



**UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA**

**RELATÓRIO FINAL
DE ESTÁGIO CURRICULAR**

DESIGN

William de Carvalho
LabTrans
01/04/2019 - 13/07/2019

1.1 IDENTIFICAÇÃO DO ESTAGIÁRIO

Nome: William de Carvalho

Matrícula: 14102721

Habilitação: Design

E-mail: neonicrinity@gmail.com

Telefone: (48) 9 9830 0005

1.2 DADOS DO ESTÁGIO

Concedente: Universidade Federal de Santa Catarina, Laboratório de Transportes e Logística - LabTrans

Período Previsto: 01/04/2019 a 13/07/2019

Período referente a este relatório: 01/04/2019 a 13/07/2019

Supervisor/Preceptor: Amir Mattar Valente

Jornada Semanal/Horário: 30h. 12h-18h

Assinatura da concedente (ou representante):



Prof. Amir Mattar Valente, Dr.
Supervisor do LabTrans

RELATÓRIO FINAL DE ESTÁGIO CURRICULAR

BLOCO 1

1.3 PROGRAMA DE ATIVIDADES

Objetivo do estágio:

O principal objetivo do estágio é a prática dos conteúdos aprendidos durante a graduação, pois através da aplicação dos temas abordados nas atividades sala de aula em um ambiente real com supervisão, a afirmação do conhecimento, o desenvolvimento das habilidades e competência e uma noção da realidade de trabalho da área de formação são proporcionadas ao aluno.

Objeto(s) do estágio:

Peças gráficas para ilustrar relatórios e diagramação de relatórios.

Programa de atividades (PAE):

“Apoio na formatação de relatórios, edição de imagens e criação de infográficos.”

1.4 SITUAÇÃO ENCONTRADA

Resumo da situação da empresa em relação ao Design:

O LabTrans possui uma equipe de design composta por quatro estagiários, três bolsistas – todos estudantes de design pela UFSC – e um gestor graduado na área de Letras, língua portuguesa e literaturas. A equipe de design divide uma sala com a equipe de comunicação e revisão, no andar dedicado ao LabTrans dentro do prédio da FAPEU (Fundação de Amparo à Pesquisa e Extensão Universitária), com todas as funcionárias e funcionários equipados com computador de bom desempenho, com acesso aos softwares necessários e ao sistema interno de rede para o desenvolvimento das atividades.

O que foi abordado no estágio:

Desenvolvimento de figuras para ilustração de conteúdo de relatórios sobre portos; diagramação de relatórios; desenvolvimento de projeto gráfico para relatório e formatação de relatórios.

Atuação na área gráfica:

Peças gráficas e diagramação.

Atuação na área informatizada (mídias):

A produção de todo o material gráfico solicitado nas atividades do estágio foram feitas através dos softwares Illustrator, Indesign, Photoshop, Word e PowerPoint.

1.5 ESTRUTURA PARA REALIZAÇÃO DO ESTÁGIO

Infra-estrutura física disponibilizada:

Um computador de bom desempenho para cada indivíduo da equipe; dois monitores; todos os softwares necessários atualizados – com manutenção e assistência sempre que necessário por parte da equipe de T.I.; Acesso livre a internet para pesquisas de referência.

A localização do Design na estrutura organizacional da empresa:

O local, na estrutura organizacional da empresa, (diretoria, departamento, etc) onde foi realizado o estágio:

Equipe de comunicação.

Data do início do estágio:

01/04/2019

Data de encerramento do estágio:

13/07/2019

Carga horária diária:

6h

Horário diário do estágio (entrada e saída):

12h às 18h

1.6 ORIENTADOR DO ESTAGIÁRIO

Nome:

Prof. Dr. André Luiz Sens

Formação e cargo:

Professor coordenador de estágio design UFSC.

Contatos (telefone/e-mail):

andrelsens@gmail.com

A seguir uma cópia do TCE e do PAE referente ao estágio



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO

DEPARTAMENTO DE INTEGRAÇÃO ACADÊMICA E PROFISSIONAL

Endereço: 2º andar do prédio da Reitoria, Rua Sampaio Gonzaga, s/nº, Trindade - Florianópolis

Fone +55 (48) 3721-9446 / (48) 3271-9296 | <http://portal.estagios.ufsc.br> | dip_proggrad@contato.ufsc.br

TERMO DE COMPROMISSO DE ESTÁGIO OBRIGATÓRIO - TCE Nº 2015727

O(A) Diretor(a) do Departamento de Integração Acadêmica e Profissional - DIP, Prof.(a) **Alexandre Guilherme Lenzi de Oliveira**, o(a) Coordenador(a) de Estágios do Curso, Prof.(a) **Andre Luiz Sens**, representantes da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, CNPJ 83.899.526/0001-82, como concedente e como instituição de ensino, respectivamente, e o(a) estagiário(a) **William de Carvalho**, CPF 351.027.258-74, telefone (48) 3237-2719, e-mail neonicrinity@gmail.com, regularmente matriculado(a) sob número 14102721 no Curso de Design e vinculado ao Projeto 0046/2018, gerenciado pela FAPEU, na forma da Lei nº 11.788/08, da Resolução 014/CUn/11 e das normas do Curso, acertam o que segue:

- Art. 1º:** O presente Termo de Compromisso de Estágio (TCE) está fundamentado no Projeto Pedagógico do Curso (PPC) e vinculado à disciplina **EGR7198 - Estágio (360h/a)**
- Art. 2º:** O(A) Prof.(a) **Andre Luiz Sens**, da área a ser desenvolvida no estágio, atuará como orientador(a) para acompanhar e avaliar o cumprimento do Programa de Atividades de Estágio (PAE), definido em conformidade com a área de formação do(a) estagiário(a).
- Art. 3º:** A jornada semanal de atividades será de **30.00 horas (com no máximo 8.00 horas diárias)**, a ser desenvolvida na UFSC, no(a) **LabTrans**, de **01/04/2019 a 13/07/2019**, respeitando-se horários de obrigações acadêmicas do estagiário e tendo como supervisor(a) o(a) **Amir Mattar Valente**.
- Art. 4º:** O(A) estagiário(a), durante a vigência do estágio, estará segurado(a) contra acidentes pessoais pela apólice Nº **0000997** da seguradora **Gente Seguradora S.A.** (CNPJ 90.180.605/0001-02).
- Art. 5º:** O estagiário(a) deverá elaborar relatório, conforme descrito no Projeto Pedagógico do Curso, devidamente aprovado e assinado pelas partes envolvidas.
- Art. 6º:** O estagiário deverá informar a unidade concedente em caso de abandono do curso.
- Art. 7º:** O estágio poderá ser rescindido a qualquer tempo por meio de Termo de Rescisão, observado o receso do qual trata o artigo 9º deste TCE.
- Art. 8º:** O(A) FAPEU pagará mensalmente ao(a) estagiário(a): **Bolsa de R\$ 1225,00** e mensalmente o **auxílio transporte de R\$ 100,00**.
- Art. 9º:** O(A) estagiário(a) tem direito a **8 dias de recesso remunerado**, a ser exercido durante o período de realização do estágio, preferencialmente durante férias escolares, em período(s) acordado(s) entre o(a) estagiário(a) e o(a) supervisor(a). Caso o estágio seja interrompido antes da data prevista, o número de dias será proporcional e deverá ser usufruído durante a vigência do TCE ou pago em pecúnia ao estudante após sua rescisão.
- Art. 10º:** O(A) estagiário(a) não terá, para quaisquer efeitos, vínculo empregatício com a UFSC, desde que observados os itens deste TCE.
- Art. 11º:** Caberá ao(a) estagiário(a) cumprir o estabelecido no PAE abaixo: conduzir-se com ética profissional; respeitar as normas da UFSC, respondendo por danos causados pela inobservância das mesmas, e submeter-se à avaliação de desempenho.
- Art. 12º:** As partes, em comum acordo, firmam o presente TCE em 4 vias de igual teor.

PROGRAMA DE ATIVIDADES DE ESTÁGIO (PAE) do TCE Nº 2015727

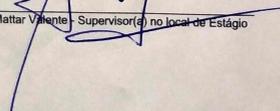
Durante a vigência do TCE, o(a) estudante desenvolverá as seguintes atividades:

Desenvolvimento de identidade visual e peças gráficas, como capas, mapas, gráficos e infográficos para relatórios, diagramação e formatação de sumários, relatórios e apresentações em PowerPoint.

Local e Data:

Florianópolis, 27 de março de 2019.


Alexandre Guilherme Lenzi de Oliveira - Diretor(a) do DIP -
PROGRAD - UFSC


Amir Mattar Valente - Supervisor(a) no local de Estágio


ANDRE LUIZ SENS, Dr.
Presidente da Comissão de Estágios
do Curso de Graduação em Design
UFSC
O(A) estagiário(a) **WILLIAM DE CARVALHO**
Orientador(a) nº **02272019/001**


William de Carvalho - Estagiário(a)

RELATÓRIO FINAL DE ESTÁGIO CURRICULAR

BLOCO 2

2.1 QUADRO CONTENDO:

Atividade desenvolvida
Elaboração de figuras ilustrativas para relatórios
Elaboração de infográficos para relatórios
Elaboração de identidade visual para projetos gráficos
Diagramação de relatórios*

*Para não existir violação ao contrato de estágio do LabTrans, parte do conteúdo textual do relatório foi borrado.

2.2 APRESENTAÇÃO DE CADA AÇÃO

a) AÇÃO 1:

Elaboração de figuras ilustrativas para relatórios

Briefing: Criação de peças gráficas padronizadas para ilustrar trechos de relatórios referentes aos Complexos Portuários do Brasil.

Público-alvo: Antaq, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Governo Federal, Companhias Portuárias, Investidores.



Imagem produzida para o setor do relatório condizente as análises de infraestrutura e operações portuárias, do Porto de Natal



LEGENDA

■ Molhe

Imagem indicando a infraestrutura do Porto de Ilhéus



LEGENDA

■ Dolfin

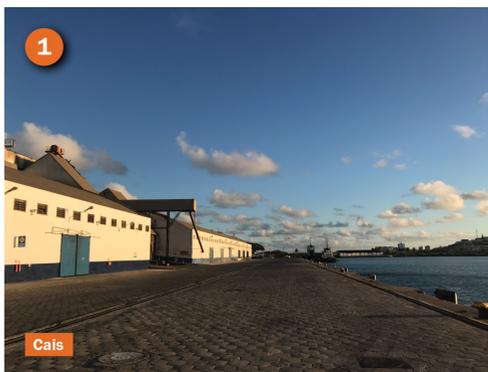


Imagem 2 indicando a infraestrutura do Porto de Ilhéus

Relatórios são os principais produtos que a equipe de design do LabTrans está envolvida. O conteúdo destes relatórios são elaborados por equipes técnicas multidisciplinares, composta por engenheiros, geógrafos, economistas e administradores. Os textos destes relatórios são ilustrados por figuras padronizadas, onde encontram-se prints de localizações no Google Earth com marcações em vetor que condizem com a seção tratada no relatório

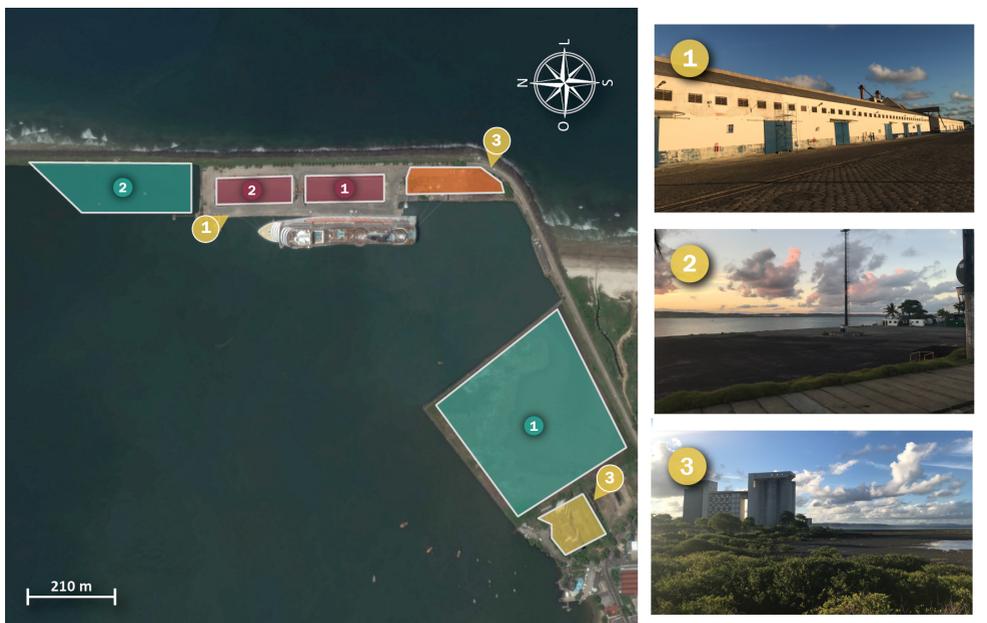


LEGENDA

- Canal de Acesso ao Porto de Natal
- Bacia de evolução

Imagem indicando a infraestrutura do Porto de Natal

Relatórios são os principais produtos que a equipe de design do LabTrans está envolvida. O conteúdo destes relatórios são elaborados por equipes técnicas multidisciplinares, composta por engenheiros, geógrafos, economistas e administradores. Os textos destes relatórios são ilustrados por figuras padronizadas, onde encontram-se prints de localizações no Google Earth com marcações em vetor que condizem com a seção tratada no relatório.



