PIM AMAZÔNIA
POLÍTICA • INDÚSTRIA • MEIO AMBIENTE

ISSN 2359-3369 R$ 25

ANO XVI • ED. 199 • OUTUBRO 2026
WWW.PIMAMAZONIA.BALPONTE.COM.BR
BALPONTE



QUEM A INDÚSTRIA QUER CONTRATAR?

NOVOS PROJETOS NO AMAZONAS E NO PARÁ AMPLIAM A DEMANDA POR TÉCNICOS E ENGENHEIROS, ENQUANTO EMPRESAS ENFRENTAM DIFICULDADES PARA ENCONTRAR PROFISSIONAIS COM A QUALIFICAÇÃO EXIGIDA

O SALTO DA GUIANA

Impulsionado pelo petróleo, PIB cresce 5 vezes em cinco anos e empresas brasileiras avaliam oportunidades

A CONTA DO 1%

Paraguai atrai indústrias com tributação reduzida, enquanto Manaus aposta na cadeia produtiva incentivos até 2073

QUANDO O AVIÃO COMPENSA

Modal aéreo responde por 37,6% do valor das importações da indústria amazonense, apesar do frete mais caro

SUMÁRIO

ANO XVI | EDIÇÃO 199 | OUTUBRO DE 2026



QUALIFICAÇÃO SOB PRESSÃO

Novos projetos industriais no Amazonas e no Pará ampliam a demanda por técnicos e engenheiros, enquanto empresas enfrentam dificuldades para encontrar profissionais com o perfil exigido



O FUTURO DA ECONOMIA DE MANAUS

Aos 357 anos, sexta maior economia municipal do país busca preservar a competitividade da Zona Franca e ampliar oportunidades em novos setores

SEÇÕES

EDITORIAL 4
CONEXÃO AMAZONIA 8
ESPECIALISTA RESPONDE 38
DICA DE LEITURA 64



UM MERCADO EM TRANSFORMAÇÃO

Impulsionado pelo petróleo, PIB nominal quase quintuplicou em cinco anos e desperta o interesse de grupos empresariais brasileiros



ALÉM DO IMPOSTO DE 1%

Paraguai atrai indústrias com incentivos fiscais, mas logística, fornecedores e reforma tributária pesam na comparação com a Zona Franca de Manaus



AÇAÍ NA REFINARIA

Caroços do fruto são utilizados para gerar vapor na Ream, com redução de aproximadamente 70% nos custos, segundo testes do Grupo Atem



ELETRÔNICOS PELO AR

Transporte aéreo responde por 37,6% do valor das importações típicas do PIM e atende principalmente à demanda por componentes industriais de alto valor

EXPEDIENTE



Ano XVI | Edição 199 | Novembro de 2026
Manaus / Amazonas / Brasil

WWW.PIMAMAZONIA.BALPONTE.COM.BR
POLÍTICA, INDÚSTRIA & MEIO AMBIENTE

DIRETOR EXECUTIVO
Juarez Baldoino C. Filho

EDITOR EXECUTIVO
Jhemisson Marinho - MTB 1173 / AM

DESIGN EDITORIAL
Suellen Fonseca

REPORTAGEM
Jhemisson Marinho
Maria Amâncio
Thalita Eduarda

FOTOGRAFIA
Acervo Pessoal, Divulgação

FALE COM A REDAÇÃO:
REDACAO@PIMAMAZONIA.COM.BR
CONTATO: (92) 98182-0518

PUBLICIDADE E PROJETOS ESPECIAIS
COMERCIAL@PIMAMAZONIA.COM.BR
MANAUS/AM
CONTATO: (92) 98182-0032

ASSINATURAS E EDIÇÕES ANTERIORES
CONTATO: (92) 98182-0518
ASSINATURA@PIMAMAZONIA.COM.BR

As opiniões contidas nos artigos assinados não correspondem necessariamente ao posicionamento da PIM AMAZÔNIA.

BALPONTE

A Revista PIM Amazônia (ISSN 2359-3369) é uma publicação mensal da Editora Balponte - CNPJ: 03.855.866/0001-72

ANER
www.aner.org.br

A Balponte é membro da Associação Nacional de Editores de Revista

EDITORIAL

A indústria da Amazônia segue atraindo investimentos, mas a modernização das fábricas coloca uma exigência que a aprovação de projetos não resolve: formar profissionais para acompanhar novas tecnologias. Sem esse preparo, parte das vagas previstas pode ser difícil de preencher.

A reportagem de capa desta edição acompanha o problema no Amazonas e no Pará. Projetos do Polo Industrial de Manaus e investimentos em mineração e infraestrutura aumentam a procura por técnicos e engenheiros. Segundo a CNI, a necessidade de qualificação até 2027 alcança 175 mil pessoas no Amazonas e 286 mil no Pará. A maior parte corresponde à atualização de trabalhadores já empregados, não a vagas novas.

As fábricas buscam profissionais com experiência em automação e análise de dados, enquanto escolas técnicas e universidades tentam acompanhar as mudanças no chão de fábrica. A disputa por talentos com outros mercados torna a retenção de pessoal outro problema.

Mas qualificação não é a única variável da competitividade. No Paraguai, o regime de maquila atrai empresas com tributo de 1% e acesso aos centros consumidores brasileiros. Manaus tem uma cadeia de fornecedores consolidada e incentivos assegurados até 2073. Com a reforma tributária, a vantagem de um ou outro modelo dependerá do produto, dos custos e do mercado a que se destina a produção.

A Guiana abre outra frente para empresas da região. O petróleo fez seu PIB nominal quase quintuplicar entre 2020 e 2025, impulsionando obras e importações. Embora o país atraia grupos brasileiros, a participação do Brasil nas compras externas guianenses continua pequena. O interesse precisará se traduzir em operações comerciais que superem limitações de infraestrutura e acesso.

A logística de Manaus traz um exemplo de como essas decisões se manifestam na prática. Os rios continuam transportando os grandes volumes, mas o avião respondeu por 37,6% do valor das importações típicas do PIM em 2025. Para determinados componentes, o frete mais caro pode evitar despesas maiores com estoques e paralisações.

A expansão regional não depende apenas da aprovação de projetos. Precisa de profissionais qualificados, condições competitivas de produção e transporte capaz de atender às fábricas. A demanda por formação mostra que parte desse trabalho deve começar antes de os novos investimentos entrarem em operação.

Boa leitura.

Acesse aqui a edição online

OPINIÃO DO LEITOR

Um leitor informado também pode ser um leitor atuante. Participe, então, de nosso esforço para fazer uma Revista PIM Amazônia cada vez melhor. Envie sugestões para as próximas edições. O que você gostaria de ler aqui nos próximos meses? Críticas, denúncias, opiniões ou dúvidas: tudo isso é bem vindo e não ficará sem resposta.

Estamos aguardando seus comentários.

Participe!



WWW.**PIMAMAZONIA.BALPONTE.**COM.BR

@pimamazonia **redacao**@pimamazonia.com.br

ACRE • AMAZONAS • AMAPÁ • MARANHÃO • MATO GROSSO • PARÁ • RONDÔNIA • RORAIMA • TOCANTINS

www.aner.org.br

publicisredlion





Achei o vinho correto e equilibrado, taninos macios, álcool na medida certa, final médio a longo e retrogosto agradável.

Acho que vinho branco cai muito bem com peixe.

É nacional?

Êta vinho bão!

Sem colarinho, por favor.

LER REVISTA COLOCA A SUA OPINIÃO LÁ EM CIMA.

Ler uma revista é se aprofundar no seu assunto preferido de forma descontraída. A cada página, um universo de informações dos mais diversos temas. E você ainda ganha mais bagagem para formar uma opinião forte e consistente.

REVISTAS

ANER
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE EDITORES DE REVISTAS

QUEM LÊ REVISTA TEM OPINIÃO.



Calor global pode fazer demanda por ar-condicionado triplicar até 2050

O aumento das temperaturas globais, a urbanização acelerada e o crescimento econômico dos países emergentes devem dobrar demanda mundial por sistemas de ar-condicionado até 2030 e triplicar até 2050. A projeção divulgada pela Daikin considera um cenário de aquecimento global de 4 °C com base em estudos da Agência Internacional de Energia (IEA).

Os dados foram apresentados no Sustainability Report 2026 e no Integrated Report 2026 da Daikin, destacando o impacto direto sobre a matriz elétrica global e os novos rumos do setor de climatização.

No Brasil, a fabricante fortalece sua atuação tecnológica e industrial por meio de sua planta fabril instalada no Polo Industrial de Manaus (PIM).

De acordo com as análises corporativas, a demanda mundial por eletricidade destinada à climatização de ambientes poderá crescer em até 40% até 2030, tornando a eficiência energética um pilar central para conter o avanço do consumo e das emissões associadas.

"O crescimento da climatização não significa apenas instalar mais equipamentos. Também exige melhorar sua eficiência e a forma como são operados ao longo dos anos. Na América Latina, onde coexistem mercados com diferentes níveis de acesso ao ar-condicionado e necessidades energéticas muito distintas, essa transformação abre uma discussão importante sobre como atender à demanda sem aumentar desnecessariamente o consumo de eletricidade", pontua Satoshi Okayama, General Manager da Daikin Latin America.

Previsão de investimentos de R$ 160 bilhões em portos, aeroportos e hidrovias até 2030

O Ministério de Portos e Aeroportos apresentou a carteira de projetos e investimentos para o período de 2027 a 2030, com investimento de cerca de R$ 160 bilhões. A apresentação ocorreu no encerramento do Fórum Nacional Brasil Export 2026.

