e de Itaguaí

Reprodução/Instagram

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

A diretoria da PortosRio, Autoridade Portuária gestora dos portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, recebeu na última semana a visita de uma delegação de Honduras. A comitiva foi liderada por Carlos Arturo Bueso Chinchilla, ministro-gerente da Empresa Nacional Portuária, responsável pela gestão dos portos hondurenhos de Cortés, San Lorenzo e Castilla.

Segundo a PortosRio, a vi-



Segundo a PortosRio, a visita da delegação de Honduras ao Rio de Janeiro teve como objetivo impulsionar parcerias e fortalecer laços entre os países

sitação teve como objetivo impulsionar parcerias e fortalecer laços entre os países. A delegação hondurenha avalia a possibilidade de acordos de coope-

ração entre as duas companhias portuárias.

A delegação do país da América Central foi ao Rio de Janeiro em missão comercial.

Na ocasião, foram feitas apresentações institucionais das duas companhias.

Durante a visita, eles tiveram a oportunidade de conhecer as instalações do Porto do Rio de Janeiro, onde puderam ver as operações do cais, incluindo visita nos terminais contêineres MultiRio e Rio Brasil Terminal. A comitiva hondurenha também visitou e pode conhecer as instalações e operações no Porto de Itaguaí.

A delegação hondurenha foi recepcionada pelo diretor de Gestão Portuária da PortosRio, Ronaldo Fucci, e pelo superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima.

REGIÃO SUL

Porto do Rio Grande registra crescimento de 6% nos primeiros cinco meses do ano

Movimentação de grânéis sólidos nos portos públicos do RS atingiu mais de 10 milhões de toneladas

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O Porto do Rio Grande (RS) teve um crescimento de pouco mais de 6% na movimentação de cargas nos cinco primeiros meses do ano em comparação com o ano passado. Segundo a Portos RS, o terminal portuário atingiu a marca de 15.833.814 toneladas de janeiro a maio. Ao longo desses cinco meses, passaram pelo cais público e pelos terminais privados do distrito industrial 1.280 embarcações, total que engloba navios mercantes e barcaças. Os resultados referentes à movimentação foram divulgados a partir de dados coletados e compilados pelo setor de estatística da Portos RS, Autoridade Portuária que administra esse e outros complexos portuários do Rio Grande do Sul.

A movimentação dos gra-



Divulgação/Portos RS

De janeiro a maio deste ano o Porto do Rio Grande apresentou crescimento de 6,04% em relação ao mesmo período de 2022, atingindo 15.833.814 toneladas

néis sólidos foi destaque nos primeiros cinco meses do ano nos portos públicos do Rio Grande do Sul, atingindo mais de dez milhões de toneladas.

No Porto do Rio Grande foram 9.714.454 toneladas, em Pelotas 83.822 toneladas e em Porto Alegre 260.639 toneladas. Na sequência aparecem as cargas gerais, com 4.882.412 toneladas, e granel líquido, com 1.702.476 toneladas.

O Porto do Rio Grande apresentou crescimento de 6,04% em relação ao mesmo

período do ano passado, atingindo 15.833.814 toneladas. Ao longo desses cinco meses, passaram pelo cais público e pelos terminais privados do distrito industrial 1.280 embarcações, total que engloba navios mercantes e barcaças.

Segundo a Portos RS, a lista de mercadorias com variação positiva das movimentações é puxada pela soja em grão, com aumento de 88,64%, seguida pela ureia (32,91%), fosfato (31,56%), farelo de soja (19,05%) e cloreto de potássio (11,44%). O flu-

xo de contêineres também apresentou aumento de 10,21% e atingiu 244.649 unidades.

Em relação à origem das importações, a Argentina segue na liderança, com 456.247 toneladas. Ela é acompanhada pela China (398.655 t), Canadá (283.904 t), Marrocos (236.153 t), Arábia Saudita (233.202 t), Estados Unidos (227.933 t), Rússia (207.704 t), Peru (173.901 t), Alemanha (135.049 t) e Argélia (132.602 t), nesta ordem.