LEGENDA

- Pátios em expansão
 - Armazém
 - Pátio
 - Silos
1. Carga geral e contêineres
2. Granel sólido

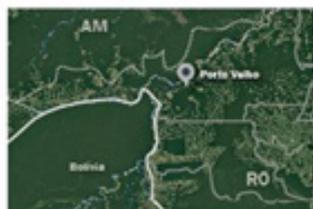
Imagem de Infraestrutura do Porto de Ilhéus

Devido ao grande número de relatórios produzidos pelo LabTrans para um mesmo cliente que tratam da mesma temática, equipes anteriores desenvolveram um padrão de elementos que abrange as necessidades das demandas. O padrão vem sendo atualizado pela equipe atual de design, principalmente devido à novas necessidades dos projetos mais atuais. No padrão, encontram-se: layout base de construção de figuras, ícones, padrões de demarcações, paletas de cores, padrões de construção de figuras específicas, delimitações de espaços e exemplos atualizados de figuras comuns.

DELIMITAÇÃO DE ÁREAS PARA MAPAS/IMAGENS GERAIS

Delimitações gerais e suas especificações

Delimitações de áreas gerais:



— Delimitação Municipal	— Delimitação Estadual	□ Demarcação Nacional
— Delimitação de bairro	— Delimitação Nacional	□ Demarcação Estadual

* Pode aparecer na legenda também dessa maneira:

— Delimitação Municipal	□ Demarcação Municipal
— Delimitação Estadual	□ Demarcação Estadual
— Delimitação Nacional	□ Demarcação de bairro
— Delimitação de bairro	

* Para demarcação complementar territorializada:
ESTADUAL: profissionalmente usar SIGLA de estado em maiúsculas, fonte 7pt, opacidade 70%
NACIONAL: nome do país em minúsculo, fonte 7pt, opacidade 50%

Delimitações de ícones específicos:



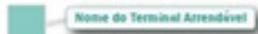
A maioria dessas demarcações são feitas com um contorno 0,25 pt e um fundo de uma cor padronizada para cada ícone. É importante que a marcação tenha (contorno + preenchimento) estejam com 100% DE OPAQUIDE e sejam a opacidade de preenchimento é alterada por 60-80% na sua aparência, aparência.



* O mesmo ícone aparece para qualquer outra forma de comunidade.



* Sempre delimitado na legenda
□ Terminais arrendados



* Sempre delimitado na legenda
□ Terminais arrendáveis

Armazéns, Terminais, Moinhos e Pátios e outras demarcações:



* esta imagem não é o original, é um png



* A legenda desta tipo de imagem pode ser dar de algumas formas de acordo com a demanda

* 1º Quando ela deve ser nomeada direto na legenda



* Sua função pode ser diferenciada dessa maneira na legenda:

* Para exemplos:

Padronizar a fonte 7 pt ou 8 pt - 8 em última caso - modo de coloração é similar a imagem de fundo e o elemento solicitado. Exemplo de coloração:

Armazém	Terminal	Pátio	Moinho	Outra coisa

* Profissionalmente usar cores

Exemplo de coloração:

--	--	--	--	--

Exemplo de coloração:

--	--	--	--	--

* 2º quando estas representam a mesma função, porém diferenciadas pois ser para nomeaturas de cada uma:

Terminal	Moinho	Pátio	Outra coisa

* 3º quando estas representam mesma função e mesmo cor podem ser diferenciadas por letra ou número:

Terminal	Moinho	Pátio	Outra coisa

* 4º Quando possuem diferentes cores e diferentes funções dentro na legenda:

Print de uma artboard do arquivo de padrão

Após a criação da pasta com os arquivos de solicitação de demanda, o gestor da equipe direciona a demanda para um dos bolsistas ou estagiários. Para a criação da figura, é utilizado um arquivo base padrão (Illustrator) com artboard fixo de 15cm de largura e com variação de altura, mantendo o limite de 21cm. Outros elementos fixos do arquivo são os elementos de localização de norte, uma rosa dos ventos e a escala da imagem da base (.kmz).

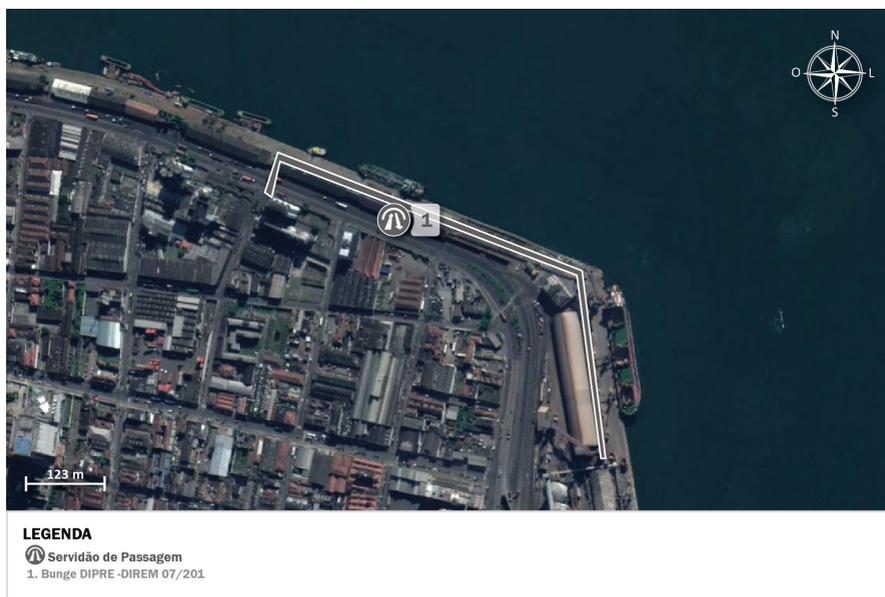


Imagem de infraestrutura do Porto de Santos

O processo de desenvolvimento da figura se desdobra da seguinte maneira:

- Salvar um printscreen do .kmz com as marcações;
- Salvar um printscreen do .kmz sem as marcações;
- Inserir as duas imagens no arquivo (Illustrator) de construção da figura em uma camada de fundo;
- Incluir os elementos em da demanda solicitada em vetor, seguindo o padrão;
- Calcular a escala e editá-la nos elementos fixos;
- Girar a rosa dos ventos para corresponder ao norte das imagens de fundo;
- Ocultar o printscreen do .kmz com as marcações;
- Incluir legenda na figura – segundo o padrão – com os elementos presentes na figura solicitada;
- Exportar um .png de alta qualidade da figura para a subpasta de saída da pasta da demanda.



LEGENDA

■ Armazéns ■ Tanques ■ Silos ■ Pátios

Infraestrutura do Porto de Ilhéus

Após a finalização da criação da/s figura/s, o bolsista ou estagiário solicita ao gestor que ele confira a resolução da demanda e, após conferido, o resultado é enviado para a pessoa que solicitou a demanda através de um email com o caminho da subpasta de saída dentro da rede interna do sistema do Laboratório. Não havendo ajustes ou correções, a figura está pronta para ser inserida no relatório.