No setor portuário, o planejamento prevê 34 leilões, com investimentos estimados em R$ 20,6 bilhões, além de 70 autorizações para empreendimentos privados, com previsão de R$ 33,1 bilhões. A carteira contempla ainda aproximadamente R$ 2 bilhões em obras para aeroportos regionais e R$ 7,6 bilhões em intervenções hidroviárias.

Entre 2023 e 2026, o setor portuário registrou R$ 46,9 bilhões em compromissos de investimentos privados, considerando leilões, novos terminais e reinvestimentos em contratos existentes. No mesmo período, os investimentos privados no setor aeroportuário devem alcançar R$ 11,6 bilhões.

Para os portos, a carteira portuária prevê 34 leilões, com investimentos estimados em R$ 20,6 bilhões.

BMW lança série de R$ 219 mil para marcar 10 anos da fábrica de Manaus

A BMW Motorrad iniciou as vendas da R 1300 GS Adventure 10Y Manaus, série especial criada para marcar os dez anos da fábrica da marca no Polo Industrial de Manaus. A edição terá apenas 10 unidades, uma para cada ano de operação, com preço de R$ 219.990.

O modelo traz malas laterais personalizadas e o sistema Automated Shift Assistant, conhecido pela sigla ASA, que automatiza a operação da embreagem e permite trocas de marcha de forma automática ou pelo pedal.

A série comemorativa reforça o peso da unidade amazonense na estratégia brasileira da BMW Motorrad. Em entrevista exclusiva à PIM Amazônia, o diretor da fábrica de Manaus afirmou que o Brasil é hoje o quinto maior mercado mundial da marca, atrás de Alemanha, França, Itália e Estados Unidos.

Inaugurada em 2016, a fábrica de Manaus é a única unidade própria da BMW Motorrad fora da Alemanha dedicada exclusivamente à produção de motocicletas.

Whirlpool avança em fogões por indução em Manaus

A Whirlpool teve aprovado pela Suframa o projeto de diversificação industrial para fabricar fogões por indução no Polo Industrial de Manaus. A empresa é dona das marcas Brastemp e Consul.

A aprovação consta da Portaria Suframa nº 2.781, publicada no Diário Oficial da União do início de outubro. Antes disso, o projeto já havia passado pelo Codam, que aprovou incentivos estaduais para a nova linha.

O investimento previsto é de R$ 4,97 milhões. A projeção é criar 18 vagas diretas e indiretas. A unidade da Whirlpool em Manaus emprega mais de 640 trabalhadores.

A fábrica amazonense já produz outros eletrodomésticos, como lava-louças, micro-ondas, condicionadores de ar e máquinas de bebidas. A nova linha amplia o portfólio da unidade em um segmento de maior conteúdo tecnológico.

A tecnologia por indução usa campos eletromagnéticos gerados sob a superfície de vidro cerâmico. O calor é transferido diretamente para o fundo da panela, o que reduz perda de energia e permite controle mais preciso da temperatura.

O uso exige panelas com fundo magnético, como ferro fundido e alguns tipos de aço, além de instalação elétrica adequada.



Mineradora inicia instalação de projeto de R$ 120 milhões no Amapá

A Zion Mineração iniciou a instalação de suas operações no distrito do Lourenço, em Calçoene, no Amapá. Segundo o Governo do Estado, o projeto prevê investimento de R$ 120 milhões e foi viabilizado após licenciamento ambiental.

O empreendimento integra a estratégia do governo amapaense de organizar a atividade mineral no Lourenço, uma das áreas tradicionais de garimpo do estado. Em julho, a Secretaria de Estado da Mineração foi oficializada como coordenadora das ações nos distritos mineiros de Lourenço, em Calçoene, e Vila Nova, em Porto Grande.

De acordo com o governo, a operação da Zion será baseada em tecnologia gravimétrica, sem uso de mercúrio e sem barragens de rejeitos. A Secretaria de Mineração afirma que o modelo busca combinar atividade mineral, regularização e redução de impactos ambientais.

Leilão da ANP inclui blocos em Roraima e arrecada R$ 3 bilhões

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) arrecadou R$ 3 bilhões com a venda de 49 blocos exploratórios no 6º ciclo da Oferta Permanente de Concessão. As áreas estão nas bacias Potiguar, Tacutu, Recôncavo, Parnaíba, Tucano Sul, Campos e Ceará. A assinatura dos contratos está prevista para ocorrer até 26 de fevereiro de 2027.

Para a Região Norte, o destaque foi a Bacia do Tacutu, em Roraima. Dois blocos foram arrematados pela Aguila, com bônus total de R$ 154 mil e investimento mínimo previsto de R$ 4,56 milhões na fase de exploração. A bacia fica na faixa de fronteira entre Roraima e a Guiana e é considerada uma nova fronteira exploratória.

No conjunto da rodada, a ANP prevê R$ 1,58 bilhão em investimentos mínimos na fase de exploração dos blocos. Também foram arrematadas três áreas com acumulações marginais nas bacias Potiguar e Tucano Sul, com bônus total de R$ 1,59 milhão e investimento mínimo de R$ 4,5 milhões.



Acre terá baterias e linhas de transmissão de R$ 966 milhões

O Acre foi incluído na primeira emissão do Plano de Outorgas de Transmissão de Energia Elétrica de 2026, o POTEE. O documento prevê a implantação de um sistema de armazenamento de energia em baterias em Cruzeiro do Sul e duas novas linhas de transmissão de 230 kV. Juntas, as intervenções somam cerca de R$ 966 milhões.

O sistema de baterias tem investimento estimado em R$ 249 milhões e será instalado na Subestação Cruzeiro do Sul. Segundo a EPE, a estrutura terá 100 MW de potência e 200 MWh de capacidade de armazenamento.

A tecnologia deve aumentar a confiabilidade do fornecimento a Cruzeiro do Sul e Feijó, municípios atendidos por um sistema radial de grande extensão.

O plano também prevê as linhas Tucumã–Feijó e Feijó–Cruzeiro do Sul, ambas em 230 kV, com investimento estimado em R$ 717 milhões. A proposta é reduzir a vulnerabilidade do atendimento elétrico no interior acreano e dar mais capacidade de resposta em caso de falhas.

No país, o POTEE 2026 reúne 45 obras de expansão e reforço da transmissão em 17 estados, com horizonte de implantação até 2033. Depois de incluídas no plano, as intervenções podem seguir para licitação ou autorização pela Aneel

Azul Viagens inclui Manaus em plano de promoção nacional

A Azul Viagens incluiu Manaus em uma agenda de promoção voltada ao mercado nacional de turismo. A ação foi apresentada na Abav Expo 2026, em São Paulo, durante capacitação com agentes de viagens.

A operadora apresentou ferramentas comerciais para venda do destino, incluindo voos dedicados e combinações de cidades de origem para montagem de pacotes. A proposta é ampliar o conhecimento dos agentes sobre Manaus e facilitar a oferta da capital amazonense a diferentes perfis de viajantes.

A estratégia também prevê presença do destino nos canais da companhia. A revista de bordo da Azul terá Manaus na capa, com 24 páginas dedicadas à cidade. A capital amazonense também deve aparecer em conteúdo audiovisual de cerca de 15 minutos no sistema de entretenimento das aeronaves.

Para 2027, estão previstas novas capacitações e ações comerciais. Também foi mencionada a possibilidade de um famtour com agentes de viagens e de uma press trip com jornalistas especializados.

Petrobras encontra novo intervalo com petróleo na costa do Amapá

A Petrobras identificou mais um intervalo com petróleo no poço Morpho, no bloco FZA-M-59, em águas ultraprofundas na costa do Amapá. A descoberta ocorreu em lâmina d'água de 2.886 metros e dá continuidade à perfuração iniciada após a primeira identificação de hidrocarbonetos, divulgada em agosto.

O novo intervalo foi apontado por perfis elétricos, indícios em rocha e amostras de fluidos obtidas durante a operação. Segundo a Petrobras, os dados ainda serão analisados em laboratório e integrados ao conjunto de informações da perfuração.

Para a Região Norte, o resultado mantém a Bacia da Foz do Amazonas no centro da agenda exploratória da Margem Equatorial. A área é vista pela companhia como parte de sua estratégia para recompor reservas de petróleo e gás, mas ainda depende de avaliação técnica para confirmar volume, qualidade e viabilidade econômica.

El Niño coloca logística industrial do Norte em alerta

O El Niño deve aumentar os riscos climáticos no país nos próximos meses. O boletim Painel El Niño de setembro, elaborado por Inmet, Inpe, ANA, Cemaden, SGB, Defesa Civil e Censipam, aponta chance elevada de o fenômeno atingir intensidade muito forte no trimestre outubro-dezembro e alerta para seca e maior risco de fogo no centro-norte do país.

Para a indústria do Norte, o principal ponto de atenção é a logística. A seca de 2023 mostrou como a queda dos rios pode atrasar a chegada de insumos, encarecer fretes e dificultar o escoamento da produção, sobretudo em cadeias que dependem do transporte hidroviário, como a Zona Franca de Manaus.

O Sesi mantém protocolos para orientar empresas diante de inundações, secas e queimadas. As recomendações incluem mapear áreas vulneráveis, definir níveis de alerta, proteger trabalhadores e organizar a retomada das operações.

A CNI também lançou um guia de adaptação climática para a indústria. O documento orienta empresas a mapear fornecedores sujeitos a riscos hídricos e térmicos, diversificar rotas, usar dados climáticos no planejamento e tratar água e energia como recursos críticos para manter a produção.



J.Toledo vai investir R$ 20 milhões em galpões em Manaus

O Grupo J.Toledo vai investir R$ 20 milhões na construção de novos galpões em sua fábrica no Polo Industrial de Manaus. O aporte está previsto para os próximos três anos e sucede um ciclo de R$ 35 milhões aplicados na modernização das linhas de produção entre 2023 e 2026.