Já quanto ao destino das exportações, a China é a primeira colocada com 2.032.401 toneladas movimentadas. A lista é seguida pela Indonésia (765.623 t), Vietnã (434.679 t), Portugal (397.950 t), Estados Unidos (391.559 t), Arábia Saudita (358.601 t), Marrocos (336.021 t), Espanha (281.470 t), México (230.155 t) e Tailândia (229.936 t).

Porto de Pelotas

O Porto de Pelotas recebeu ao longo desse período 214 embarcações, todas elas barcaças utilizadas para o transporte de mercadorias na hidrovia da Lagoa dos Patos. No total, foram 520.554 toneladas, divididas entre 436.732 toneladas de toras de madeira e outras 83.822 toneladas de clínquer, que é o cimento em sua fase bruta de fabricação.

Porto Alegre

De janeiro a maio de 2023 passaram pelo complexo de Porto Alegre 52 embarcações transportando mercadorias e insumos considerados importantes para a economia. Nesse período, foram 216.082 toneladas de insumos para a produção de fertilizantes, 36.854 toneladas de cevada, 28.577 toneladas de sebo bovino, 7.703 toneladas de trigo e outras 219 toneladas de carga geral.

REGIÃO NORDESTE

Montadora de automóveis chinesa compra fábrica da Ford na Bahia

BYD fará o anúncio na próxima terça-feira; empreendimento deve empregar 1.200 pessoas

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A montadora de automóveis chinesa BYD confirmou a compra da fábrica da Ford em Camaçari (BA), fechada desde 2021, com o encerramento da produção no Brasil. A informação foi repassada pelo governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues (PT), na última quarta-feira, dia 28.

Segundo ele, a decisão da BYD foi anunciada após uma reunião no Palácio do Planalto entre os representantes da empresa com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Os detalhes com a Ford também já estariam acertados e a cerimônia oficial deve ocorrer amanhã, dia 4.

Em novembro do ano passado, a BYD assinou um proto-



Divulgação

A fábrica na cidade baiana de Camaçari, agora adquirida pela montadora BYD, estava fechada desde 2021, com o encerramento da produção da Ford no Brasil

barcando "inclusive equipamentos da indústria eólica", disse Jerônimo, e uma linha de financiamento para apoiar a produção de veículos no Brasil.

O porto privativo que era usado pela Ford fica no Canal de Cotegipe, ligação entre a Baía de Todos os Santos e a Baía de Aratu, no município de Candeias.

Até 2010, o pátio tinha 119 mil m², capacidade para mais de 6 mil veículos e recebia navios de até 200 metros, que levavam a produção da fábrica de Camaçari a outros países.

O cronograma de instalação das fábricas e início da produção será divulgado pela montadora chinesa no dia do anúncio oficial.

colo de intenções com a Bahia que prevê investimentos de R\$ 3 bilhões na criação de três fábricas de carros elétricos, que devem gerar 1.200 empregos.

O Governo Federal também estaria analisando uma

possível concessão para a BYD de um terminal marítimo que era usado pela Ford para escoar sua produção para outros países. De acordo com o governador da Bahia, a intenção foi discutida em reunião

com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França.

Além da concessão, está em estudo a possibilidade de outra empresa operar no terminal para que o porto não fique "apenas" com automóveis, em-

A edição desta semana da coluna BE Job traz vagas abertas por empresas dos mais variados setores Portuário, de fabricantes de celulose a Hidrovias, chegando a distribuidora de commodities. Na Região Sudeste, a Santos Brasil contrata profissionais de Ensino Superior para a função de Pessoa Almojarife Pleno. No Sul, a Azul seleciona candidatos para o cargo de Gerente de Aeroporto. E na Região Norte, a Hidrovias do Brasil tem vagas para Eletricista. Confira outras oportunidades em todo o Brasil a seguir.