Infraestrutura do Porto de Itajaí



LEGENDA

- Armazém
- Pátio Público
- Pátio locado
- Recinto Alfandegado Contíguo

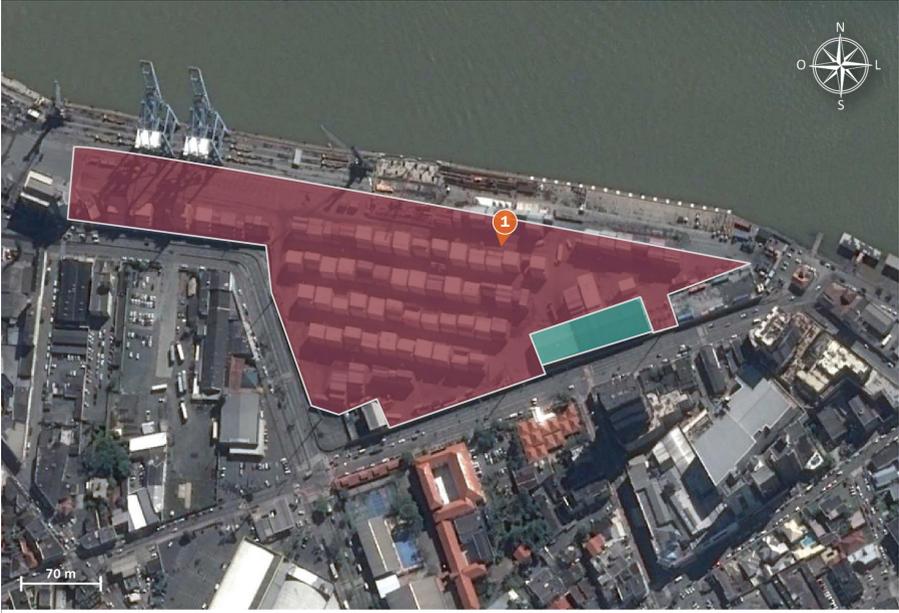
Infraestrutura do Porto de Itajaí



LEGENDA

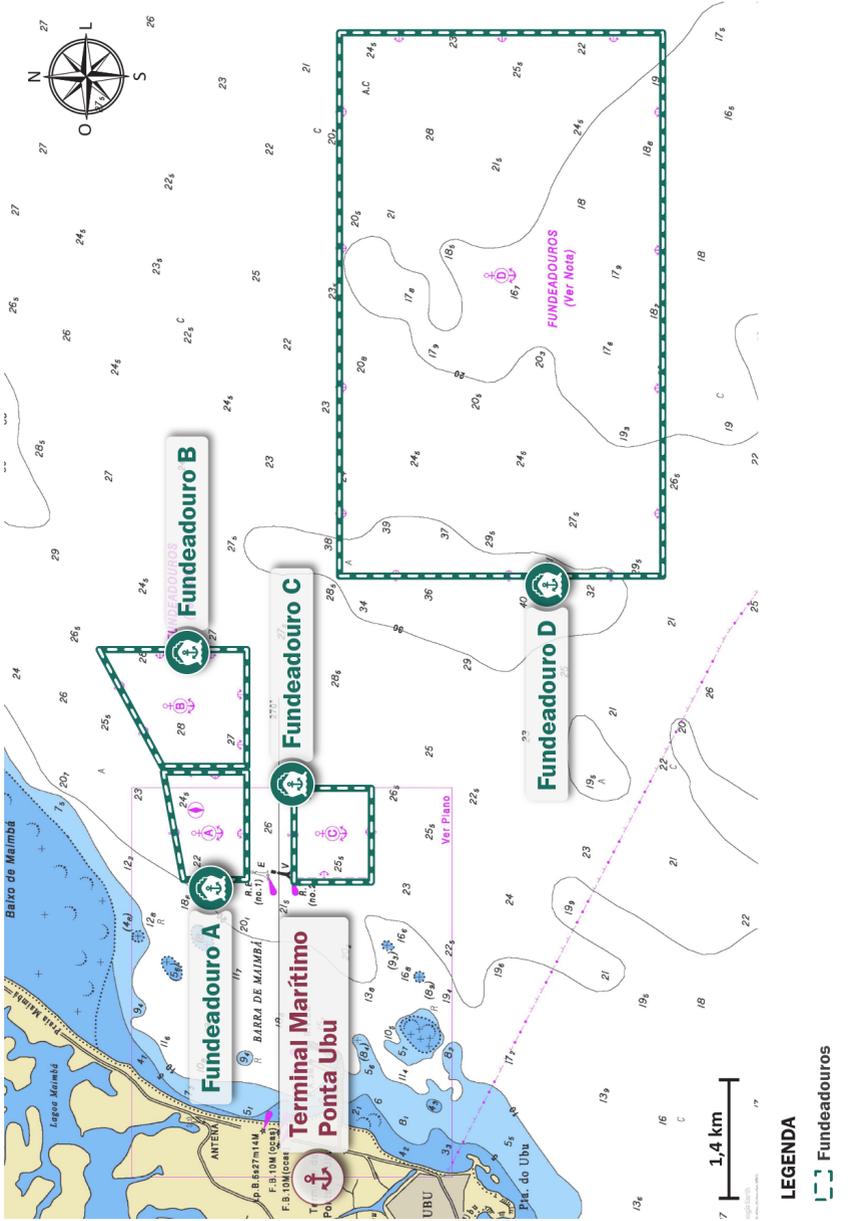
- Pátio
- Armazém
- Tanque

Infraestrutura do Porto de Itajaí



- LEGENDA**
- Pátio
 - Armazém

Infraestrutura do Porto de Itajaí



Infraestrutura de acessos aquaviários do Porto de Vitória

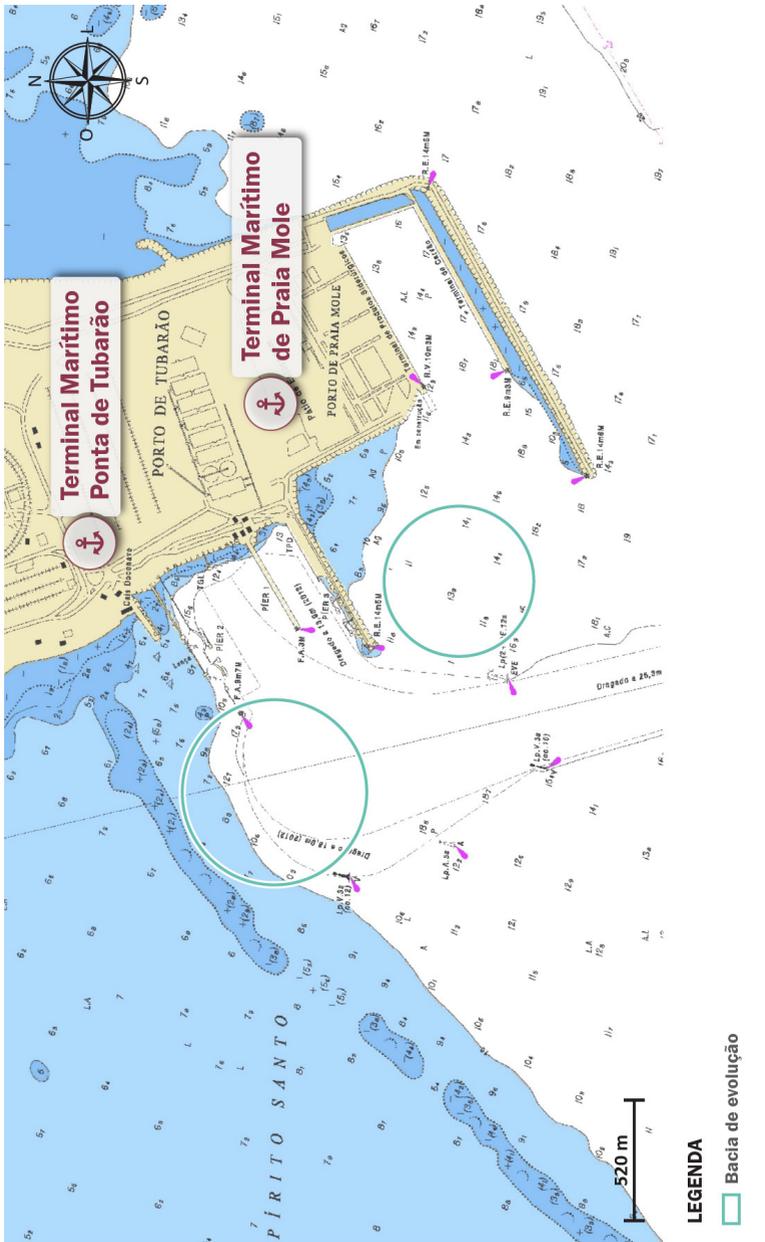
LEGENDA
 Fundeadouros



LEGENDA

- Canal de acesso ao Porto de Vitória
- Canal de acesso ao TUP Zemax Log
- Canal de acesso ao TUP CPWV
- Canal de acesso ao TPG

Infraestrutura de acessos aquaviários do Porto de Vitória



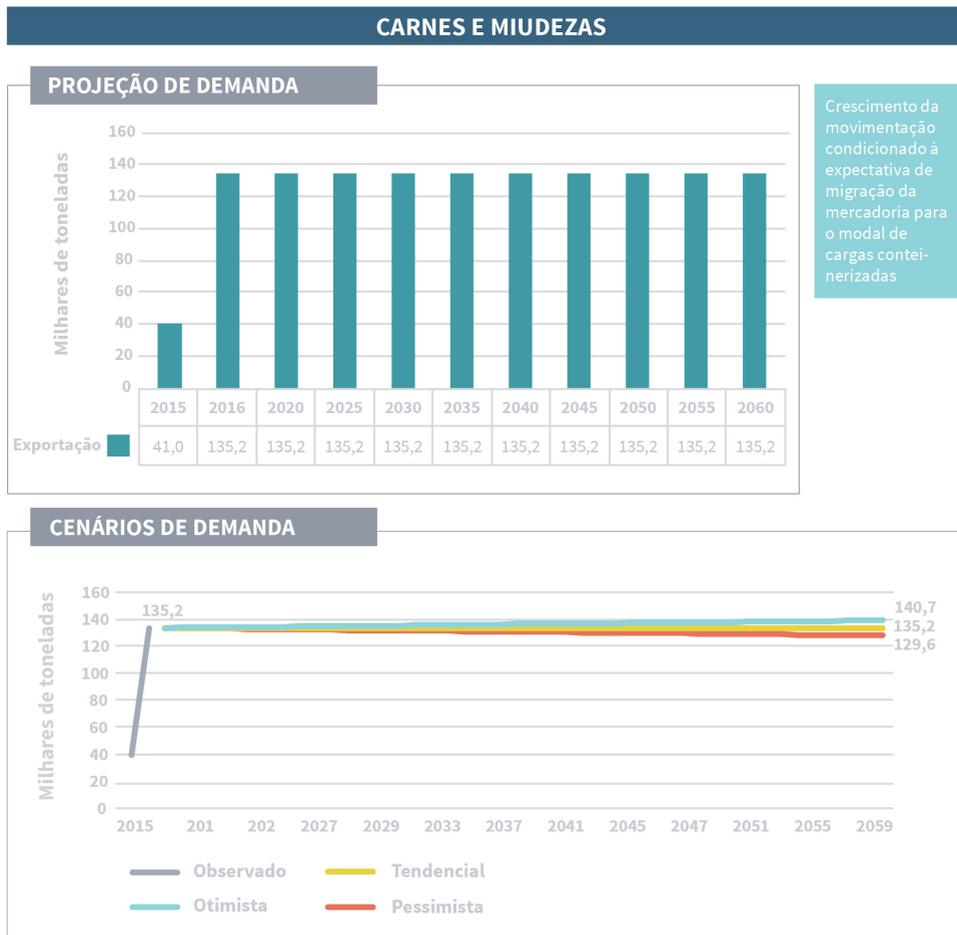
Infraestrutura de acessos aquaviários do Porto de Vitória

a) AÇÃO 2:

Elaboração de infográficos

Briefing: Criação de infográficos padronizados para ilustrar trechos de relatórios referentes aos Complexos Portuários do Brasil.

Público-alvo: Antaq, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Governo Federal, Companhias Portuárias, Investidores.



Infográfico de análise de cargas

COMPLEXO PORTUÁRIO DE NATAL

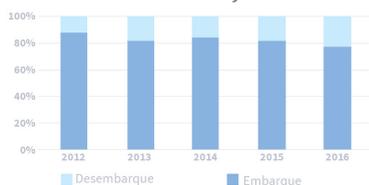


PERFIL DA MOVIMENTAÇÃO

NATUREZA DE CARGA



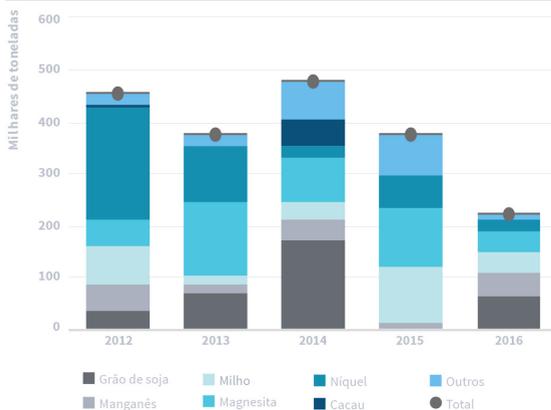
SENTIDO DE NAVEGAÇÃO



TIPO DE NAVEGAÇÃO



EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA MOVIMENTAÇÃO NO COMPLEXO PORTUÁRIO

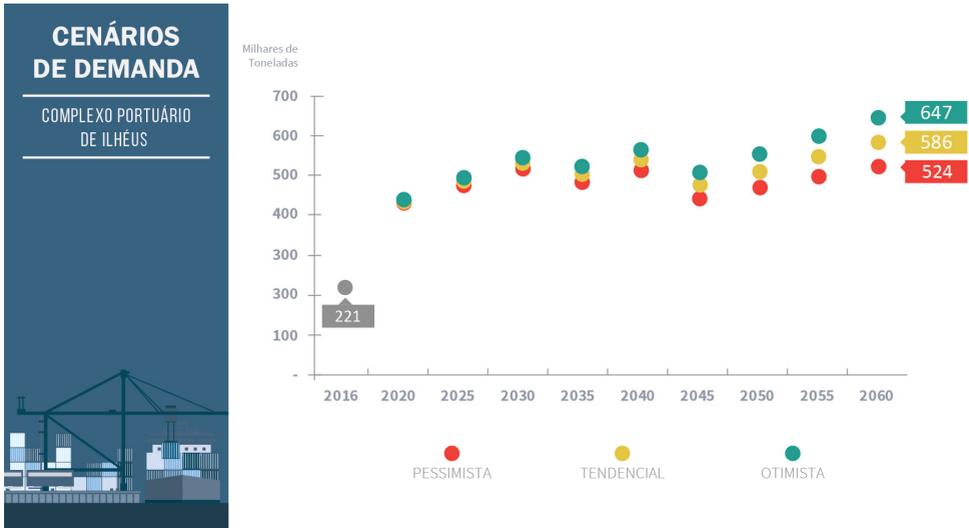


CARGAS RELEVANTES (2016)

Carga	Natureza	Sentido	Tipo de navegação	Movimentação (t)	Participação (%)
Magnésita	Granel sólido mineral	Embarque	Longo Curso	38.340	17%
Grão de soja	Granel sólido vegetal	Embarque	Longo Curso	61.809	28%
Cacao	Carga geral	Desembarque	Longo Curso	50.533	23%
Milho	Granel sólido vegetal	Embarque	Longo Curso	23.668	11%
Manganês	Granel sólido mineral	Embarque	Longo Curso	-	0%
Níquel	Granel sólido mineral	Embarque	Longo Curso	38.962	18%
Outros	-	-	-	7.748	4%
Total Geral				221.060	100%

Infográfico utilizado para o relatório do porto de Natal

O processo para a criação de infográficos para os relatórios segue as premissas da criação de figuras ilustrativas. Os infográficos também possuem um padrão elaborado pela equipe de design anterior e atualizado pela equipe atual de acordo com a necessidade dos produtos mais atuais.