A empresa representa a Suzuki no Brasil desde 1992 e iniciou a montagem de motos em Manaus em 1994. Desde então, a operação já superou 850 mil unidades produzidas e deve chegar a 900 mil até o fim deste ano.

O grupo projeta encerrar 2026 com o maior volume de emplacamentos desde 2011. A expansão acompanha a diversificação do portfólio, que hoje reúne Suzuki, Haojue, Kymco, Zontes, Hisun e Aodes, com motocicletas, scooters e quadriciclos voltados a diferentes faixas de uso.

A rede de concessionárias também deve crescer. A meta inicial era abrir 14 novas unidades em 2026, mas o número deve ser superado, com inaugurações previstas em capitais como Recife, João Pessoa e Manaus.

Zona Franca entra em painel sobre negócios com o Brasil na Guiana

A Zona Franca de Manaus será um dos temas da WTCG International Trade & Investment Conference, que ocorre de 19 a 23 de outubro, em Georgetown, na Guiana. O evento reunirá empresários, investidores e representantes de governos para discutir oportunidades de comércio e investimentos.

O CEO da Balponte Business Intelligence (BBI), Juarez Baldoino da Costa Filho, participará, no dia 20, do painel *Doing Business with Brazil*, dedicado ao acesso ao mercado brasileiro. A sessão terá ainda representantes da Federação das Indústrias de Roraima, do consulado da Guiana em Boa Vista e o professor Raymond Mark Kirton.

Baldoino apresentará o modelo industrial da Zona Franca de Manaus e o trabalho de inteligência de negócios da Balponte, além da atuação da Revista PIM Amazônia na cobertura econômica regional.

A conferência também terá debates sobre agronegócio, logística e serviços financeiros, além de sessões voltadas às relações comerciais com outros países do Caribe.

A corrida por mão de obra técnica na Amazônia

Expansão industrial no Amazonas e no Pará pressiona a formação de profissionais qualificados

Por THALITA EDUARDA

A expansão industrial na Amazônia Legal vive um momento de forte dinamismo, impulsionada por novos projetos e investimentos estratégicos. No entanto, o ritmo acelerado de aprovação de incentivos fiscais e a modernização tecnológica impõem um desafio central à região: a capacidade de formar e reter mão de obra qualificada na mesma velocidade em que o mercado exige.

No Amazonas, entre 2023 e 2025, os projetos aprovados pelo Conselho de Desenvolvimento do Estado do Amazonas (Codam) projetaram a criação de 24.618 novos postos de trabalho. Em 2026, o ritmo permanece elevado: até agosto, o colegiado já havia chancelado 214 projetos industriais, sendo que apenas as 320ª e 321ª reuniões somaram 3.687 novas vagas (2.606 e 1.081, respectivamente).

No Pará, grandes empreendimentos de mineração, energia e logística reforçam o potencial econômico de municípios como Parauapebas, Canaã dos Carajás, Marabá e Barcarena. Entre os principais anúncios dos últimos três anos destaca-se o Programa Novo Carajás, da Vale, que prevê R$ 70 bilhões em investimentos até 2030 na região de Carajás.



SUFRAMA/DIVULGAÇÃO



Velocidade que o mercado exige é desafio na formação de mão de obra

NOVO CARAJÁS

R$ 70 bilhões

Em investimentos previstos pela Vale até 2030 na região de Carajás, no Pará, segundo um dos principais anúncios dos últimos três anos.

Entre os projetos contemplados nessa expansão está o Serra Sul +20, em Canaã dos Carajás, com investimentos de US$ 2,8 bilhões para ampliar a capacidade de produção de minério de ferro e que iniciou a fase de comissionamento em julho de 2026.

Em Barcarena, o Complexo Termelétrico Barcarena reúne investimentos estimados em R$ 2,5 bilhões, voltados à geração de energia e à infraestrutura de gás natural. Já em Marabá, a busca de empresas por áreas no distrito industrial e as discussões sobre novos empreendimentos de beneficiamento mineral indicam oportunidades expressivas de expansão.



RICARDO TELES

Parauapebas, Pará / Complexo Carajás

Diante desse cenário, a questão central para a economia regional não é apenas afirmar que “falta trabalhador”, mas compreender onde estão os gargalos estruturais e por que eles persistem.

O mapa da demanda: setores e perfis no PIM e na Amazônia Legal

Os projetos aprovados pelo Codam indicam que a expansão fabril no Amazonas pressiona principalmente os setores eletroeletrônico, de bens de informática, de duas rodas, metal-mecânico, químico e plástico. Na prática, contudo, a demanda técnica extrapolou as linhas de montagem tradicionais.

Uma pesquisa conduzida conjuntamente pela Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam), pelo Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam) e pela Associação Brasileira de Recursos Humanos do Amazonas (ABRH-AM), em 2024, aponta alta procura por profissionais de Automação, Informática, Química e Eletrônica no nível técnico e médio. No ensino superior, destacam-se as engenharias de automação, eletrônica, elétrica e de materiais, além de demandas recorrentes nas áreas de logística, administração e Planejamento e Controle da Produção (PCP).

Em termos macro, o Mapa do Trabalho Industrial 2025–2027, elaborado pelo Obser-



DIVULGAÇÃO

Projeto Academia STEM/UEA

DEMANDA POR QUALIFICAÇÃO

63,6%

Maior no Pará em relação ao Amazonas, o equivalente a uma diferença de 111.367 profissionais.



DIVULGAÇÃO

vatório Nacional da Indústria da Confederação Nacional da Indústria (CNI), dimensiona e compara o desafio de qualificação nos dois maiores estados industriais da região:

O Pará apresenta uma demanda total por qualificação 63,6% maior que a do Amazonas, registrando uma diferença de 111.367 profissionais. Segundo o Observatório da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa), as áreas que lideram essa necessidade de qualificação profissional no território paraense incluem logística e transporte (essencial para o escoamento e operações), construção (obras e infraestrutura), manutenção e reparação de máquinas e equipamentos, e metalmecânica.

Além do perfil fabril e logístico, o estado paraense destaca-se como o motor da mineração estratégica na Amazônia Legal.

Estudo lançado pela Agência Nacional de Mineração (ANM) em julho de 2026 aponta que a Amazônia Legal concentra 48,2% dos processos para minerais críticos e estratégicos do país, sendo o Pará responsável por 51% dos processos da região.

Esse ecossistema mineral — com investimentos expressivos voltados a cobre, níquel, alumínio, ouro e manganês — impulsiona uma demanda por engenheiros, técnicos, mecânicos e operadores de equipamentos que exige sinergia constante entre as mineradoras e as instituições de ensino técnico e superior.

No Amazonas, as áreas de maior demanda concentram-se em logística e transporte (44 mil profissionais), metalmecânica (18 mil), eletroeletrônica (18 mil) e operação industrial (16 mil).



Instituições de ensino devem alinhar formação com desenvolvimento regional

A visão acadêmica: alinhamento curricular e a transição digital

Para compreender como as instituições públicas de ensino superior respondem a essa dinâmica, o debate envolve tanto a Universidade Federal do Pará (UFPA) quanto centros de excelência no Amazonas, como a Universidade Federal do Amazonas (Ufam) e a Universidade do Estado do Amazonas (UEA).

O reitor da UFPA, Gilmar Pereira da Silva, destaca que a Amazônia reúne realidades diversas e que a formação universitária precisa estar ancorada no desenvolvimento regional e socioambiental:

"A região precisa ter condições de produzir tecnologia, agregar valor às suas riquezas e gerar trabalho digno para sua população. Quer quem venha de fora ou quem aqui já resida, o jovem amazônida precisa ter condições de construir seu futuro aqui", pontua o reitor.

Ele complementa:

"O domínio de tecnologias digitais, a capacidade de interpretar dados e de trabalhar com processos automatizados têm ganho relevância, é verdade. Ao mesmo tempo, precisamos

> **"A região precisa ter condições de produzir tecnologia, agregar valor às suas riquezas e gerar trabalho digno para sua população."**
>
> **GILMAR PEREIRA DA SILVA**
> reitor da UFPA



DIVULGAÇÃO/FAPEAM

Especialistas chamam a atenção para ritmo com que os currículos são atualizados

de profissionais que saibam resolver problemas, trabalhar em equipe, comunicar suas ideias e continuar aprendendo ao longo da vida. Também nos preocupamos com formações que incluam a compreensão do território, afinal, uma decisão técnica tem consequências ambientais e sociais. Em resumo, eu diria que competência profissional envolve saber utilizar uma tecnologia, assim como avaliar seus efeitos sobre as pessoas e sobre o lugar onde ela será aplicada. Na Amazônia, essa responsabilidade precisa estar no centro da formação."

No âmbito da Ufam, o professor Sandro Santiago, especialista em Indústria 4.0, aponta que as áreas mais demandadas concentram-se no núcleo eletroeletrônico e de bens de informática, agora dotados de uma forte camada digital. No nível superior, destacam-se as engenharias elétrica, eletrônica, de controle e automação, mecatrônica e de produção, além de computação, engenharia de software e ciência de dados; no nível técnico, o foco recai sobre automação industrial, eletroeletrônica, mecatrônica e manutenção industrial.

Segundo o especialista da Ufam, a natureza da contratação mudou radicalmente:

"A empresa deixou de procurar só quem opera a máquina e passou a procurar quem entende os dados que a máquina gera", explica Sandro Santiago.

