



DRIBLANDO A BUROCRACIA ESTATAL



Ao explicar as vantagens do chip que transmite aos órgãos de governo todos os dados do contêiner e sua carga logo que começa o transporte dos produtos destinados à exportação, os professores doutores Eduardo Mário Dias e Vidal Zapparoli Melo, da Universidade de São Paulo, mostraram a um auditório super-participativo como liquidar com a burocracia, usando ferramentas muito simples e de baixo custo. Os pesquisadores da USP encantaram os ouvintes com o relato do novo sistema que colocou para escanteio toneladas de papel e mão-de-obra mal aproveitada, diminuindo em dez dias o prazo para aprovação dos embarques. E para todos os que participaram dos debates, no dia

27 p.pdo, na sede da ABEPH - entre representantes dos Ministérios da Justiça e dos Transportes, Portos e Aviação Civil, de Sociedades Classificadoras, Agentes de Navegação, Armadores, de portos e universidades - não houve dúvidas quanto ao placar final: Modernidade, 10, Burocracia, 0. Na foto, da direita para a esquerda, os palestrantes Eduardo Mário Dias e Vidal Zapparoli Melo, e o Diretor-Executivo da ABEPH, Adalmir José de Souza.

PRIMEIRO NAVIO SEM TRIPULAÇÃO COMEÇA A OPERAR EM 2018

As empresas norueguesas Yara International ASA e Kongsberg Gruppen AS confirmam que o primeiro navio a navegar totalmente sem tripulação estará em operação em fins de 2018. O barco, que se chamará “Yara Birkeland”, terá entretanto uma tripulação inicial de três pessoas, até que provem ser viável eliminar totalmente o elemento humano a bordo; As primeiras viagens cobrirão uma distância de apenas 60 km dentro de um fiorde, onde serão transportados contêineres de fertilizantes. A embarcação está sendo apelidada de “Tesla dos mares”, já que a tecnologia empregada é muito semelhante a dos carros do mesmo nome; que por não utilizar combustíveis fósseis - só elétricos - não contaminará o meio ambiente.



Fonte: IPINNews – Nº 30 -17

ABEPHNEWS INAUGURA HOJE DUAS NOVAS COLUNAS

O Informativo oficial da ABEPH oferece aos prezados leitores, a partir desta edição, mais duas colunas, com as quais espera aprimorar substancialmente os seus serviços. A primeira é sobre a origem dos portos brasileiros, nascidos com a mudança da Família Real para o Brasil, em 1808. Cada número do ABEPHNews terá a descrição do porto a ser comentado, incluindo suas principais características.

E a segunda coluna será publicada em nossa página – www.abeph.org - sob o título ABEPH Social, um espaço à inteira disposição para que os nossos leitores possam anunciar seus eventos sociais mais importantes. Estaremos sempre aguardando os comentários dos leitores, a fim de tentar melhorar os nossos serviços à Comunidade Portuária brasileira.

ABERTURA DOS PORTOS ÀS NAÇÕES AMIGAS

Durante o período do descobrimento até a promulgação da Carta Régia por D. João VI, em 1808, onde os portos brasileiros tiveram sua grande inflexão, as mercadorias exportadas, como por exemplo, o pau Brasil, eram feitas em instalações portuárias precárias, rudimentares, como trapiches e ancoradouros naturais. Quando D. João abre os portos brasileiros às nações amigas, mesmo visando o interesse da corte portuguesa, surge efetivamente as primeiras e principais concessões para a exploração das atividades portuárias no nosso país. A medida não deixa de ser o marco inicial do sistema portuário brasileiro e a inserção do Brasil no mercado mundial, acabando com o monopólio de Portugal.

É o fim do período colonial, a liberdade econômica internacional, o intercâmbio, principalmente com a Inglaterra faz proliferar ao longo da costa brasileira e de outras vias navegáveis a presença de ancoradouros sob regime de permissão. Em 1810 foram criados os postos alfandegados que em 1828 foram substituídos por D. Pedro I pelo regime de concessão que já visa o incentivo, investimento em obras para o desenvolvimento dos portos brasileiros. Em 1869, através do Decreto nº 1746, também conhecido como “Lei das Docas” o governo imperial aprovou a resolução da assembléia nacional que previa a concessão à iniciativa privada a exploração dos portos organizados. Tal fato decorreu da necessidade de melhorar as instalações portuárias existentes por conta do incremento na movimentação portuária, justificada pela criação, em 1846 por Visconde de Mauá, da Companhia de Estabelecimento da Ponta da Madeira, no porto do Rio de Janeiro.