REGIÃO SUDESTE

▶ Ensino Superior (cursando ou completo)

PESSOA ALMOXARIFE PLENO

Empresa: Santos Brasil
Cidade: Guarujá (SP)
Período: Tempo integral
Atividade: Realizar recebimento e conferência de materiais, se utilizando das informações destacadas nos pedidos de compra vs. documento fiscal; Realizar agendamento de fornecedores e prestadores de serviços nos postos de combustível; Garantir que o usuário solicitante efetive a assinatura do documento fiscal, orientando a conferência e descarga da mercadoria de compra direta, conforme pedido de compra vs. Documento fiscal; Acompanhar a descarga e armazenamento correto da mercadoria nos depósitos, conforme tipo, peso e volume da mercadoria e localização no sistema.
Requisitos: Curso de Operador de Empilhadeira e Conhecimento de Informática: Básico;
Inscrições: <https://l1nq.com/j7WXm>

ANALISTA DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES SÊNIOR

Empresa: Hidrovias do Brasil
Cidade: São Paulo (SP)
Período: Tempo integral
Atividade: Participar ativamente dos processos de divulgação de resultados trimestrais e anuais da companhia;

Apoiar no desenvolvimento das atividades obrigatórias de uma empresa de capital aberto como: publicação de comunicados ao mercado, elaboração de formulário de referência, instrução 44 da CVM, entre outras; Interagir com os analistas de mercado.
Requisitos: Sólida experiência na área de Relações com Investidores, Inglês avançado/fluyente e conhecimento de normas CVM/B3 e do mercado de capitais.
Inscrições: <https://encr.pw/FJmOv>

▶ Ensino Técnico

PESSOA TÉCNICA DE SEGURANÇA DO TRABALHO

Empresa: Santos Brasil
Cidade: Guarujá (SP)
Período: Tempo integral
Atividade: Garantir o atendimento aos requisitos legais aplicáveis; Realizar inspeções de navios, áreas edificadas, pátio e equipamentos de emergência; Atender incidentes como: acidente de trabalho, incidente ambiental e emergências.
Requisitos: Registro ativo no TEM, CNH B, NR 29 e experiência portuária
Inscrições: <https://encr.pw/1jWMF>

REGIÃO SUL

▶ Ensino Médio

AUXILIAR DE OPERAÇÕES GATE - Vaga Afirmativa Para Mulheres

Empresa: Santos Brasil
Cidade: Imbituba (SC)
Período: Tempo integral
Atividade: Assegurar que o contêiner entregue para exportação seja devidamente inserido no sistema e conferido conforme guia de recebimento de contêiner; Assegurar que a entrega de cargas soltas seja efetuada de acordo com o documento "Autorização de saída de carga solta", através de consulta no sistema eletrônico de Gate; Assegurar que a carga que chega no terminal de carga geral tenha todos os dados

inseridos no sistema mediante a ordem de serviço (romaneio), bem como os contêineres recebidos no gate de importação sejam inseridos no sistema eletrônico e devidamente conferidos.
Requisitos: Desejável curso superior em Logística e curso de Informática
Inscrições: <https://l1nq.com/cHDFb>

AGENTE AEROPORTO - PGZ

Empresa: Azul
Cidade: Ponta Grossa, (PR)
Período: Tempo integral
Atividade: Atuar nas tarefas inerentes aos aeroportos, como check-in, embarque, desembarque, conexões, despacho de bagagens, funções de rampa e assistência aos clientes em nossos voos, sempre zelando pela segurança e cordialidade nestas operações. Atender o cliente nos aeroportos, empregando a política de atendimento da empresa e respeitando as normas definidas pela empresa. Prestar assistência aos clientes nas contingências operacionais, utilizando a política da Azul e normas vigentes.
Requisitos: Facilidade de comunicação, resiliência e destreza com informações. Desenvoltura com sistemas operacionais.
Inscrições: <https://l1nq.com/jAJ8e>