Essa mudança exige o perfil do profissional "em T", que possui uma base sólida de conhecimentos e capacidade de transitar entre automação, programação de CLPs, IoT industrial, sistemas MES e análise de dados de processos. Contudo, o professor pondera que a atualização dos currículos acadêmicos ocorre em ritmo mais lento que o das fábricas. Para mitigar esse desafio, a Ufam utiliza projetos aplicados, como o diagnóstico de maturidade em Indústria 4.0 por meio do modelo PIMM4.0.

Corroborando esse cenário no estado, o diretor da Escola Superior de Tecnologia da Universidade do Estado do Amazonas (EST/UEA), professor Jucimar Silva Júnior, aponta os desafios de escala e complexidade:

"O principal gargalo é a quantidade de profissionais que conseguimos formar para atender à demanda da indústria. As engenharias e a com-

putação são formações exigentes, que demandam uma base sólida de conhecimentos e muita dedicação dos estudantes. Por isso, estamos buscando novas estratégias para apoiar os alunos ao longo dessa trajetória, inclusive com o uso da inteligência artificial como ferramenta de aprendizagem", aponta Jucimar Silva Júnior.

Ele reforça:

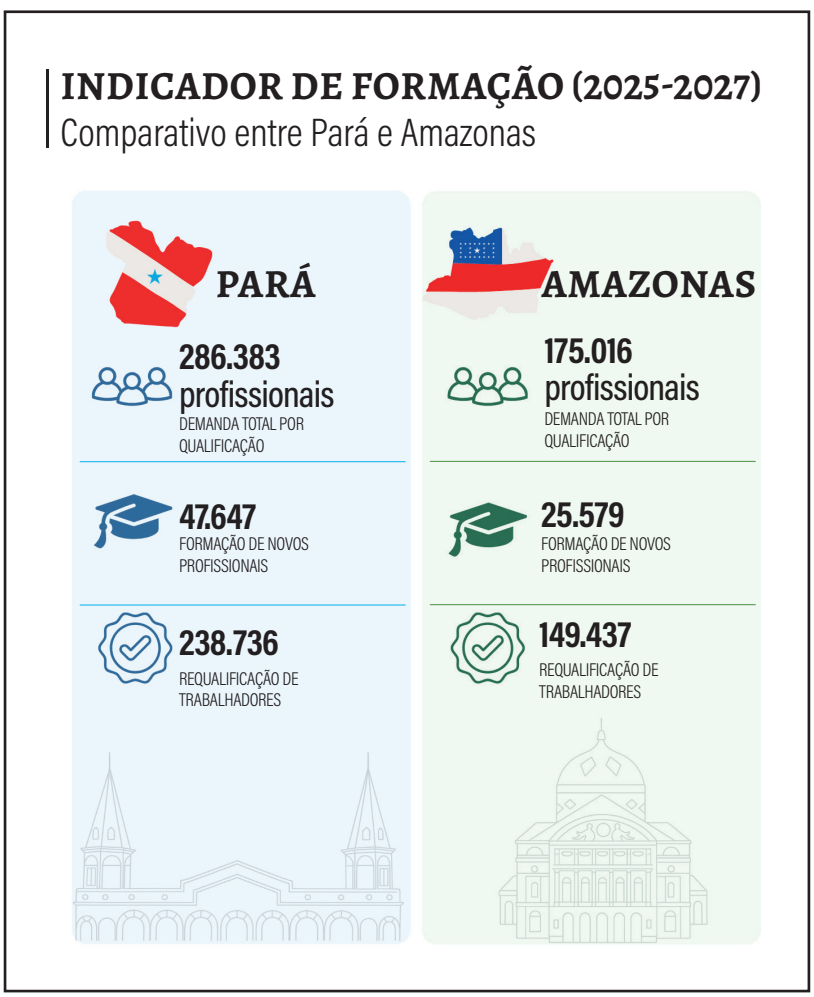
"A indústria busca, cada vez mais, profissionais que reúnam competências técnicas sólidas, as chamadas hard skills, e habilidades comportamentais bem desenvolvidas, as soft skills. Não basta dominar a Engenharia ou a Computação: é preciso saber trabalhar em equipe, comunicar-se, adaptar-se e lidar com desafios. E tudo isso é desenvolvido cotidianamente na EST/UEA, nas salas de aula, nos laboratórios e nos projetos de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I), que aproximam nossos alunos dos desafios reais do setor produtivo. Outro diferencial cada vez mais importante é o domínio da IA. As empresas buscam profissionais que já cheguem preparados para utilizar essas ferramentas na prática, no sentido de aumentar a produtividade e desenvolver soluções inovadoras."

Integração acadêmica e parcerias estratégicas com o setor produtivo

Além da formação acadêmica tradicional, parcerias entre universidades, instituições de ensino e empresas têm buscado aproximar estudantes e profissionais das demandas do setor industrial na Amazônia Legal, envolvendo capacitação tecnológica, automação, inteligência artificial e desenvolvimento de competências aplicáveis ao ambiente produtivo.

Na Universidade Federal do Amazonas (Ufam), destacam-se a intenção de uma aliança estratégica com a Suframa, com reunião realizada em agosto de 2026 — com foco no treinamento acelerado de profissionais em engenharias e na continuidade de projetos apoiados pelos incentivos da Lei de Informática da Amazônia —, iniciativa que, segundo a reitora Tanara Lauschner, busca conectar diretamente a produção acadêmica ao cotidiano do Distrito Industrial.

A instituição também desenvolve projetos complementares como o Projeto SUPER e pesquisas aplicadas, a exemplo do sistema inteligente de controle de produtos em processo desenvolvido pela pós-graduação em Engenharia de Produção, que aproxima os estudan-





DIVULGAÇÃO

Polo Industrial de Manaus emprega mais de 130 mil treabalhadores

tes das linhas de montagem do PIM.

Na Universidade do Estado do Amazonas (UEA), a Academia STEM, desenvolvida em parceria com a Samsung, integra ações voltadas à formação em ciência, tecnologia, engenharia e matemática, complementada por iniciativas como o Samsung Ocean. Já a especialização em Ergonomia na Indústria 4.0, realizada em parceria com a Honda, busca preparar profissionais para os desafios relacionados à ergonomia e às novas tecnologias no ambiente industrial.

No Pará, a Universidade Federal do Pará (UFPA) busca fortalecer a conexão entre a formação acadêmica e o setor produtivo por meio de um protocolo de cooperação firmado com a Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa) em fevereiro de 2025. Outra iniciativa é o iLink UFPA, apresentado em abril do mesmo ano, que busca aproximar a produção científica da universidade de demandas e oportunidades de inovação, além do Programa de Incubação de Empresas de Base Tecnológica (PIEBT).

Tais iniciativas mostram diferentes formas de integração entre instituições de ensino e empresas, evidenciando a importância de distinguir a capacitação tecnológica avançada dos treinamentos específicos para funções estritamente operacionais nas linhas de produção.

A voz da indústria: o desafio de recrutar para a manufatura avançada

Do lado de dentro das grandes fábricas do Polo Industrial de Manaus, o impacto dessa transição tecnológica é diário. A LG, que consolida sua operação histórica na capital amazonense — estruturada com mais de 2 mil colaboradores diretos e indiretos e 126 novas vagas preenchidas em 2026 —, aponta que o principal desafio do setor de eletroeletrônicos e linha branca é acompanhar a rápida modernização tecnológica e o avanço da manufatura avançada.

Segundo Marcelo Moraes, gerente de Recursos Humanos da LG, as posições que demandam maior nível de especialização técnica e conhecimento industrial representam os processos seletivos mais complexos. Para mitigar esse cenário, a companhia busca perfis multidisciplinares:

"Mais do que uma forma-

ção acadêmica única ou específica, a LG busca profissionais com perfil multidisciplinar, caracterizado por uma elevada capacidade de adaptabilidade e facilidade para resolver problemas complexos em ambientes dinâmicos. Valorizamos talentos que combinem embasamento técnico com visão sistêmica, flexibilidade e orientação para a inovação", destaca Marcelo Moraes.

Para suprir lacunas locais, a empresa aposta em iniciativas estruturadas de capacitação. Entre as principais ações associadas à fabricante estão o ZL Academy Digital Transformation — desenvolvido em parceria com o IFAM, a FAEPI e o Instituto Eldorado para capacitar profissionais em transformação digital, automação e Python — e o AX Academy (em parceria com a FPFtech), focado em inteligência artificial aplicada à indústria e automação.

"Mantemos iniciativas como o LG Academy, em Manaus, que oferece capacitação em tecnologia para estudantes universitários, fortalecendo a qualificação regional e preparando novos talentos para o mercado. Além disso, investimos continuamente em treinamentos internos para nivelar o conhecimento técnico aos padrões globais da companhia", reforça a empresa.