Infográfico contendo projeção de cenários futuros de demanda para o Porto de Ilhéus

Também elaborado através do Illustrator, o processo se desenvolve da seguinte forma:

- Copiar os gráficos enviado através de um Powerpoint para o arquivo de construção de infográfico no Illustrator;
- Transformar os gráficos em curvas e aplicar padrão do infográfico que será inserido;
- Inserção dos gráficos no infográfico solicitado;
- Exportar um .png de alta qualidade do infográfico para a subpasta de saída da pasta de demanda

INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

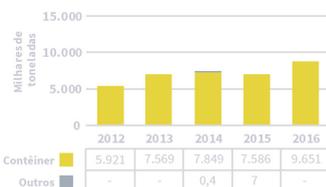
PORTO DE ITAJAÍ



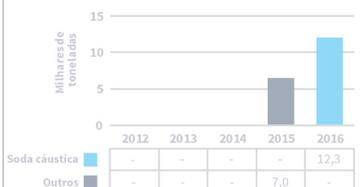
TUP TEPORTI



TUP PORTONAVE



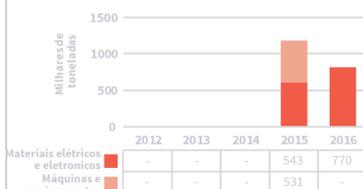
TUP POLY TERMINAIS



PORTO BRASKARNE



TUP BARRA DO RIO



Infográfico contendo dados da infraestrutura do Porto de Itajaí

COMPLEXO PORTUÁRIO

SÃO SEBASTIÃO



Área de atuação 2016

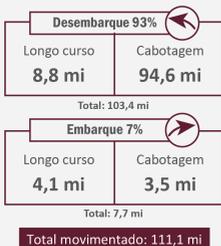


Movimentação

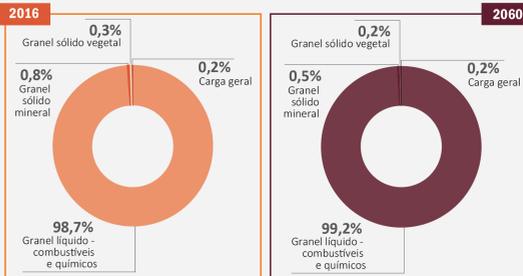
2016 Observado



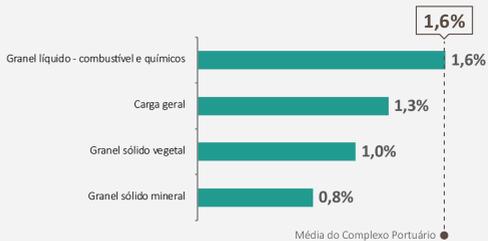
2060 Projetado



Participação relativa das naturezas de carga na demanda do complexo



Taxa média de crescimento ao ano (2016-2060)



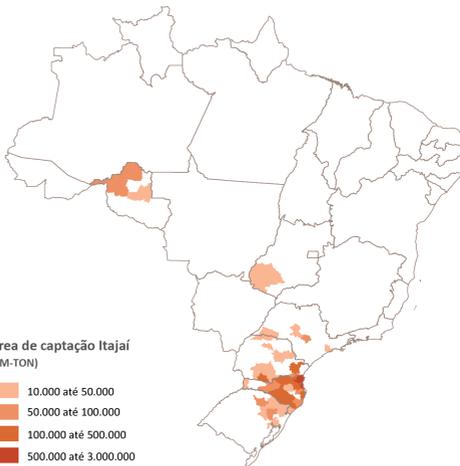
Infográfico contendo dados da infraestrutura do Porto de São Sebastião

COMPLEXO PORTUÁRIO

ITAJAÍ



Área de atuação 2016

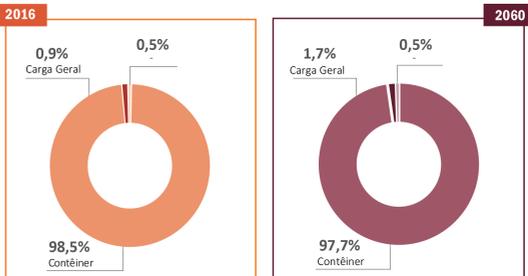


Movimentação

2016 Observado



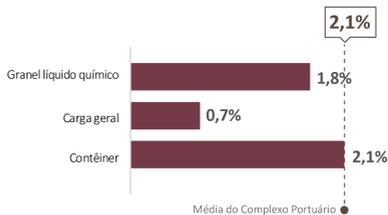
Participação relativa das naturezas de carga na demanda do complexo



2060 Projetado



Taxa média de crescimento ao ano (2016-2060)



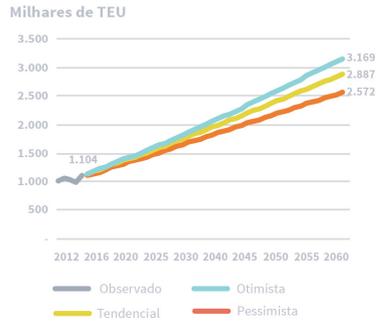
Infográfico contendo dados da infraestrutura do Porto de Itajaí

CONTÊINERES

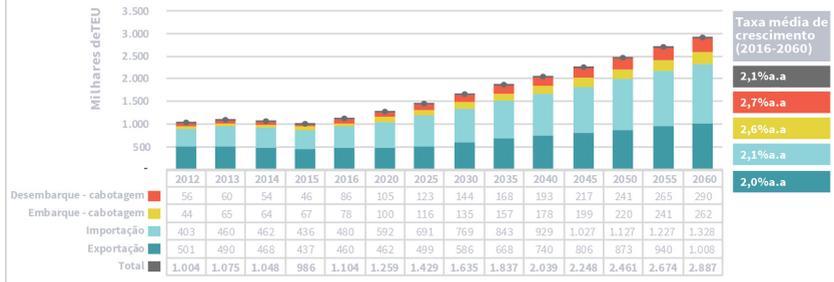
MOVIMENTAÇÃO NAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS



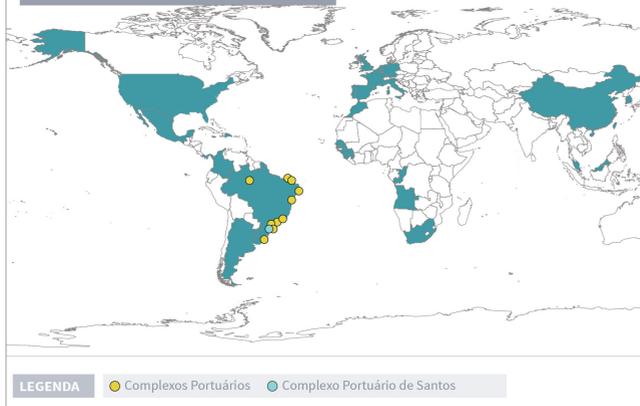
CENÁRIO DE DEMANDA



PROJEÇÃO DE DEMANDA



CONECTIVIDADE DO COMPLEXO



Vantagens competitivas do Complexo Portuário de Itajaí

67% das linhas internacionais com rota no Brasil escalam em Itajaí: 12 serviços e conexão com 31 países.

Linhas de cabotagem: 4 linhas e conexão com 10 portos brasileiros.

Presença de grandes players internacionais parceiros ou sócio armador, tais como MSC e Maersk Line.

Fortes setores industriais na área de influência: agroindústria, moveleiro, metalomecânico, cerâmico, químico e têxtil.

Infográfico contendo dados da infraestrutura do Porto de Santos

CARGAS GERAIS

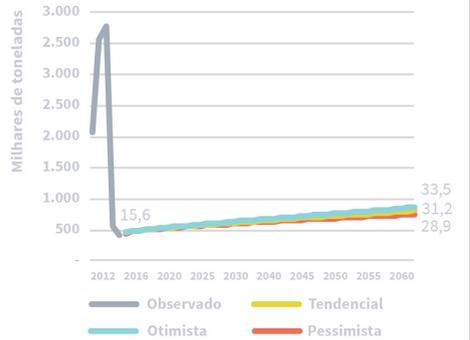
PROJEÇÃO DE DEMANDA



MOVIMENTAÇÃO NAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS



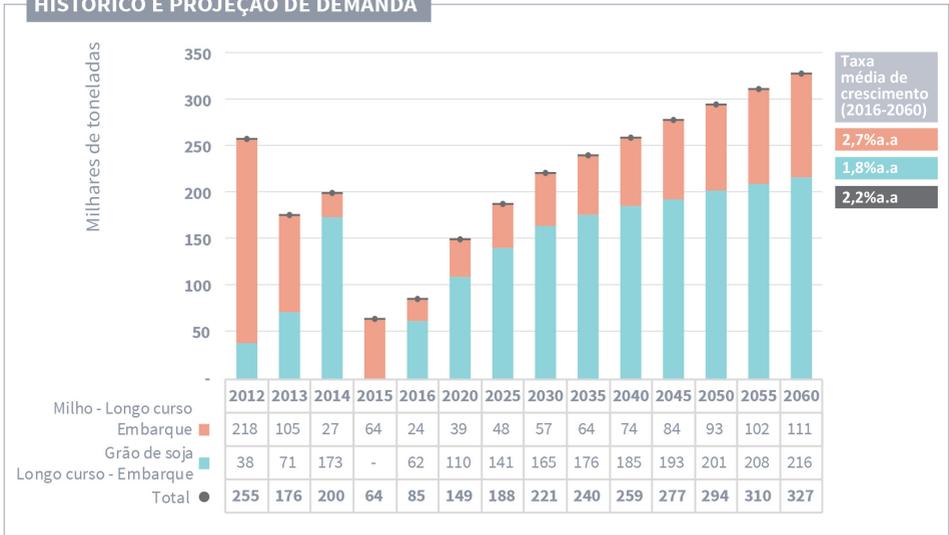
CENÁRIOS DE DEMANDA



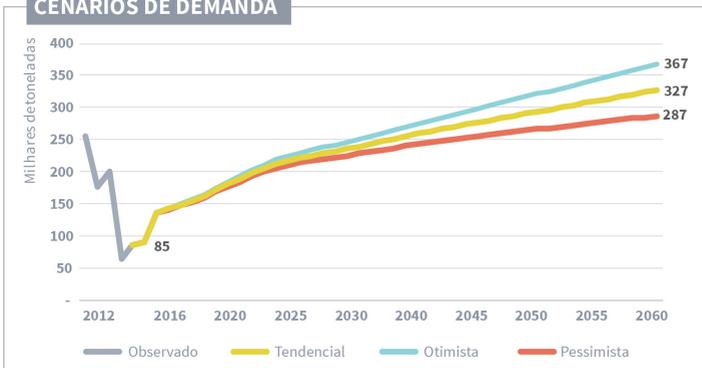
Infográfico de análise de cargas

GRÃO DE SOJA E MILHO

HISTÓRICO E PROJEÇÃO DE DEMANDA



CENÁRIOS DE DEMANDA



A movimentação do Complexo tem origem no MATOPIBA, considerada a próxima fronteira agrícola nacional.