REGIÃO NORTE

▶ Ensino Médio

ELETRICISTA I

Empresa: Hidrovias do Brasil
Cidade: Itaituba (PA)
Período: Tempo integral
Atividade: Acompanhar itens de material controlado; Auxiliar os técnicos de automação em funções correlatas ao cargo; Contribuir para a manutenção do histórico dos equipamentos, através da abertura e o fechamento de OS (Ordem de Manutenção), verificando e acompanhando os atendimentos e as demandas das áreas.

Requisitos: Curso técnico em eletrotécnica e experiência na função.
Inscrições: <https://encr.pw/bXhvf>

2º OFICIAL DE NÁUTICA (2ON)

Empresa: Hidrovias do Brasil
Cidade: Barcarena (PA)
Período: Tempo integral
Atividade: Integrar o Quarto de Navegação de bordo; Conhecer e aplicar normas e procedimentos de SSMA; Substituir o Oficial de Náutica do Quarto de Navegação e o Imediato (se for o mais antigo que a ele se segue) em todos os seus impedimentos legais.
Requisitos: Preparar o Passadiço e a sala de Navegação para a viagem; Executar a navegação, de acordo com as ordens do Comandante, avisando-o, imediatamente, de qualquer ocorrência que afete a segurança da navegação, assim como qualquer anormalidade que, a qualquer tempo, se verifique; Fazer os cálculos de posição da embarcação; manter atualizada a hora a bordo bem como preparar os boletins meteorológicos.
Inscrições: <https://encr.pw/ykS7Y>

REGIÃO NORDESTE

▶ Ensino Médio

ASSISTENTE COMERCIAL I

Empresa: Bunge
Cidade: Canarana (BA)
Período: Tempo integral
Atividade: Atendimento ao Cliente, relatórios de escoamento, acompanhamentos de culturas e acompanhamento de Embarques (CIF e FOB), pelo BI e abertura de pontos de embarque.
Requisitos: Excel Intermediário e CNH categoria B
Inscrições: <https://l1nq.com/W3WsO>

▶ Ensino Superior

VENDEDOR (A) PL

Empresa: Bunge
Cidade: Gaspar (SC)
Período: Tempo integral

Atividade: Gestão de relacionamento e performance de sua base de clientes; Ser responsável pelo Volume (Sell In) e alavancas de Sell Out como negociações e execuções no PDV; Garantir eficiência mensal de positividade e mix recomendado ao cliente.
Requisitos: Experiência no setor alimentício, Inglês avançado diferencial e conhecimentos nas ferramentas: pacote office intermediário.
Inscrições: <https://l1nq.com/jyKwF>

REGIÃO CENTRO-OESTE

▶ Ensino Superior

Empresa: AMAGGI
Cidade: Cuiabá (MG)
Período: Tempo integral
Atividade: Coordenar a execução do Plano Estratégico de Marketing da AMAGGI; Realizar projetos com impactos mensuráveis para os negócios, bem como para o endomarketing da AMAGGI.
Requisitos: Sólidos conhecimentos em Marketing, Produção de Mapas de Mídia e Redes Sociais. Conhecimentos de Pacote Office, programas básicos de edição de imagem, tais como Photoshop, Corel Draw, entre outros; Será um diferencial inglês avançado.
Inscrições: <https://l1nk.dev/dvuCJ>

▶ Ensino Médio

TÉCNICO MANUTENÇÃO MECÂNICA

Empresa: Eldorado Brasil
Cidade: Três Lagoas-MS
Período: Tempo integral
Atividade: Responsável por efetuar manutenção corretiva em equipamentos mecânicos, em campo e oficina. Garantir o funcionamento dos equipamentos através de manutenção preventiva e atendimentos emergenciais.
Requisitos: Vivência mínima de 2 anos em manutenção de plantas industriais, Introdução aos conceitos SGQ e Disponibilidade para residir em Três Lagoas/MS.
Inscrições: <https://l1nq.com/5RyAW>

OPINIÃO



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas
opinio@portalbenews.com.br

▶ ESTRATÉGIA

Porto-indústria – Esse conceito funciona no Brasil? E os serviços, cabem nessa equação?