TRANSFORMAÇÃO TECNOLÓGICA NO PIM

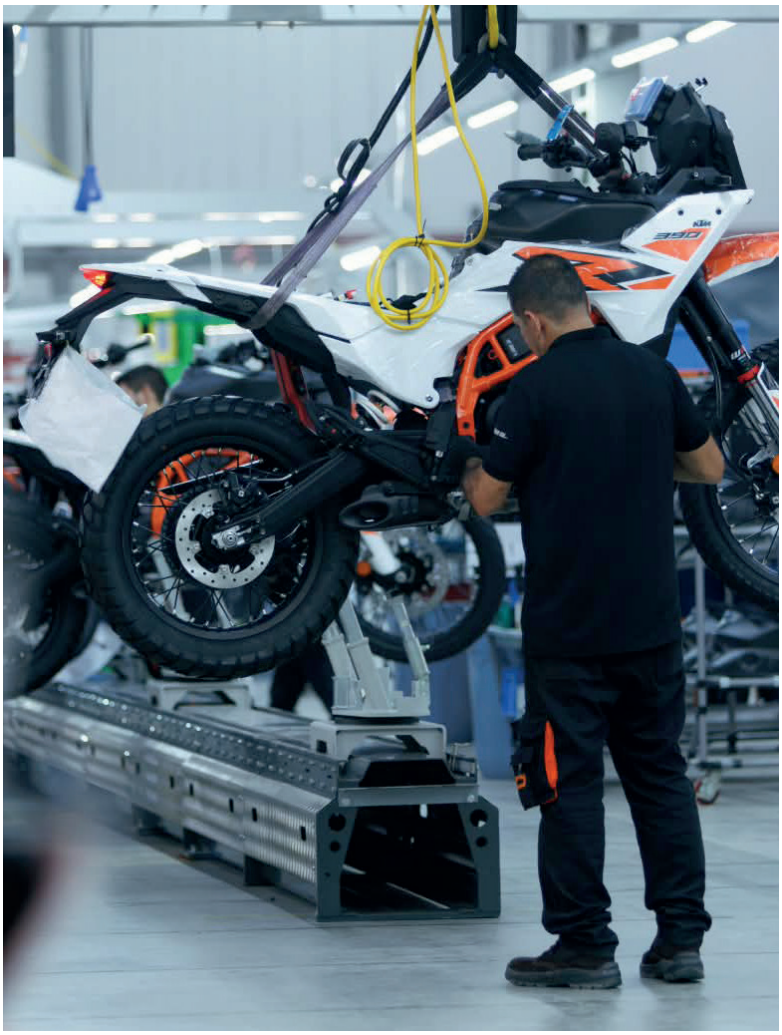
Mais de 2 mil

Colaboradores diretos e indiretos integram a operação da LG em Manaus.



DIVULGAÇÃO

Capacitação de profissionais em transformação digital



DIVULGAÇÃO / SUFRAMA

Polo Industrial de Manaus emprega mais de 130 mil treabalhadores

Onde está o verdadeiro gargalo?

Especialistas, executivos e gestores acadêmicos convergem ao apontar que o entrave não se resume à oferta numérica de vagas nas universidades ou institutos técnicos, mas a um conjunto de fatores estruturais que perpassam a cadeia produtiva regional.

O professor Sandro Santiago analisa essa dinâmica:

"Em volume para a operação fabril tradicional, o Amazonas consegue atender. Na velocidade e nas áreas que a Indústria 4.0 exige, ainda não. O polo cresce rápido: em 2025, o PIM registrou faturamento de R$ 227,6 bilhões, uma expansão de 11% em relação ao ano anterior, e mantém mais de 129 mil empregos diretos no início de 2026. A transformação tecnológica, porém, anda mais rápido que os ciclos de revisão curricular. Isso não é exclusividade nossa. Na Sondagem Industrial da CNI, a falta de mão de obra qualificada ficava em torno de 5% das menções entre 2015 e 2020 e subiu quase sem interrupção até chegar a 23% em 2024. O ponto central é que o descompasso é mais qualitativo do que quantitativo. Estudos feitos na própria Ufam já apontavam uma contradição: a expansão do ensino superior privado em Manaus foi justificada como preparo de mão de obra para o PIM, mas houve pouca absorção desses formados pelas indústrias locais. Formamos gente, mas nem sempre no perfil que a fábrica digitalizada procura."

Em primeiro lugar, destaca-se a questão da qualificação específica e da vivência prática: o recém-formado muitas vezes apresenta sólida base teórica, mas carece de vivência prévia em ambientes automatizados industriais de alta performance e na interpretação analítica de dados de chão de fábrica.

"O gargalo não está no número de vagas nos cursos. Está na qualificação específica e na experiência prática. O recém-formado chega com boa base teórica, mas com pouca vivência em ambientes automatizados reais, e a empresa quer alguém produtivo rapidamente. Somam-se a isso dois problemas estruturais. O primeiro é a evasão nas engenharias, ligada a deficiências em matemática e física da educação básica",

explica Sandro Santiago.

Além disso, a disputa acirrada por talentos — intensificada pela concorrência com empresas de outros centros do país e pelas oportunidades de trabalho remoto — aumenta a rotatividade e, em alguns segmentos, reduz o incentivo a investimentos de longo prazo em capacitação interna:

"O segundo é a retenção, já que profissionais qualificados são disputados por outros estados e pelo trabalho remoto. Há ainda um histórico de alta rotatividade: pesquisa da Ufam com trabalhadores demitidos do setor eletroeletrônico identificou que as empresas optavam por uma seleção contínua de mão de obra mais qualificada, por meio da contratação e demissão de trabalhadores, o que reduz o incentivo ao investimento em formação de longo prazo", acrescenta Santiago.

Olhando para o futuro e para o papel local das instituições, o diretor da EST/UEA, Jucimar Silva Júnior, conclui:

"Hoje, ainda precisamos trazer mão de obra de outras regiões do país, como Sul e Sudeste, para atender parte dessa demanda. Mas é importante destacar que as universidades públicas e privadas do Amazonas estão trabalhando intensamente para mudar esse cenário, ampliando a formação de profissionais e buscando maior alinhamento com as necessidades do setor produtivo. O nosso desafio é formar cada vez mais talentos aqui, no próprio estado, capazes de acompanhar a evolução tecnológica da indústria e sustentar o próximo ciclo de crescimento econômico do Amazonas."

Para mitigar esses desafios, lideranças acadêmicas e industriais reforçam a urgência de ampliar parcerias estratégicas por meio de projetos de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I), como os financiados pela Lei de Informática, transformando laboratórios e centros tecnológicos em pontes diretas para o mercado de trabalho na Zona Franca de Manaus e na Amazônia Legal.



DIVULGAÇÃO / SUFRAMA

Polo Industrial de Manaus emprega mais de 130 mil treabalhadores

Aos 357 anos, Manaus busca ampliar sua força econômica para além da indústria

Sexta maior economia municipal do país se prepara para a reforma tributária e busca novos negócios

Da REDAÇÃO

Em 1896, o Teatro Amazonas simbolizava a riqueza do comércio da borracha. Cento e trinta anos depois, Manaus tem na indústria sua principal referência econômica. Ao completar 357 anos em 24 de outubro, a cidade precisa preservar essa base produtiva e abrir espaço para novos negócios.

Com PIB de R$ 127,65 bilhões em 2023, último dado do IBGE, Manaus é a sexta maior economia municipal do país e reúne 78,9% do PIB amazonense. De janeiro a agosto de 2026, o Polo Industrial de Manaus (PIM) faturou R$ 165,12 bilhões, alta nominal de 10,47%. Em agosto, empregava 135.080 trabalhadores, segundo a Suframa.

A industrialização ganhou impulso com a Zona Franca, criada em 1957 e reformulada em 1967. Para Jorge Nascimento, presidente da Associação Nacional de Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos (Eletros) e manauara, o resultado vai além da produção. "O Polo Industrial movimenta a economia, sustenta empregos e gera receitas que ajudam a financiar os serviços públicos", afirma. Ele destaca também os investimentos em pesquisa, tecnologia e formação de profissionais.



DIVULGAÇÃO/HONDA



Incentivos da Zona Franca estão assegurados até 2073

> **Nosso compromisso é preparar Manaus para esse novo cenário, preservando a competitividade da Zona Franca, fortalecendo as finanças municipais e criando condições para que os investimentos se convertam em mais oportunidades para a população.**

A reforma tributária acrescenta uma nova preocupação. Os incentivos da Zona Franca estão assegurados até 2073, mas as novas regras exigirão adaptações. O prefeito Renato Junior afirma que a prefeitura procura reforçar a arrecadação do ISS, já que o histórico de receitas de 2019 a 2026 terá peso na transição para a distribuição do IBS. A estratégia busca preservar a capacidade de financiar serviços e investimentos municipais.

Entre os resultados recentes,



CLOVIS MIRANDA/SEMCOM

Prefeito Renato Junior diz que Manaus tem uma economia estratégica

o prefeito destaca 5.347 contratações intermediadas pelo Sine Manaus de janeiro a setembro de 2026, aumento de 53,3% sobre o mesmo período de 2023. O dado mede as colocações feitas com participação do serviço municipal, não o total de empregos criados. Segundo ele, feiras e eventos de economia criativa apoiados pela prefeitura movimentaram R$ 2,3 milhões no primeiro semestre.

Para Bruno Loureiro Pinheiro, da Associação Comercial do Amazonas (ACA), a expansão econômica também depende de outras atividades. "Vejo grandes oportunidades na modernização do comércio, na transformação digital, no turismo, na revitalização do Centro e na ampliação das relações comerciais internacionais", afirma. A entidade, fundada em 1871, atravessou a economia da borracha e a industrialização. Hoje, Pinheiro aponta custos logísticos, a BR-319 e a infraestrutura de transporte como obstáculos ao comércio.

Renato Junior também vê espaço para diversificar a produção. "Temos potencial para avançar em áreas como tecnologia, inovação, bioeconomia e atividades sustentáveis", afirma. O desafio é transformar pesquisa e recursos regionais em negócios capazes de gerar empregos, sem enfraquecer as cadeias industriais consolidadas.

Renato Junior também aponta a modernização dos serviços municipais como parte da estratégia de desenvolvimento econômico. Segundo ele, a prefeitura vem ampliando o atendimento digital e simplificando procedimentos administrativos para facilitar a relação com os contribuintes e melhorar o ambiente de negócios na capital.

"Uma administração mais eficiente melhora a relação com o contribuinte, favorece o ambiente de negócios e permite que os recursos públicos sejam geridos com mais planejamento e responsabilidade", disse o prefeito.