Concorrência com volumes movimentados no Terminal Portuário Cotegipe (TPC), por abrangerem a mesma área de influência.

Infográfico de análise de cargas

REFINARIAS ABASTECIDAS PELO COMPLEXO



1-REPLAN

Maior refinaria em operação no Brasil com capacidade instalada de processamento de 415 mil barris por dia.

Produtos: diesel, gasolina, GLP, óleos combustíveis, querosene de Aviação (QAV), asfaltos, nafta petroquímica, coque, propeno, enxofre e fluidos hidrogenados.

A produção da refinaria é destinada ao interior de São Paulo (55%); Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia e Acre (20%); Sul de Minas Gerais e Triângulo Mineiro (10%); Goiás, Brasília e Tocantins (15%).

Utiliza aproximadamente 80% de petróleo nacional, grande parte proveniente da Bacia de Campos.

2-RECAP

Capacidade instalada de 53 mil barris de petróleo por dia. Produtos: gasolina e diesel baixo teor de enxofre (S-10), aguarrás, propeno, gás liquefeito de petróleo (GLP) e solventes especiais.

Abastece o Polo Petroquímico do Grande ABC e parte da região metropolitana de São Paulo. Atualmente 90% do petróleo processado é nacional.

3-RPBC

Capacidade instalada de 178 mil barris por dia

Produtos: gasolina A, gasolina podium, gasolinas de competição, coque de petróleo, gasolina de aviação, óleo diesel, gás de cozinha, nafta petroquímica, gás natural, combustível para navios (bunker), hidrogênio, butano desodorizado, benzeno, xilenos e tolueno, hexano, enxofre, resíduo aromático, etc.

A maior parte dos produtos destina-se à capital paulista.

4-REVAP

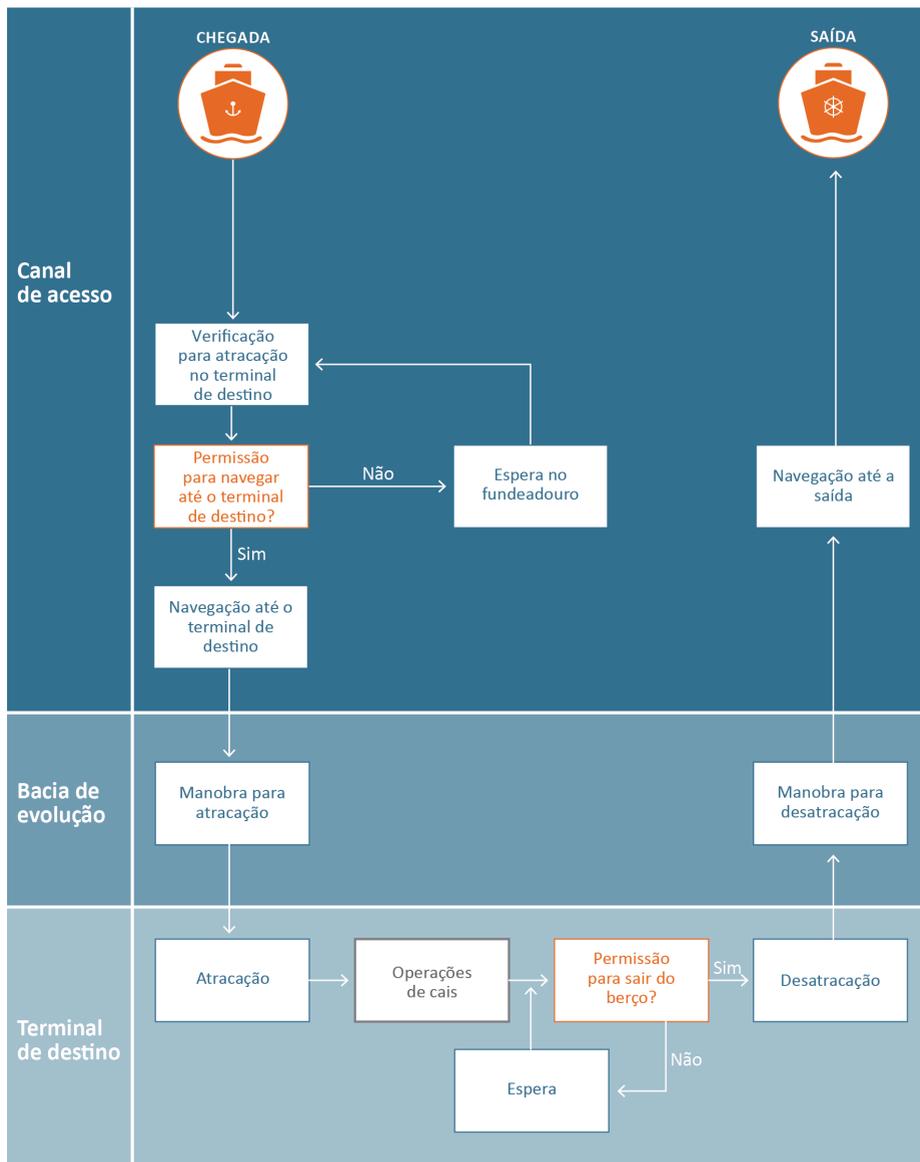
Capacidade: 252 mil barris por dia (terceira maior refinaria do país). Produtos: responsável por 80% da demanda de querosene de aviação no mercado paulista e 100% do Aeroporto Internacional de Guarulhos.

O mercado sob influência da refinaria abrange todo Vale do Paraíba, Litoral Norte do Estado de São Paulo, Sul de Minas Gerais, Grande São Paulo, Centro-Oeste do Brasil e Sul do Rio de Janeiro.

Atualmente opera com um mix que varia de 80% a 90% de petróleo nacional.

Infográfico de análise de dados sobre refinarias

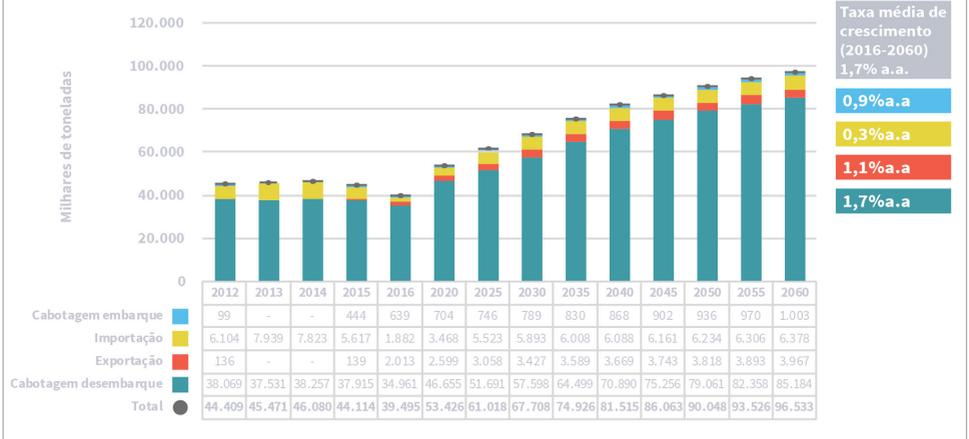
ACESSO AQUAVIÁRIO AO COMPLEXO PORTUÁRIO DE MACEIÓ



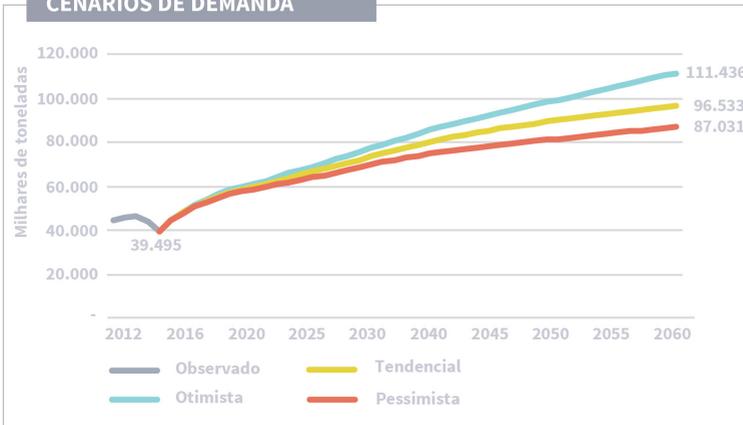
Fluxograma desenvolvido para o Porto de Maceió

PETRÓLEO

PROJEÇÃO DE DEMANDA



CENÁRIOS DE DEMANDA

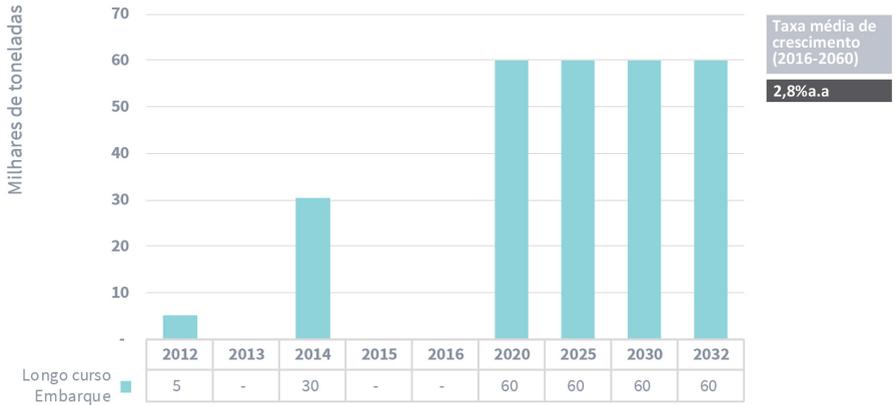


Em razão da elevada capilaridade da rede de dutos, bases primárias e secundárias de armazenagem, bem como quantidade significativa de refinarias presentes no estado de São Paulo, o Complexo desempenha um papel de suma importância no parque de refino nacional.

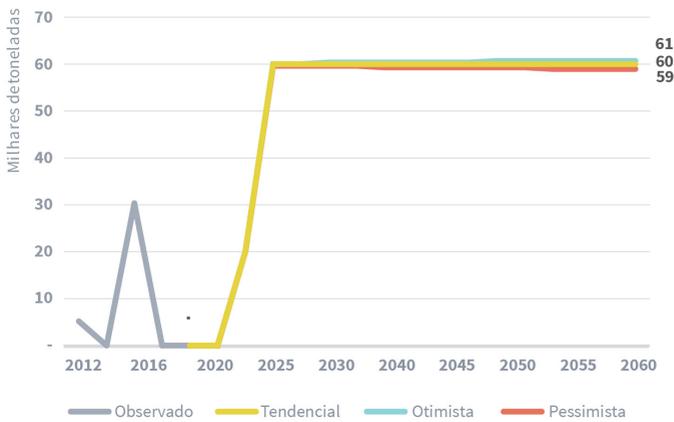
Infográfico de análise de cargas

MANGANÊS

HISTÓRICO E PROJEÇÃO DE DEMANDA



CENÁRIOS DE DEMANDA



A operação está prevista para iniciar no segundo semestre de 2018.

O Manganês exportado pelo Complexo terá origem nos municípios baianos de Coaraci e Serrinha.

A capacidade produtiva da empresa é de 100 mil toneladas ao ano, sendo 60% da produção destinada ao mercado externo.

A demanda impactada pela perspectiva de recuperação dos preços do manganês no mercado internacional.