“Não há maior sinal de loucura do que fazer uma coisa repetidamente e esperar a cada vez um resultado diferente.”

Albert Einstein

Não será loucura afirmar que nossos portos evoluíram muitíssimo desde 1808, quando D. João VI os abriu para acesso às nações amigas. O que temos visto, especialmente nos últimos anos, pode ser chamado de revolução mais do que evolução.

Também não será estranho dizermos que muitos de nós ainda os imaginamos em seu formato básico: um elo, entre outros, que compõem a cadeia logística percorrida por cargas e pessoas entre sua origem e destino. Só.

Ao tomarmos o café da manhã, raramente imaginamos que o pão foi feito com um trigo que veio da Argentina ou dos Estados Unidos com passagem pelo porto. Mesmo que venhamos a imaginar, provavelmente nos virá à mente apenas a imagem de um navio descarregando e um armazém.

Esse raciocínio simplista me incomoda e me faz questionar: o que mais eles podem ser?

Vou direto ao ponto, em três palavras: Porto, Indústria e Serviços.

Ideia brilhante e (talvez) simples. Trata-se de colocar lado a lado atividades industriais e portuárias e com isso gerar ganhos pela redução do ciclo logístico de matérias primas e produtos acabados. Em outras palavras, as indústrias instaladas ao redor de áreas portuárias recebem matéria-prima diretamente dos navios, transformam-na em produtos acabados, segundo seus processos de manufatura, e os despacham diretamente para os clientes usando os navios próximos ou os internalizam no país.

Importação-transformação-exportação. Tudo num só lugar.

Brilhante sim, talvez não tão simples de implantar se levarmos em consideração a complexidade dos regimes aduaneiros e tributários. Mas vamos imaginar que teremos coragem suficiente para enfrentar e resolver esse aspecto. Vamos arregañar as mangas, pois os ganhos são consideráveis.

Vamos começar pelo básico: espaço físico. Imagino que seria esse um dos objetivos da Portaria 66, emitida no início de 2022, quando tomou-se a decisão de ampliar a área da

“poligonal” do Porto Organizado de Santos dos 8 quilômetros quadrados à época para 15,5. Quase o dobro!

Uma análise simplista diria tratar-se apenas disso: ganho de área. O olhar um pouco mais treinado diria: a ampliação em si agrega potencial para irmos além do simples ganho territorial em um Porto que possui quase 95% de sua área operacional ocupada. Afinal, acrescentou-se mais retroárea do que frente de mar para a construção de píeres de atracação.

Quantidade de área, usada com qualidade, sozinha, já poderia causar o grande impacto sob o ponto de vista da geração de empregos e riqueza.

Quando falamos em utilizar parte dessa área para implantar indústrias, é automático pensar nas linhas de produção e nos postos de trabalho diretamente gerados ao seu redor. É uma imagem verdadeira, porém, há mais por trás disso.

A implantação das fábricas, mesmo as de pequeno porte, demandariam projetos conceituais, projetos executivos, a construção em si, aquisição de equipamentos, manutenção, serviços de planejamento ambiental, energia – de preferência limpa a renovável, serviços de alimentação, segurança patrimonial, limpeza, transporte, entre tantos outros itens que envolvem o funcionamento dos negócios. Basicamente serviços, hoje os grandes geradores de postos de trabalho, diretos e indiretos, sem falar nos impostos que todo esse contexto de empresas poderia somar aos cofres públicos.

Percebe até onde pode-se projetar a geração de riqueza?