JOÃO VIANA/SEMCOM

Expansão de Manaus impulsiona o comércio, os serviços e o mercado consumidor

Como o petróleo multiplica a economia da Guiana e atrai interesse de empresas brasileiras

PIB nominal ficou quase cinco vezes maior em cinco anos, enquanto companhias brasileiras avaliam investimentos no mercado vizinho

Da REDAÇÃO

A economia da Guiana ficou quase cinco vezes maior entre 2020 e 2025, período marcado por uma pandemia e por conflitos bélicos que afetam os mercados globais. Somente no ano passado, a economia guianense cresceu 19%, corando um avanço iniciado em 2019 com a exploração de petróleo. Neste ano, o crescimento real foi de 33% no primeiro semestre, o que tem atraído a atenção de empresas brasileiras.

O milagre econômico da Guiana tem números que impressionam e tem origem na descoberta de grandes reservas de petróleo no bloco Stabroek, pela ExxonMobil, em 2015. A produção comercial começou quatro anos depois, com a entrada da primeira plataforma em águas profundas do Atlântico.

O Produto Interno Bruto (PIB) nominal, que era de US$ 5,47 bilhões em 2019, passou para US$ 27,1 bilhões em 2025, segundo dados do Fundo Monetário Internacional (FMI).

No mesmo período, a força de trabalho aumentou. Segundo relatório semestral do governo, nove em cada dez pessoas na força de trabalho estavam empregadas no quarto trimestre de 2025, enquanto a taxa de desemprego havia caído para 6,2%. A próxima pesquisa da força de trabalho está prevista para o último trimestre de 2026 e vai trazer números atualizados sobre o emprego no país.



DIVULGAÇÃO



Extração de petróleo na Guiana superou 900 mil barris por dia em 2025



DIVULGAÇÃO/DPI GUIANA

Georgetown, capital da Guiana



O mesmo relatório destaca que a principal restrição que o país enfrenta "já não é a criação de empregos, mas a oferta e a composição das competências disponíveis para preencher as vagas existentes".

Em 2026, de janeiro a junho, o desempenho foi puxado pelo setor de petróleo e gás, cuja atividade cresceu 41,3%, mas a economia não petrolífera avançou 10,1%, com destaque para a construção civil, que registrou expansão de 24,7%. Os serviços

cresceram 7,2%, enquanto a indústria de transformação teve alta de 3%, segundo o Ministério das Finanças.

Com base nestes números, o crescimento real do PIB do ano foi revisto para 20,8% e o crescimento do setor não petrolífero foi projetado em 10,2%. Já o FMI projeta alta de 22,3%, de acordo com o World EconomicOutlook de outubro.

O ministro sênior do Gabinete da Presidência responsável pelas Finanças, Ashni Singh, ressaltou o avanço em um contexto crítico globalmente.

"O forte desempenho econômico sustentado da Guiana ocorre em um contexto de economia global que é melhor caracterizada por um crescimento desigual e perspectivas incertas", disse em entrevista reproduzida pelo Departamento de Informação Pública (DPI).

A transformação da Guiana atrai olhares de empresas brasileiras, mas a participação no conjunto das importações guianenses permanece limitada, o que aponta para um potencial ainda a ser explorado na relação entre os dois países.

2025 — DADO CONSOLIDADO

19,3%

Crescimento real do PIB, segundo o governo guianense e o FMI.



DIVULGAÇÃO/DPI GUIANA

Taxa de desemprego caiu significativamente de 2020 a 2025

QUANTO DO PETRÓLEO FICA COM A GUIANA

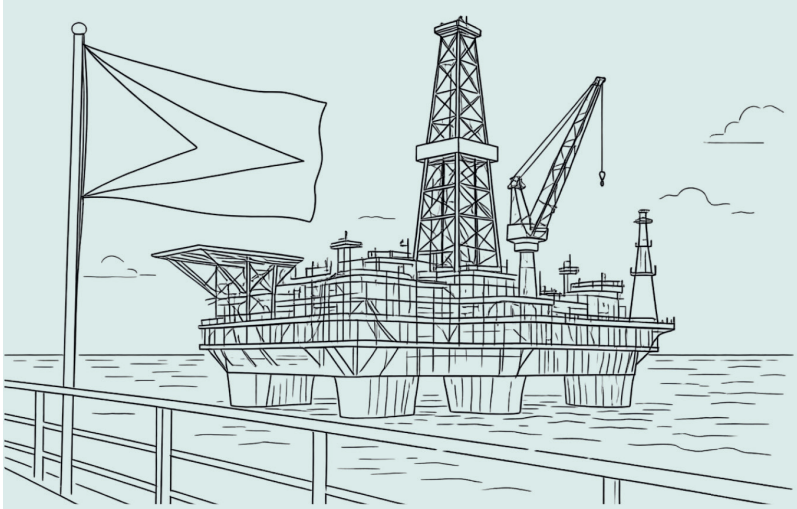
O aumento das exportações petrolíferas reacendeu o debate sobre a parcela das receitas que fica com o país. No primeiro semestre de 2026, a Guiana exportou US$ 15,05 bilhões em petróleo, enquanto os depósitos no Natural Resource Fund (NRF), fundo soberano que recebe as receitas petrolíferas do governo, somaram aproximadamente US$ 1,9 bilhão.

Os números foram apresentados pelo jornal *Kaieteur News*, em reportagem de 13 de outubro, com base em dados oficiais. Os valores, porém, não permitem calcular diretamente a participação do Estado na receita total da atividade.

Pelo contrato de partilha de produção firmado em 2016 com a ExxonMobil e suas parceiras, até 75% da produção pode ser destinado à recuperação dos custos elegíveis das companhias. O petróleo restante, considerado lucro, é dividido igualmente entre o governo e as empresas. A Guiana também recebe royalties de 2%.

Em agosto, o presidente Irfaan Ali anunciou que a participação guianense na produção do bloco Stabroek havia aumentado de 12,5% para aproximadamente 39,8%, após a redução dos custos ainda sujeitos à recuperação pelas petroleiras.

O Ministério de Recursos Naturais esclareceu que o percentual representa a parcela da produção total destinada ao país, e não a divisão do petróleo considerado lucro, que permanece em 50% para cada parte.



Segundo o Bureau of Statistics, órgão oficial de estatística, o Brasil respondeu por 4,1% das compras externas do país entre janeiro e junho de 2026.

A riqueza e os riscos

No ano passado, a produção de petróleo da Guiana ultrapassou 900 mil barris por dia, com quatro projetos em operação no bloco Stabroek. A ExxonMobil prevê ampliar a capacidade instalada para aproximadamente 1,7 milhão de barris diários até 2030, com oito empreendimentos *offshore*.

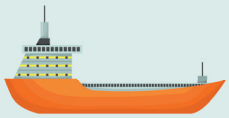
A companhia planeja iniciar a produção no projeto Uaru até o fim de 2026. Whiptail está previsto para 2027 e Hammerhead, para 2029. As novas unidades deverão elevar a capacidade produtiva do país, que começou a explorar comercialmente petróleo há menos de sete anos.

No primeiro semestre de 2026, as exportações de petróleo somaram US$ 15,05 bilhões, aumento de 82,1% em relação ao mesmo período de 2025, segundo o Ministério das Finanças. O volume exportado passou de 116,1 milhões para 162,4 milhões de barris.

Parte da receita recebida pelo Estado é destinada ao Natural Resource Fund (NRF), fundo soberano criado para administrar os recursos petrolíferos. Segundo demonstrativo do Banco da Guiana, o saldo alcançou US$ 5,47 bilhões em 30 de setembro de 2026, ante US$

1º SEMESTRE DE 2026

O petróleo já domina as exportações da Guiana, com forte crescimento em 2026



US$ 15,05 bilhões

Exportações de petróleo



162,4 milhões

De barris exportados



93%

Das receitas de exportação do país



41,3%

Crescimento do setor de petróleo e gás

4,29 bilhões no fim de junho.

O valor exportado pelas petroleiras, porém, é diferente da receita recebida pelo governo. Os contratos estabelecem mecanismos de recuperação de custos pelas operadoras e de repartição da produção. As condições dessa divisão são objeto de questionamentos no país, especialmente quanto à parcela que efetivamente permanece com o Estado.

As receitas petrolíferas têm permitido ao governo ampliar os investimentos públicos. No orçamento de 2026, foram reservados G$ 196,1 bilhões, equivalentes a aproximadamente US$ 940,5 milhões, para estradas e pontes. Para habitação, a dotação alcança G$ 159,1 bilhões, cerca de US$ 763 milhões.

Entre os projetos estão a construção e recuperação de rodovias que conectam o interior à região costeira, onde se concentram Georgetown e parte da infraestrutura portuária. O governo também executa programas habitacionais e obras de abastecimento de água.

O Ministério das Finanças atribui a expansão da construção civil no primeiro semestre tanto aos investimentos públicos quanto aos empreendimentos privados. Para o fechamento de 2026, o governo projeta crescimento de 27,6% no setor.

A concentração no petróleo mantém a economia exposta às oscilações dos preços internacionais e ao calendário de entrada de novos projetos de produção. Ao mesmo tempo, o governo utiliza parte das receitas petrolíferas para financiar obras públicas e ampliar a capacidade produtiva de outros setores.

1º SEMESTRE DE 2026

33,3%

Crescimento real estimado em relação ao primeiro semestre de 2025.



DIVULGAÇÃO

Ministro Sênior do Gabinete da Presidência, Ashni Singh

Importações ultrapassam US$ 10 bilhões

As importações de mercadorias da Guiana passaram de US$ 2,24 bilhões em 2020 para US$ 10,18 bilhões em 2025, segundo dados provisórios do Bureau of Statistics. Somente no ano passado, as compras externas cresceram 49,4%.