Infográfico de análise de cargas

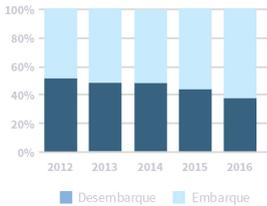
PERFIL DA MOVIMENTAÇÃO



NATUREZA DE CARGA



SENTIDO DE NAVEGAÇÃO



TIPO DE NAVEGAÇÃO



EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA MOVIMENTAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO

MOVIMENTAÇÃO NAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS



CARGAS RELEVANTES DO COMPLEXO PORTUÁRIO - 2016

Carga	Natureza de carga	Tipo de navegação	Sentido	Movimentação (mil t)	Participação (%)
Contêiner	Contêiner	Longo curso	Embarque	6.385,9	54,5%
Contêiner	Contêiner	Longo curso	Desembarque	4.040,4	34,5%
Contêiner	Contêiner	Cabotagem	Embarque	730,3	6,2%
Contêiner	Contêiner	Cabotagem	Desembarque	291,4	2,5%
Carnes e miudezas, comestíveis	Carga geral	Longo curso	Embarque	135,2	1,2%
Produtos siderúrgicos	Carga geral	Longo curso	Embarque	44,0	0,4%
Carga geral	Carga geral	-	-	14,8	0,1%
Soda cáustica	Granel líquido químico	Longo curso	Desembarque	6,3	0,1%
Soda cáustica	Granel líquido químico	Cabotagem	Desembarque	6,0	0,1%
Produtos siderúrgicos	Carga geral	Longo curso	Desembarque	5,9	0,0%
Carga geral	Carga geral	Cabotagem	Desembarque	0,8	0,0%
Outros	-	-	-	63,4	0,5%
Total				11.724,3	100%

Infográfico contendo dados da infraestrutura do Porto de Itajai

AÇÃO 3:

Diagramação de relatórios

Briefing: Aplicação de um projeto gráfico mais atraente em versões resumidas dos relatórios para apresentação à clientes e à possíveis novos clientes. Alguns dos relatórios são distribuídos online.

Público-alvo: Antaq, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Governo Federal, Companhias Portuárias, Investidores.

Muitos dos relatórios produzidos pelo LabTrans possuem uma versão resumida com um viés mais comercial, para apresentar a clientes e para possíveis clientes. Estas “versões reduzidas” passam pela equipe de design para a aplicação de um projeto gráfico mais atraente. As demandas de diagramação chegam para o bolsista ou estagiário da mesma forma que as de criação de figura e infográficos para relatórios.

O processo de desenvolvimento desta atividade se desdobra da seguinte forma:

- Colocar os gráficos do documento no estilo do padrão do relatório (Illustrator);
- Inserção do texto no arquivo base do relatório (Indesign);
- Aplicação de estilos de caractere e de parágrafo de acordo com o arquivo base do relatório;
- Inserção das figuras e gráficos;
- Inserção da capa;
- Exportação do relatório em .pdf simples e com paginação dupla.

Assim como nas atividades descritas anteriormente, quando concluída a diagramação do relatório, os .pdf serão verificados pelo gestor e depois enviados para a pessoa que o solicitou. Não havendo ajustes ou correções, o relatório está pronto para apresentar ao cliente.



Plano Mestre

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ILHÉUS

Infográfico aplicado no Plano Mestre do Complexo Portuário de Areia Branca (Rio Grande do Norte)

SUMÁRIO

	Introdução 8
	Principais Resultados 13
	O Complexo Portuário 15
	Movimentação atual 16
	Movimentação futura 18
	Demanda X Capacidade 20
	Outros resultados relevantes 52
	Análise Estratégica 65
	Plano de Ações 69



Spread do Sumário Executivo do Complexo Portuário de Ilhéus (Bahia)

INTRODUÇÃO

O Plano Mestre do Complexo Portuário de Ilhéus é uma iniciativa da Secretaria Nacional de Portos (SNP) do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), no âmbito da estruturação do planejamento portuário, ensejado pela Lei nº 12.815/2013 e pela Portaria SEP/PP nº 03, de 7 de janeiro de 2014, cujo objetivo é estabelecer a diretriz de desenvolvimento dos complexos portuários brasileiros.

O objetivo geral do Plano Mestre do Complexo Portuário de Ilhéus é proporcionar ao Setor Portuário Nacional uma visão estratégica a respeito do desenvolvimento do Complexo Portuário ao longo dos próximos anos e indicar ações necessárias para que as operações ocorram com níveis adequados de serviço.



Complexo Portuário de Ilhéus
Elênia Vieira

Para tanto, durante o desenvolvimento do Plano Mestre em questão, foram considerados os seguintes objetivos específicos:

- Obtenção de um cenário físico atualizado das instalações portuárias do Complexo e análise de seus limitantes físicos, operacionais e de gestão
- Análise de relação do Complexo Portuário com o meio urbano e com o meio ambiente em geral
- Projeção da demanda prevista para o Complexo Portuário em um horizonte até 2060
- Projeção da capacidade de movimentação das cargas e eventuais necessidades de expansão de suas instalações ao longo do horizonte de planejamento
- Proposição de ações para superar os gargalos identificados, visando a eficiente atividade do Porto.

A fim de atender aos objetivos mencionados, o Plano Mestre aborda uma série de temas organizados em capítulos, no sentido de proporcionar uma percepção aprofundada dos principais aspectos envolvidos no desenvolvimento do Complexo Portuário, a saber:

- **Introdução:** contempla a exposição dos objetivos e da estrutura do Plano Mestre, além de uma breve caracterização acerca do Complexo Portuário em análise, a fim de situar o leitor nas análises que são expostas ao longo do relatório e nas estruturas avaliadas.
- **Projeção da demanda de cargas e passageiros:** apresenta uma visão geral acerca do perfil das movimentações do Complexo Portuário de Ilhéus, indicando os volumes movimentados e exibindo os dados por natureza de carga, por sentido de movimentação e por tipo de navegação, para o ano-base 2014 considerado no estudo. Além disso, é apresentado o histórico de movimentação das mercadorias relevantes no Complexo Portuário para os últimos cinco anos, o qual é detalhado por carga relevante e identifica o sentido de movimentação, as principais origens e destinos, e a taxa de crescimento para cada carga avaliada. Este capítulo apresenta também as projeções de movimentação para o horizonte de planejamento e demanda e os valores previstos de movimentação até o ano de 2060.
- **Infraestrutura e operações portuárias:** consiste na apresentação das informações cadastrais acerca da infraestrutura da instalação portuária que compõe o Complexo Portuário de Ilhéus, abrangendo análise sobre obras de abrigo, estruturas de atracagem, equipamentos portuários, áreas de armazenagem, serviços oferecidos e a definição de melhorias/tecnologias nas estruturas existentes. Da mesma forma, são apresentados os dados de utilização das estruturas portuárias, considerando para o efeito a capacidade portuária de saís e de armazenagem. A partir da comparação entre a demanda projetada para cada instalação e os valores de capacidade portuária calculados para cada uma dessas, são apresentados os eventuais déficits de capacidade.
- **Acesso aos navios:** nesse capítulo, é apresentada a descrição do canal de acesso, o acesso aos píeres e a distribuição dos píeres para o Complexo Portuário de Ilhéus. Nele também é apresentada a descrição do modelo de acesso aos píeres. Na sequência é descrito o processo de elaboração do modelo de simulação, que é

Realização de que não representa a área de produção, a área de concentração de recursos está aumentada, do ordeno de 68,9% em 2017 para 2017 e 2018 de 6,4% em 2018 para 2019 e 2020. Ao longo do mês 1 período planejado, a área apresenta maior estabilidade em relação, não que reflete a dinâmica do mercado interno. Apesar de não ser considerado no fluxo de produção do Complexo Portuário de Ilhéus, o setor apresenta a seguinte evolução em termos de volume, atingindo 100 mil toneladas em 2018.

GRANEL SÓLIDO MINERAL

Em 2018 em 2017, a área de origem mineral, o Complexo Portuário de Ilhéus representa 92,2% do total de produção de granel sólido mineral, que corresponde ao volume de produção de 100 mil toneladas em 2018 e 100 mil toneladas em 2017. No âmbito do Granel Sólido Mineral, a produção de concentração mineral segue no período observado (ano a 2017) e planejado (2018 e 2019).

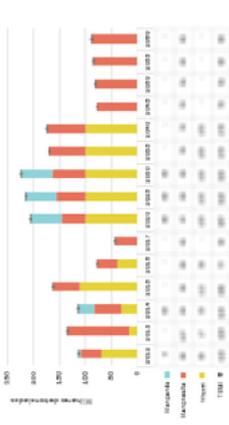


Gráfico 3 - Produção de granel sólido mineral no Complexo Portuário de Ilhéus no período observado (2017-2018) e planejado (2018-2019). Fonte: COSEB (2018). Elaboração: SIV/ST/10/10

NIQUEL

A exportação de níquel corresponde ao movimento de produção da empresa metalúrgica de Ilhéus, que exporta o Níquel 99,9%, produzido em Ilhéus (BA), durante o ano de 2018. A produção de Níquel 99,9% em 2018, ficou em 100 mil toneladas de níquel, o que representa a seguinte evolução em termos de volume, atingindo 100 mil toneladas em 2018.

No ano de 2018, a área de origem mineral, o Complexo Portuário de Ilhéus representa 92,2% do total de produção de granel sólido mineral, que corresponde ao volume de produção de 100 mil toneladas em 2018 e 100 mil toneladas em 2017. No âmbito do Granel Sólido Mineral, a produção de concentração mineral segue no período observado (ano a 2017) e planejado (2018 e 2019).

O comércio realizado pelo Porto de Ilhéus em termos, principalmente, a compra de níquel metalizado em 2017, correspondendo ao volume de 100 mil toneladas de níquel 99,9% produzido em Ilhéus (BA), durante o ano de 2018, ficou em 100 mil toneladas de níquel 99,9% em 2018 e 100 mil toneladas em 2017. No âmbito do Granel Sólido Mineral, a produção de concentração mineral segue no período observado (ano a 2017) e planejado (2018 e 2019).

Em 2018 em 2017, a área de origem mineral, o Complexo Portuário de Ilhéus representa 92,2% do total de produção de granel sólido mineral, que corresponde ao volume de produção de 100 mil toneladas em 2018 e 100 mil toneladas em 2017. No âmbito do Granel Sólido Mineral, a produção de concentração mineral segue no período observado (ano a 2017) e planejado (2018 e 2019).

MAGNESITA

A exportação de magnésita no Complexo Portuário de Ilhéus totalizou 62,2 mil toneladas em 2017, correspondendo ao volume de 100 mil toneladas de níquel 99,9% produzido em Ilhéus (BA), durante o ano de 2018, ficou em 100 mil toneladas de níquel 99,9% em 2018 e 100 mil toneladas em 2017. No âmbito do Granel Sólido Mineral, a produção de concentração mineral segue no período observado (ano a 2017) e planejado (2018 e 2019).

A exportação de níquel corresponde ao movimento de produção da empresa metalúrgica de Ilhéus, que exporta o Níquel 99,9%, produzido em Ilhéus (BA), durante o ano de 2018, ficou em 100 mil toneladas de níquel 99,9% em 2018 e 100 mil toneladas em 2017. No âmbito do Granel Sólido Mineral, a produção de concentração mineral segue no período observado (ano a 2017) e planejado (2018 e 2019).

Em 2018 em 2017, a área de origem mineral, o Complexo Portuário de Ilhéus representa 92,2% do total de produção de granel sólido mineral, que corresponde ao volume de produção de 100 mil toneladas em 2018 e 100 mil toneladas em 2017. No âmbito do Granel Sólido Mineral, a produção de concentração mineral segue no período observado (ano a 2017) e planejado (2018 e 2019).