A ampliação da área do Porto Organizado nos permite sonhar com um futuro em que porto, indústrias e serviços associados a ambos convivam. Outros passos precisam ser dados.

Os Governos, em seus três níveis, precisam estar atentos e agirem em conjunto. Há muito o que fazer para integrar as cidades a um projeto desse porte, como criar e manter legislação segura o suficiente para atrair esses negócios, produzir parte da infraestrutura, diminuir a burocracia.

Universidades e Escolas Técnicas precisam ampliar sua visão de formação da mão de obra. Espaço, infra e segurança jurídica são fatores importantes, mas empresas não se estabelecem em locais onde não há mão de obra qualificada e disposta a continuar qualificando-se. Para citar o mínimo.

A sociedade como um todo precisa abraçar essa ideia em seu próprio benefício. Conseguiremos tornar realidade?

“A AMPLIAÇÃO DA ÁREA DO PORTO ORGANIZADO NOS PERMITE SONHAR COM UM FUTURO EM QUE PORTO, INDÚSTRIAS E SERVIÇOS ASSOCIADOS A AMBOS CONVIVAM. OUTROS PASSOS PRECISAM SER DADOS”

OPINIÃO



SAMIR KEEDI

Professor técnico e universitário de pós-graduação, palestrante, bacharel em economia, mestre em administração, autor de vários livros em comércio exterior, entre eles o "ABC do comércio exterior"

opinio@portalbenews.com.br

► COMÉRCIO EXTERIOR

Extinção ou mudança imediata (já tarde) do Mercosul



Uma vez mais voltamos nossos olhos ao famigerado Mercosul. Já escrevemos muitos artigos sobre ele, mas nada muda. Não vamos desistir. O Mercosul é um câncer que corrói as possibilidades de desenvolvimento de um país que insiste em fazer tudo errado e temos que extingui-lo ou mudá-lo.

O Brasil comete erros demais, em infinitos aspectos, e ainda não descobriu que a "roda" já foi criada e é só usá-la. Mas não, fica tentando criar o que já existe, como aconteceu com a criação do Mercosul. Pobre país, riquíssimo, o melhor do mundo fisicamente, como já colocamos em muitos artigos. Tanto na superfície quanto abaixo dela, mas que insiste em ser pobre. Por sua pura determinação e não por não existir alternativas, que aqui abundam.

O Mercosul é apenas mais um dos nossos graves erros. Um bloco que, do ponto de vista teórico, pode e deve ser elogiado. Todo agrupamento de países para cooperação, redução de impostos, melhoria das condições de vida das respectivas populações, é sempre bem-vindo.

Mas, do ponto de vista prático, é apenas mais um dos nossos desastres. Uma escolha totalmente errada na sua gestação e criação. Com falta de inteligência extrema. A criação de blocos econômicos deve ser feita com critério, com sabedoria, e não apenas pela simples criação de um.

Todos os que militam no comércio exterior sabem - ou deveriam saber - sobre a lógica dos acordos econômicos. E a atual União Europeia deu o tom em seu início, em 1944, com a criação de uma área de livre comércio entre três países, a saber, Bélgica, Países Baixos (Netherlands e não Holland) e Luxemburgo, denominado Benelux, que foi consolidado em 1948.

Mais tarde, com a entrada da Itália, França e Alemanha Ocidental, foi criada a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço - CECA. Com a posterior inclusão, em várias etapas, de muitos outros países, chegamos à União Europeia com 28 países. Agora 27 após a saída do Reino Unido. Pode ter havido erros, e certamente ocorreram. Mas seguiram uma lógica. Deixando claro a inteligência com que o bloco econômico foi criado. A lógica determina que se crie algo de sucesso aos poucos, e com o tempo, passo a passo.