Os grandes projetos petrolíferos têm peso expressivo nesses números. Em 2025, as importações de navios, barcos e estruturas flutuantes somaram US$ 2,56 bilhões, aproximadamente um quarto do total. Combustíveis e lubrificantes responderam por US$ 1,31 bilhão, enquanto artigos de ferro e aço alcançaram US$ 763,7 milhões. Outros US$ 500,3 milhões foram destinados à compra de máquinas e equipamentos para engenharia e construção.

O ritmo das importações varia conforme a execução dos projetos. No primeiro semestre de 2026, as compras externas recuaram 23,4%, para US$ 4,52 bilhões. Segundo o Ministério das Finanças, a redução está relacionada principalmente à ausência de novas plataformas flutuantes de produção no período, diferentemente dos primeiros seis meses de 2025, quando a plataforma One Guyana chegou ao país.

ECONOMIA NÃO PETROLÍFERA

10,1%

Expansão no primeiro semestre de 2026.

Entre os produtos mais importados no primeiro semestre de 2026 estavam combustíveis e lubrificantes, com US$ 852,7 milhões; artigos de ferro e aço, com US$ 377,1 milhões; e máquinas e equipamentos para engenharia e construção, com US$ 336,7 milhões.

Participação brasileira recuou em 2025

A expansão das importações guianenses não foi acompanhada por um crescimento equivalente da participação brasileira. Segundo as estatísticas por país de origem do Bureau of Statistics, a Guiana importou US$ 299,1 milhões em mercadorias brasileiras em 2025, ante US$ 456,9 milhões em 2024, queda de 34,5%.

A participação do Brasil nas compras externas caiu de 6,7% para 2,9% no período.

No primeiro semestre de 2026, o Brasil respondeu por US$ 184,5 milhões das importações guianenses, equivalentes a 4,1% do total. O percentual supera o registrado no fechamento de 2025, mas a comparação entre um semestre e um ano completo não permite afirmar que houve recuperação da participação brasileira.

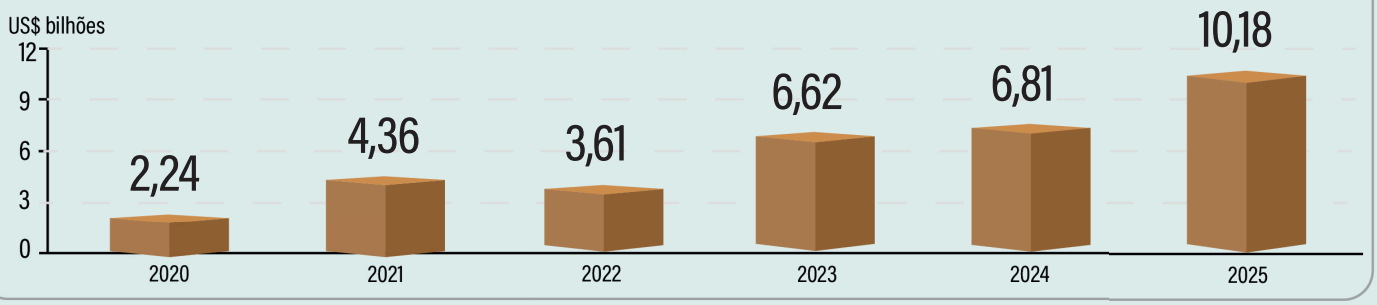
As estatísticas de exportação também apresentam resultados diferentes conforme a fonte. Pela série da UN Comtrade utilizada para acompanhar as vendas brasileiras, as exportações do Brasil à Guiana cresce-

IMPORTAÇÕES DA GUIANA EM 2025

Compras externas bateram US$ 10,18 bilhões em 2025, impulsionadas por embarcações, combustíveis e insumos industriais.

Fonte: Bureau of Statistics da Guiana

EVOLUÇÃO DAS IMPORTAÇÕES



PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS EM 2025

1	Navios, barcos e estruturas flutuantes	US$ 2,56 bilhões
2	Combustíveis e lubrificantes	US$ 1,31 bilhão
3	Artigos de ferro e aço	US$ 763,7 milhões
4	Máquinas para engenharia e construção	US$ 500,3 milhões

PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA

2024	2025
6,7% das importações da Guiana	2,9% das importações da Guiana
US$ 456,9 milhões em compras da Guiana do Brasil	US$ 299,1 milhões em compras da Guiana do Brasil



GUIANA INAUGURA PONTE DE US$ 262 MILHÕES CONSTRUÍDA POR CHINESES

A Guiana inaugurou, em 5 de outubro de 2025, uma nova ponte sobre o rio Demerara, na região de Georgetown. Construída pela China Railway Construction Corporation (CRCC), a estrutura recebeu investimento de aproximadamente US$ 262 milhões e tem 2,8 quilômetros de extensão, quatro faixas de tráfego e vida útil projetada de 100 anos.

A ponte substitui a antiga travessia flutuante e permite a circulação de veículos durante 24 horas, sem interrupções para a passagem de embarcações. A estrutura conecta as regiões administrativas 3 e 4, onde se concentram importantes atividades comerciais e industriais. Segundo o governo, a obra deverá reduzir o tempo de deslocamento e os custos de transporte.

Batizada de Bharrat Jagdeo Demerara River Bridge, a estrutura integra o programa de modernização da infraestrutura guianense. Na inauguração, o presidente Irfaan Ali relacionou o investimento à aplicação das receitas obtidas com o petróleo. A construção também representa a presença de empresas chinesas nos projetos de infraestrutura do país.

ram 17,4% em 2025, alcançando US$ 450,2 milhões. A divergência em relação às importações registradas pelo governo guianense não foi esclarecida pelas fontes consultadas.

A indústria brasileira de equipamentos para petróleo está entre os segmentos que ampliaram suas relações comerciais com o país vizinho. Segundo levantamento da Associação Brasileira das Empresas de Bens e Serviços de Petróleo (ABESPetro), baseado em dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), as exportações brasileiras totais para a Guiana acumularam aproximadamente US$ 1,8 bilhão entre 2020 e junho de 2026.

O presidente-executivo da associação, Telmo Ghiorzi, avalia que os equipamentos para exploração e produção de petróleo representam parcela expressiva desse comércio. Entre os produtos fornecidos pela indústria brasileira estão válvulas industriais, equipamentos submarinos e tubulações utilizadas nas operações offshore.

Para Ivan Gonzalo, analista de comércio exterior da Federação das Indústrias de Roraima e ex-coordenador-geral de Comércio Exterior da Suframa, há espaço para ampliar a presença dos produtos fabricados em Manaus no mercado guianense.

"As indústrias de Manaus demonstram pouco interesse pelo mercado exportador e, especificamente, pela Guiana",

afirmou em entrevista publicada pela PIM Amazônia em julho.

Segundo Gonzalo, empresas do Polo Industrial de Manaus produzem bens que já são comercializados na Guiana, como motocicletas e condicionadores de ar, mas ainda possuem uma estrutura de vendas direcionada principalmente ao mercado brasileiro.

Prospecção de investimentos

O crescimento da economia guianense também levou grupos empresariais brasileiros a avaliar oportunidades de investimento no país.

Em março de 2026, representantes da Limppano, Ageo Terminais, Carpa Family Office, Arc Capital e Starboard participaram de reuniões com a agência de investimentos GO-Invest. A delegação incluiu representantes da família ligada ao grupo Cosan e executivos do setor financeiro.

Segundo comunicado da agência divulgado pela imprensa guianense, os encontros trataram de projetos de infraestrutura portuária, logística, serviços vinculados à energia e exploração de recursos naturais. Também foram discutidas possibilidades de investimento no corredor rodoviário entre Brasil e Guiana. Não houve anúncio de instalação de unidades industriais.

Em Roraima, o Sebrae promove missões empresariais para aproximar companhias locais do mercado guianense. Em abril, a analista de mercado Carol Schueng informou que participantes de missões anteriores haviam fechado negócios e que um dos empresários atendidos avançava na abertura de uma empresa na Guiana, com sócio identificado e preparativos para iniciar as operações. O Sebrae não divulgou o nome do empreendimento nem o valor do investimento.

Entre os participantes dessas iniciativas está Flávio Gomes, proprietário da Pau Brasil, que relatou ter conhecido as condições tributárias e os procedimentos para abertura de empresas durante visita ao país.

Em agosto, a Missão Empresarial Conexão Amazônia, organizada pela Editora Balponte, responsável pela PIM Amazônia, também realizou reuniões com a GO-Invest, o Ministério de Obras Públicas e representantes de empresas portuárias e logísticas.

No início de outubro, a estatal brasileira Infra S.A. anunciou entendimentos com a Embaixada da Guiana para apoiar a estruturação de projetos logísticos. A iniciativa envolve articulações com empresas brasileiras de infraestrutura e poderá facilitar a participação em futuras concorrências no país.

Ligação terrestre

O principal acesso terrestre entre o Norte do Brasil e a Guiana passa por Boa Vista, Bonfim e Lethem, seguindo pelo interior guianense até Georgetown. Embora a conexão exista, o percurso ainda possui trechos sem pavimentação e limitações que dificultam o transporte regular de cargas.

O governo guianense prevê intervenções no eixo Linden–Lethem, incluindo pavimentação e construção de pontes. A melhoria desse corredor é considerada importante para ampliar as ligações comerciais com Roraima e Amazonas.

Na infraestrutura marítima, o orçamento de 2026 reservou aproximadamente US$ 30,2 milhões para dragagem da foz do rio Demerara, onde estão localizados terminais que atendem Georgetown.

Brasil e Guiana mantêm o Acordo de Alcance Parcial de Complementação Econômica nº 38, assinado em 2001 e em vigor desde maio de 2004. O instrumento concede preferências tarifárias para determinados produtos, mediante cumprimento das regras de origem, mas não estabelece livre comércio integral.