Gráfico 4 - Produção de níquel no Complexo Portuário de Ilhéus no período observado (2017-2018) e planejado (2018-2019). Fonte: COSEB (2018). Elaboração: SIV/ST/10/10

- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Tabela 1612 - Área plantada, área colhida, quantidade produzida, rendimento médio e valor da produção das lavouras temporárias*. 2018. Disponível em: <<https://sfn4.sfn.gov.br/tabela/1612>>. Acesso em: 11. abr. 2018.
- MAGNÉSIA. *Minerais Industriais*. 2013a. Disponível em: <<https://magnesia.com/show.asp?idMateri=LU709&idElev=709Q=>>>. Acesso em: 14 fev. 2018.
- MAGNÉSIA. *Presença Global*. 2013b. Disponível em: <<https://6.magnesia.com/show.asp?idConteúdo=3101&idPrensow=142m>>. Acesso em: 14 fev. 2018.
- MONTE, F.; WASCONELOS, F. N. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogêneas e dinâmicas de diferenciação. *Carifina - Revista Franco-Brasileira de Geografia*, n. 13, 2012. Disponível em: <<http://carifina.revista.org/7965>>. Acesso em: 18 fev. 2018.
- SISTEMA DE ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR (Aliceweb). *Homepage*. 2017. Disponível em: <<http://alicesweb.desenvolvimento.gov.br/>>. Acesso em: 20 jan. 2018.
- STATISTA. *Global price of manganese from 2012 to 2026 (in U.S. dollars per dry metric ton unit)*. 2018. Disponível em: <<https://www.statista.com/statistics/247883/manganese-price-forecast/>>. Acesso em: 26 fev. 2018.
- TRANSPORTATION RESEARCH BOARD (TRB). *Highway Capacity Manual*. 5th ed. Washington, DC: NCHRP, 2010. 2 v.
- VALEC ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. *Estudo Operacional da Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOLE*. EF. 334 Trecho: Figueirópolis/TO - Ilhéus/BA. 2016. 567 p. Disponível em: <<http://www.valec.gov.br/download/GEPROG/FIOLE/2006-2010/>>

LISTA DE FIGURAS

- ❖ **Figura 1** – Localização das instalações portuárias do Complexo Portuário de Ilhéus.
- ❖ **Figura 2** – Características de movimentação do Complexo Portuário de Ilhéus (2012-2017).
- ❖ **Figura 3** – Resultados consolidados da projeção de demanda do Complexo Portuário de Ilhéus.
- ❖ **Figura 4** – Cenários de demanda do Complexo Portuário de Ilhéus (em T) entre 2016 e 2017 (observado) e 2020 (projetado).
- ❖ **Figura 5** – Vão geral do TUP BAHIN.
- ❖ **Figura 6** – Infraestrutura portuária do Porto de Ilhéus.
- ❖ **Figura 7** – Canal de acesso do Porto de Ilhéus.
- ❖ **Figura 8** – Processo implementados no modo de administração do acesso aquático.
- ❖ **Figura 9** – Fluxograma das etapas do processo de chegada e saída dos navios - Acesso aquático ao Complexo Portuário de Ilhéus.
- ❖ **Figura 10** – Nível de serviço no cenário atual. Ilhéus/Ilhéus.
- ❖ **Figura 11** – LOS dos acessos rodoviários em 2020, 2025, 2045 e 2060: Ilhéus/Ilhéus.
- ❖ **Figura 12** – LOS dos segmentos de BR-143 em 2020, 2025, 2045 e 2060 considerando o acréscimo de uma segunda faixa viária.
- ❖ **Figura 13** – Localização das vias do entorno do Porto de Ilhéus.
- ❖ **Figura 14** – Portais de acesso ao Porto de Ilhéus.
- ❖ **Figura 15** – Segmento de análise do atendimento no acesso ferroviário ao Complexo Portuário de Ilhéus.
- ❖ **Figura 16** – Zonamento do município de Ilhéus.
- ❖ **Figura 17** – Entorno do Porto de Ilhéus.
- ❖ **Figura 18** – Entorno da Região de Ilhéus.
- ❖ **Figura 19** – Convênio de Delegação de CODEBA.
- ❖ **Figura 20** – Áreas arrendáveis do Porto de Ilhéus.
- ❖ **Figura 21** – Planejamento estratégico e comercial da CODEBA.

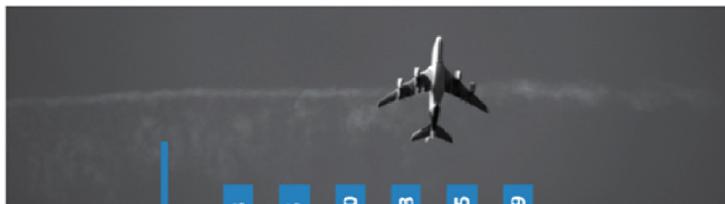


MAIO/2019

CONJUNTURA DO SETOR AÉREO

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA

Capa do relatório de conjuntura do setor aéreo do mês de maio



SUMÁRIO

RESUMO EXECUTIVO

3

MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS

5

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

10

COMPANHIAS AÉREAS

13

INDICADORES DE ATIVIDADE
ECONÔMICA PARA O SETOR AÉREO

15

FATOS RELEVANTES

19

RESUMO EXECUTIVO

A movimentação total de passageiros nos aeroportos brasileiros no mês de setembro registra o segundo maior valor da série histórica e alcança 17,5 milhões de passageiros.



MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS

Os dez maiores aeroportos brasileiros registraram crescimento de 1,0% na movimentação anual de passageiros. Destaque para os aeroportos de Recife (REC) e Guarulhos (GRU), que registraram um aumento na demanda de 11,7% e 11,6%, respectivamente.



INDICADORES DE ATIVIDADE ECONÔMICA

O setor aéreo apresentou um aumento de 11,1% na quantidade contratada de computadores e peças de avião entre julho de 2017 e julho de 2018. Ao comparar o mês de setembro de 2018 com o mesmo período do ano anterior, o aumento registrado foi de 13,8%. Esse comportamento deve-se ao aumento da oferta de voos e do número de horas voadas. Essas últimas constaram um crescimento de 1,1% a 3,1% para as análises atuais e históricas, respectivamente.



MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Na análise mensal, o mês de setembro de 2018 registrou crescimento de 6,6% na movimentação de carga, passando a movimentar uma quantidade de 108,7 mil toneladas. Os voos internacionais foram responsáveis por 68,0% do total movimentado, enquanto que 31,0% foram realizados pelos voos domésticos.



PROJEÇÃO DE DEMANDA

O crescimento na movimentação de passageiros para os três primeiros trimestres do ano está sendo positivo. Por esse motivo, a projeção de demanda para o ano de 2018 é de 215,7 milhões de passageiros, registrado um crescimento de 3,7% em relação ao ano anterior.



COMPANHIAS AÉREAS

De maneira geral, as companhias aéreas brasileiras mantêm níveis positivos de utilização média diária de frota, de forma a maximizar a utilização das aeronaves. Airline, Latam, Azul e Gol apresentaram uma taxa de aproveitamento das aeronaves de 81,7%, 81,9%, 83,1% e 78%, respectivamente.



FATOS RELEVANTES

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) autorizou a Sky Airlines do Chile a operar nos voos. A companhia aérea terá a primeira intenção a operar um voo regular internacional de passageiros ao Brasil (SANTIAGO, 2018).

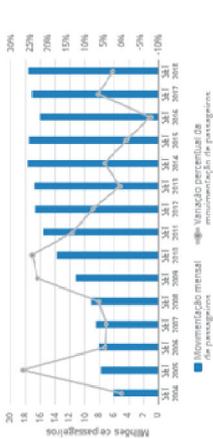


Gráfico 4 - Evolução mensal da movimentação de passageiros em aeroportos brasileiros em setembro de 2017 e 2018. Fonte: ANAC (2017, 2018); Abnavigação (abnavigacao.com.br)

No mercado doméstico, a oferta de assentos (ASK do inglês - Available Seat Kilometer) para o mês de setembro de 2018 registrou um aumento de 5,1%, ao passo que a demanda BDK do inglês - Revenue Passenger Kilometer) registrou crescimento de 2,5%. O aumento na demanda gerou um excesso de capacidade resultando em um crescimento de 1,7% na movimentação de passageiros pagantes em voos regulares e não regulares.

Com o crescimento do indicador de oferta de assentos (ASK em magnitude superior ao da demanda (RPK) para o mês de setembro, a taxa de aproveitamento registrou uma redução de 2,6% em relação ao mesmo período do ano anterior, alcançando 80,7% de taxa de aproveitamento no mês de setembro.

No período acumulado do ano corrente, a ASK apresentou um aumento de 4,7% em relação ao mesmo período do ano de 2017, enquanto que a BDK registrou um crescimento de 4,1%. Como resultado, foi observado um aumento de 3,6% na movimentação de passageiros pagas.

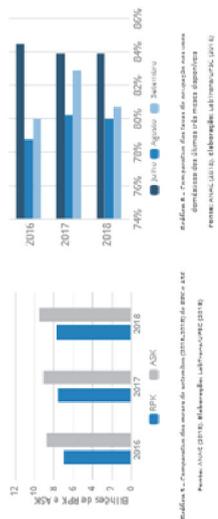


Gráfico 5 - Comparativo da movimentação de passageiros em aeroportos brasileiros em setembro de 2017 e 2018. Fonte: ANAC (2017, 2018); Abnavigação (abnavigacao.com.br)

A movimentação de passageiros nas dez principais rotas dos aeroportos brasileiros para o mês de setembro registrou um crescimento de 4,7%. Destaque para as rotas entre Salvador (BA) - Guarulhos (SP) e Porto Alegre (RS) - Guarulhos (SP) que responderam pelas maiores variações relativas, alcançando 15,0% e 9,6%, respectivamente. Em termos absolutos, foram registrados 18,1 milhões de passageiros entre as duas rotas. A rota de Santos Dumont (RJ) - Congonhas (SP), apesar de apresentar o maior volume de passageiros, foi a única entre as dez principais que registrou um decréscimo em relação ao mês de setembro de 2017.

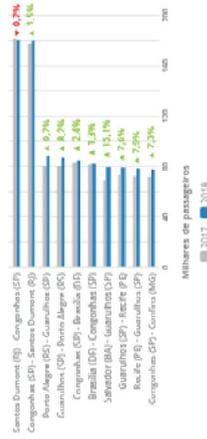


Gráfico 6 - Movimentação de passageiros nas principais rotas nacionais em setembro de 2017 e 2018. Fonte: ANAC (2017, 2018); Abnavigação (abnavigacao.com.br)

Em setembro de 2018, as rotas internacionais registraram um aumento de 6,0% na movimentação de passageiros pagantes, quando comparado com igual período do ano anterior. Como resultado, foram observados 123 mil novos passageiros. Considerando as rotas internacionais operadas por empresas estrangeiras, o aumento foi de 6,0%, com 16 mil novos passageiros pagantes. Já para as rotas internacionais operadas por companhias brasileiras, observou-se um crescimento de 6,0%.

No que se refere à oferta de assentos, foi observada uma expansão de 14,7% no mês de setembro de 2018, quando comparado ao mesmo período do ano anterior. Considerando a BDK, o crescimento observado foi de 7,0%. Devido ao aumento da oferta em relação à demanda, foi registrada uma queda no aproveitamento de 87,6 para 81,7%, representando um decréscimo de 6,7% em comparação ao mesmo período do ano anterior. Na análise atual, até o dia 30 de setembro de 2018, a movimentação de passageiros pagos no mercado internacional aumentou 10,7% por sua vez, a oferta geral no mercado internacional cresceu 12,9%, enquanto que a demanda de mercado registrou expansão de 10,7%. A taxa de aproveitamento de ocupação no setor passou a ser de 82,7%, apresentando um desempenho inferior em relação ao mesmo período do ano anterior que havia registrado 84,7%, resultando em uma retração de 2,4%.