Assim, qualquer bloco deve ser iniciado e sequenciado como: 1) área ou zona de preferências tarifárias; 2) área ou zona de livre comércio; 3) união aduaneira; 4) mercado comum; e 5) união econômica. Alternativamente, pode-se suprimir a primeira etapa e partir logo para a segunda, se for julgado conveniente e os países preparados para tal. Mas, só. O restante é uma sequência natural.

E como o pedante e "auto-suficiente" Mercosul foi iniciado? Da pior maneira possível para países nas nossas condições.

No meio do processo, ou seja, como uma união aduaneira. Em que todos os membros, Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai devem ter a mesma alíquota de importação de mercadorias importadas de terceiros países. Isso é uma união aduaneira.

Como um bloco econômico que tem as nossas condições, pode começar pelo meio, sem as fases anteriores, iniciais, sem uma base? Não tem como se fazer isso com sucesso. O Mercosul já existe há 32 anos, desde março de 1991, quando os presidentes dos quatro países assinaram, em Assunção, no Paraguai, o documento de criação do Mercosul. Ainda mais um bloco que, se fosse um único país, estaria entre as 10 maiores economias do planeta. Portanto, nada desprezível, em que a falta de inteligência não poderia estar presente.

E qual a consequência dessa inconsequência armada pelos quatro países do bloco? Simples, a destruição da liberdade econômica de cada um deles. E o mais prejudicado, claro, e certamente, é o Brasil.

Este acordo de união aduaneira impede que cada país faça seu acordo com quem quer que seja, um país ou bloco econômico. Ele amarra todos os países aos demais três, ou seja, qualquer acordo só pode ser feito se os quatro países estiverem de comum acordo. Isto é o famigerado "4 + 1".

Esta é uma situação muito difícil. É necessário que todos tenham as mesmas ideias, objetivos, interesses, etc. Imagine um acordo do Mercosul com a União Europeia. De um lado 27 países com interesses diversos, e de outro lado, quatro países também com interesses e ideologias diversas. Em especial países tão diversos quanto os quatro do Mercosul. E isso ocorre com todos os acordos, com todos os países com quem o Brasil deseje ter um acordo econômico.

Isso tem que acabar. O Brasil tem que recuperar sua independência e soberania para fazer acordos com quem desejar. E isso não é possível, repetimos, com o "4 + 1".

Para isso temos que: 1) acabar com o Mercosul; ou 2) o que talvez seja mais conveniente, já que acordos são sempre bons, como colocamos no início, retroceder de união aduaneira para a segunda etapa, uma área de livre comércio. Com isso, nada mudará quanto ao relacionamento no grupo, em que as mercadorias continuarão entrando em cada país com eliminação do I.I. (imposto de importação), e cada país terá sua liberdade de fazer acordo com quem desejar.

Ah! Ainda em tempo. 32 anos de união aduaneira e até hoje ela não está completa. Foram criadas listas de convergência (exceções) para cada país, em que uma determinada quantidade de mercadorias está fora da união aduaneira. Assim, que união aduaneira é essa que nunca existiu integralmente em mais de três décadas? E cuja lista vai mudando ao bel-prazer de cada país?

O BRASIL COMETE ERROS DEMAIS, EM INFINITOS ASPECTOS, E AINDA NÃO DESCOBRIU QUE A "RODA" JÁ FOI CRIADA E É SÓ USÁ-LA. MAS NÃO, FICA TENTANDO CRIAR O QUE JÁ EXISTE, COMO ACONTECEU COM A CRIAÇÃO DO MERCOSUL. POBRE PAÍS, RIQUESSIMO, O MELHOR DO MUNDO FISICAMENTE, COMO JÁ COLOCAMOS EM MUITOS ARTIGOS. TANTO NA SUPERFÍCIE QUANTO ABAIXO DELA, MAS QUE INSISTE EM SER POBRE. POR SUA PURA DETERMINAÇÃO E NÃO POR NÃO EXISTIR ALTERNATIVAS, QUE AQUI ABUNDAM"