No comparativo das dez principais movimentadas aeroportos do mês de setembro de 2018, os aeroportos de Salvador (BA), Congonhas (SP), Galeão (RJ) e Santos Dumont (RJ) apresentaram um decréscimo na movimentação de passageiros totais (embarque e desembarque) em relação a setembro de 2017. Verifica-se um destaque negativo para o Aeroporto de Galeão (RJ), que registrou uma queda de 15,0%, e qual, em termos absolutos, representa 305,3 mil passageiros. No entanto, o total de passageiros movimentados pelos dez aeroportos analisados cresceu 1,5% em relação ao mesmo período do ano anterior.

passageiros nos voos domésticos, em relação ao mesmo período. Quanto à participação de mercado no período acumulado do ano corrente, há um destaque para a Gol, que obteve uma participação de 34,5%, seguida da Latam com 32,5%, da Azul com 19,2% e da Avianca com 13,5%.

Como forma de acompanhar a produtividade da frota, é possível observar a taxa de aproveitamento das principais companhias, bem como a utilização média diária das aeronaves.

Companhia	Aproveitamento		Utilização média diária de frota
	Julho	Setembro	
Avianca	85,62%	83,03%	10,26h/d
Azul	85,39%	82,41%	9,50h/d
Gol	81,59%	76,97%	10,98h/d
Latam	84,82%	81,60%	9,87h/d

Table 1 - Aproveitamento das aeronaves (percentual de ocupação mensal) e utilização média diária da frota acumulada no ano corrente (em horas por dia). Fonte: ANAC (2018); Informação: Lufthansa/STC (2018).

De modo geral, as companhias aéreas brasileiras mantêm níveis próximos de utilização média diária da frota, maximizando, assim, a utilidade das aeronaves. A utilização média diária da frota representa uma estimativa da quantidade de horas que, em média, cada aeronave de determinada empresa mantém-se em voo, com base nos registros de horas de voo da ANAC. Acompanhado da utilização média da frota está o aproveitamento das aeronaves por parte de cada empresa.



INDICADORES DE ATIVIDADE ECONÔMICA PARA O SETOR AÉREO

Os preços de combustíveis e a taxa de câmbio, além do IBC-Br e dos indicadores de empregabilidade, podem ser tratados como indicadores antecedentes para o setor aéreo. Desse modo, eles são analisados neste capítulo. O setor aéreo apresentou um aumento de 17,1% na quantidade consumida de combustíveis ao longo do ano de 2018. Ao comparar o mês de setembro de 2018 com o mesmo período do ano anterior, o aumento registrado foi de 18,8%. Esse comportamento deve-se ao aumento da oferta de voos e do número de horas voadas. Essas últimas mostraram um crescimento de 5,9% e de 5,3% para as análises anual e mensal, respectivamente.

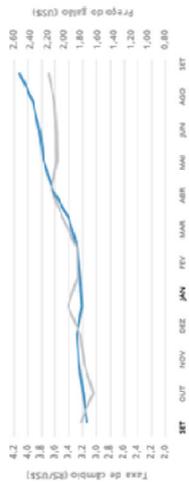


Figura 10 - Taxa de câmbio (R/C US\$) e Preço do galão (US\$). Fonte: ANAC (2018) e ANAC (2018); Informação: Lufthansa/STC (2018).

A taxa de câmbio vem registrando maior volatilidade no ano de 2018, com uma diferença entre a cotação máxima e mínima de US\$0,90. No período registrado entre os meses de janeiro e setembro desse ano, a variação média na taxa de câmbio é de 13,5% em relação ao mesmo período do ano de 2017. A média mensal da taxa de câmbio para o mês de setembro registrou um crescimento de 31,3% em relação ao mesmo mês do ano anterior. A imprevisibilidade dos custos das empresas é originada da oscilação na taxa de câmbio, uma vez que parte dos custos das companhias é prefixada em dólar, como combustíveis e alguns arrendamentos de aeronaves.

RELATÓRIO FINAL DE ESTÁGIO CURRICULAR

BLOCO 3

3.1 A SITUAÇÃO PARA A REALIZAÇÃO DO ESTÁGIO FOI SATISFATÓRIA? EM QUE E COMO? Sim. O laboratório apresentou as ferramentas necessárias para a realização das atividades solicitadas e assistência para todas as dúvidas que surgiam. O ambiente de trabalho apresenta um perfil organizado e comprometido, todas as equipes trabalham em conjunto para entregar os melhores resultados possíveis às demandas de forma harmoniosa, e todas as áreas envolvidas são vistas como essenciais dentro de todo o processo de construção dos produtos. Foi importante ver a participação da equipe de design tendo o mesmo peso que todas as outras equipes envolvidas nas atividades do LabTrans.

3.2 QUAIS FORAM OS PRINCIPAIS PONTOS POSITIVOS E OS NEGATIVOS DO ESTÁGIO? Com a gama de clientes de grande importância (como, por exemplo, Ministério dos Transportes, ANTAQ e ANTT) consideraria ponto positivo o alcance dos produtos produzidos no LabTrans. Outro ponto positivo está na organização da parte organizacional do laboratório. Negativamente salientaria a restrição quanto a criatividade gráfica da equipe, mas isso se deve ao fato dos modelos serem mais institucionais dos produtos elaborados no laboratório.

3.3 AS ABORDAGENS CONCEITUAIS, OS MÉTODOS E AS TÉCNICAS UTILIZADAS NO ESTÁGIO FORAM COERENTES COM O QUE FOI ESTUDADO NO CURSO? QUAIS AS CONVERGÊNCIAS? QUAIS AS DIVERGÊNCIAS? Em boa parte. Como a maior parte do processo das atividades era o uso de aplicação técnica – a partir de um padrão pré-existente – as habilidades envolvendo composição foram mais utilizadas e convergiram completamente com os conhecimentos adquiridos em sala de aula. Porém, senti que o processo preliminar à execução de um projeto, a parte preparatória de toda metodologia (onde encontramos as análises e pesquisas prévias às definições de um projeto, presente em todos os projetos que concluí no curso e que ganham um tempo significativo dentro do semestre) sempre foi aplicada muito rapidamente para definições imediatas.

3.4 COMO E EM QUE ESSE ESTÁGIO CONTRIBUIU PARA SUA FORMAÇÃO? A aprimoração do uso das ferramentas (softwares) foi uma das contribuições

que considero mais relevantes, pois me considero mais ágil na parte de execução gráfica de um projeto.

3.5 QUAIS OS CONHECIMENTOS TEÓRICOS E TEÓRICO-PRÁTICOS ADQUIRIDOS NO CURSO QUE FORAM DIRETAMENTE UTILIZADOS? Ilustração digital, tratamento de imagem, planejamento gráfico-editorial, produção gráfica, teoria da forma e teoria da cor. É interessante observar na prática a importância destas disciplinas iniciais do curso de forma, provavelmente, permanente na nossa vida profissional.

3.6 QUE CONHECIMENTOS PRESUMIDAMENTE DA ÁREA DE DESIGN FORAM NECESSÁRIOS E NÃO FORAM ESTUDADOS NO CURSO? Dentro da sala de aula nós trabalhamos com colegas de curso e as pessoas responsáveis pela avaliação dos nossos trabalhos são pessoas formadas em design, ou seja, um grupo de designers está envolvido nos projetos. Isso é imprescindível para a nossa educação, onde estamos aprendendo a aplicação em atividades mais recorrentes no mercado de trabalho, como criações de assinaturas e identidades visuais. A atividade mais presente na nossa equipe de design no LabTrans – geração de figuras para relatórios – trouxe uma outra perspectiva para a aplicação dos conhecimentos que adquiri na sala de aula. Trabalhar como parte de uma cadeia de equipes formadas por áreas diversas e com a aplicação dos conhecimentos em design restrito a temas tão distantes aos temas que encontrei durante a minha graduação, contribuíram para uma compreensão de uma concepção mais organizacional da participação do designer no mercado de trabalho.

3.7 EM ESCALA DE 0 A 10, QUE VALOR RESUMIRIA, NA SUA OPINIÃO, A CONTRIBUIÇÃO DO ESTÁGIO PARA SUA FORMAÇÃO? Eu diria 7. Embora considere que tenha adquirido muito conhecimento de ferramenta e que a organização exemplar do laboratório refletirá muito na minha vida profissional, acredito que, como futura designer gráfica, as atividades desenvolvidas não reflitam exatamente a conjuntura atual do mercado de trabalho para designers em Florianópolis.

RELATÓRIO FINAL DE ESTÁGIO CURRICULAR

BLOCO 4

Carta de Avaliação de Estágio - Supervisor / Empresa Concedente

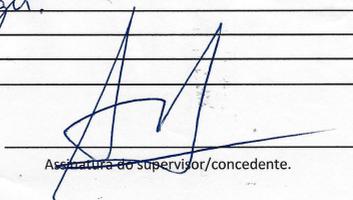
Nome da Empresa Concedente: J. SBT rann
 Estagiário: William de Cavalho
 Área do Estágio: Design
 Período de realização do estágio: 03/04/2019 - 13/07/2019
 Supervisor de Estágio: Amin Mattar Salete
 Contato do Supervisor de Estágio (fone/e-mail): _____

1. Iniciativa e auto-determinação: proposta e/ou apresentação de ações independentes de solicitações:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										X
2. Qualidade das tarefas: organização, clareza e precisão no desenvolvimento das atividades conforme padrões estabelecidos pela empresa:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										X
3. Criatividade: capacidade de sugerir, projetar e executar modificações ou novas propostas:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										X
4. Dinamismo: Agilidade frente às situações apresentadas:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										X
5. Resiliência: Capacidade de adequar o comportamento/conduita a circunstâncias adversas ou mudanças:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										X
6. Interesse: Envolvimento na solução de problemas, disposição na busca de alternativas e conhecimentos para a execução de tarefas propostas:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										X
7. Relacionamento Interpessoal: facilidade de relacionamento/comunicação com os demais componentes da equipe de trabalho.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										X
8. Cooperação: pré-disposição à colaborar com a equipe na resolução de tarefas:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										X
9. Disciplina e responsabilidade: comprometimento com horários, prazos, cumprimento de regras e normas da empresa:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									X	
10. resultado: rendimento apresentado em relação às atividades solicitadas ao desenvolvimento:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										X
Média	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
										X

Outras Considerações: excelente tecnicamente, comprometido com as atividades e disposto a solucionar as dificuldades que possam surgir.

Florianópolis
Cidade

04/07/19
Data


Assinatura do supervisor/concedente.

Carta de Avaliação de Estágio - Professor Orientador/Avaliador

Estagiário: William de Carvalho

Nome do Prof. Orientador/Avaliador: André Luiz Sens

E-mail do Prof. Orientador/Avaliador: andre.sens@ufsc.br

Data da entrega do Relatório para a avaliação: 04 / 07 / 2019

Para a auxiliar a avaliação

Esta carta deve ser preenchida pelo(a) Prof.(a) Orientador(a) a partir da disponibilização do Relatório Final de Estágio pelo(a) aluno(a) orientado(a). Os itens abaixo dizem respeito aos quesitos padrões deste documento. Para auxiliar na avaliação, o(a) Prof.(a) Orientador(a) pode encontrar recomendações e um modelo de relatório padrão no seguinte link, na aba "Manual do Prof. Orientador":

<http://estagiodesign.paginas.ufsc.br>

1. Relatório - Conteúdo: Preenchimento adequado das seções do relatório, ortografia, organização textual e gráfica.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									X

2. Relatório - Projetos: Apresentação adequada das imagens dos projetos desenvolvidos.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									X

3. Conhecimento aplicado: A demonstração do uso de conhecimentos técnicos e práticos adequados no desenvolvimento dos projetos.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									X

4. Objetivos Alcançados: Se o aluno cumpriu, do ponto de vista acadêmico e profissional, objetivos propostos pelos projetos desenvolvidos.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									X

5. Prazo: Entrega do relatório com o prazo mínimo de uma semana para a avaliação.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									X

Média

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									X

Outras Considerações: _____

Florianópolis, 10 de julho de 2019
 Cidade Data



Assinatura do Prof. Orientador de Estágio Obrigatório



**UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA**

**RELATÓRIO FINAL
DE ESTÁGIO CURRICULAR**

DESIGN

William de Carvalho

LabTrans

01/04/2019 - 13/07/2019