PROJEÇÃO FMI PARA 2026

22,3%

Crescimento real previsto no relatório divulgado em 8 de outubro.

Zona Franca: desenvolvimento, floresta e soberania

POR **WILSON PÉRICO**

Na coluna **O Especialista Responde**, Wilson Périco conversa sobre os dados e as provocações trazidas pelo livro Diálogos Amazônicos, coordenado pelos economistas Márcio Holland e Daniel Vargas, da Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getulio Vargas (FGV EESP).

A obra reúne debates sobre os desafios econômicos, sociais, ambientais e logísticos da Amazônia e dedica atenção especial à Zona Franca de Manaus (ZFM). A discussão ganha importância adicional no contexto da Reforma Tributária: a Constituição preservou os incentivos da ZFM até 2073 e determinou que a nova tributação do consumo mantenha o diferencial competitivo do modelo.

Wilson Périco: O que os "Diálogos Amazônicos" acrescentam ao debate sobre a Zona Franca de Manaus?

Lourenço de Almeida Prado: O principal mérito é recolocar a Amazônia em sua realidade concreta. Muitas análises sobre a Zona Franca são feitas a partir de uma visão distante, frequentemente construída no eixo Sul-Sudeste, que enxerga apenas o benefício tributário e ignora as condições de logística, infraestrutura, distância dos mercados, custo dos insumos e desafios sociais da região.

A ZFM não foi criada para ser um privilégio empresarial. Ela nasceu como uma política de Estado voltada à ocupação produtiva da Amazônia, à redução das desigualdades regionais e à integração econômica de uma área estratégica para o Brasil.

A Constituição reconheceu essa importância ao preservar o modelo, e a Reforma Tributária reafirmou essa proteção. A manutenção dos incentivos até 2073 não é um favor; é consequência de uma escolha constitucional de desenvolvimento regional.

WP: Há preconceito contra a Zona Franca no debate nacional?

LAP: Há, sim, uma espécie de preconceito estrutural. Aceita-se com naturalidade que regiões mais ricas tenham incentivos, regimes especiais, desonerações e políticas públicas para fortalecer setores econômicos já consolidados. Mas, quando se fala da Amazônia, muitos tratam o incentivo fiscal como se fosse um desvio ou uma exceção intolerável.

O Brasil concede benefícios tributários para inúmeros setores e regiões. Contudo, a crítica costuma ser mais intensa justamente contra a ZFM, apesar de ela estar instalada em uma região que enfrenta dificuldades muito superiores às existentes nos centros industriais do Sul e Sudeste.

Não se pode exigir igualdade formal entre realidades tão desiguais. Uma indústria em Manaus enfrenta custos logísticos, de transporte, armazenagem, energia, manutenção e acesso a fornecedores que não podem ser comparados aos de uma empresa instalada a poucas horas de grandes mercados consumidores, portos, ferrovias e centros financeiros.

WP: A Zona Franca representa apenas renúncia fiscal?

LAP: Não. Essa é uma das grandes distorções do debate. A renúncia deve ser examinada com critério metodológico e sempre comparada com as receitas e contrapartidas geradas pelo modelo.

Os dados apresentados nos Diálogos Amazônicos demonstram a dimensão do Polo Industrial de Manaus: mais de 500 empresas, faturamento superior a R$ 174 bilhões, cerca de 100 mil empregos diretos e quase 500 mil empregos diretos, indiretos e induzidos.

Além da atividade industrial, há arrecadação de tributos federais e estaduais, recursos destinados a fundos de desenvolvimento, investimentos em pesquisa e desenvolvimento e apoio à Universidade do Estado do Amazonas. Portanto, não se pode olhar apenas para a desoneração tributária e ignorar os empregos, a renda, a arrecadação e os investimentos produzidos pelo modelo.

Mais recentemente, estudos da FGV também apontaram que o custo efetivo da ZFM pode ser significativamente menor do que os valores normalmente atribuídos ao modelo nos demonstrativos de gastos tributários. Isso ocorre porque nem todo valor lançado sob a rubrica da Zona Franca corresponde, de forma direta, ao Polo Industrial de Manaus.

WP: Qual é a relação entre a ZFM e a preservação ambiental?

LAP: A relação é muito objetiva, a Zona Franca cria uma alternativa econômica urbana e industrial em plena Amazônia. Em outras palavras, gera emprego e renda sem depender da derrubada da floresta.

O Amazonas preserva aproximadamente 97% de sua cobertura vegetal, embora corresponda a quase um terço do bioma amazônico. Evidentemente, a preservação decorre de vários fatores, mas é impossível ignorar que a ZFM oferece uma base econômica formal que reduz a dependência de atividades predatórias e de baixo valor agregado.

Não existe preservação ambiental consistente se a população local não tiver oportunidades. Não se pode defender a floresta em pé e, ao mesmo tempo, negar emprego, renda, tecnologia e perspectivas para quem vive na região.

A Zona Franca deve ser compreendida como parte de uma estratégia de desenvolvimento sustentável: indústria, inovação, emprego formal e preservação ambiental precisam caminhar juntos.

WP: E qual é a importância do modelo para a soberania nacional?

LAP: A Amazônia é uma região estratégica sob os pontos de vista territorial, ambiental, econômico e geopolítico. Trata-se de uma extensa faixa de fronteira internacional, com enorme dificuldade de acesso e vulnerabilidade à atuação de organizações criminosas transnacionais.

O narcotráfico, o contrabando, a mineração ilegal, o tráfico de armas e outras atividades ilícitas se beneficiam do vazio econômico, da ausência de infraestrutura e da baixa presença estatal. Por isso, desenvolvimento econômico, emprego formal e presença institucional são também instrumentos de soberania nacional.

A Zona Franca não substitui as políticas de segurança pública, defesa ou fiscalização. Mas ela contribui para a ocupação produtiva e legal do território, fixa população, gera arrecadação, fortalece serviços e amplia a presença do Estado brasileiro na Amazônia.

Não se protege uma região como a Amazônia apenas com discursos ou operações pontuais. Protege-se com educação, infraestrutura, ciência, tecnologia, atividade econômica formal e oportunidades para a população.

WP: Como a Reforma Tributária se conecta a esse futuro?

LAP: A Reforma Tributária preservou a Zona Franca até 2073 e determinou que a legislação do IBS e da CBS assegure mecanismos para manter o diferencial competitivo do modelo. Isso foi uma decisão constitucional importante.

A reforma não extinguiu a ZFM. Ao contrário, reconheceu que um sistema tributário moderno precisa respeitar as particularidades regionais e os objetivos constitucionais de redução das desigualdades.

O desafio agora é garantir uma regulamentação eficiente, que preserve a competitividade industrial, evite insegurança jurídica e assegure que os novos tributos não eliminem, por via indireta, as vantagens que compensam os custos estruturais da região.

WP: Qual é a grande oportunidade para os próximos anos?

LAP: A proteção constitucional até 2073 deve ser vista como uma janela histórica. A Zona Franca precisa preservar



Wilson Périco, economista e membro da diretoria da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam)

sua base industrial, mas também ampliar sua conexão com a bioeconomia, a inovação, a energia limpa, a pesquisa científica e as cadeias produtivas da sociobiodiversidade amazônica.

A Amazônia tem potencial para desenvolver produtos de alto valor agregado em biotecnologia, fármacos, cosméticos, alimentos, química verde, materiais avançados, serviços ambientais e energia renovável.

Mas isso exige infraestrutura, conectividade, formação profissional, financiamento, segurança jurídica, proteção da propriedade intelectual e integração entre empresas, universidades, comunidades tradicionais e poder público.

A escolha não é entre floresta e desenvolvimento. A verdadeira escolha é entre desenvolvimento sustentável, tecnológico e soberano — ou abandono econômico, desigualdade e maior vulnerabilidade social.

A Zona Franca de Manaus provou que é possível gerar atividade produtiva em plena floresta. Agora, o desafio é usar a estabilidade garantida até 2073 para construir uma Amazônia mais inovadora, mais integrada e mais próspera.

CONTEÚDO EXTRA

SITE

Leia a matéria completa no site da PIM Amazônia.

Quem ficará mais competitivo: Zona Franca ou Paraguai?

Enquanto o regime de maquila atrai indústrias com tributação de 1%, Manaus mantém incentivos assegurados até 2073 e aprova novos projetos industriais

Da REDAÇÃO

O regime de maquila do Paraguai cobra tributo único de 1%. Trata-se de um mecanismo para atrair investimentos e gerar empregos, uma estratégia que começa a dar frutos e colocar o país no mapa da indústria na região. Em 2025, 64% dos embarques tiveram como destino o Brasil, segundo o Ministério da Indústria e Comércio (MIC) paraguaio.

O avanço entrou no radar de grandes empresas brasileiras, inclusive operadores logísticos. Em entrevista à **PIM Amazônia**, em julho, o diretor-presidente da Braspress, Urubatan Helou, comparou as condições de transporte entre Manaus e os principais centros consumidores do país com as oferecidas pelo Paraguai e destacou as dificuldades de acesso ao polo amazonense.

Helou chamou atenção para os mais de 3 mil quilômetros que, dependendo da origem, precisam ser percorridos para chegar a Manaus, combinando transporte rodoviário e fluvial.

Na rota citada pelo executivo, as mercadorias seguem por rodovia até Belém e depois dependem de embarcações, acrescentando cinco ou seis dias à viagem. Já o Paraguai, segundo sua avaliação, oferece acesso rodoviário mais favorável, com trechos de pista dupla e distâncias menores até os mercados do Sul e Sudeste.

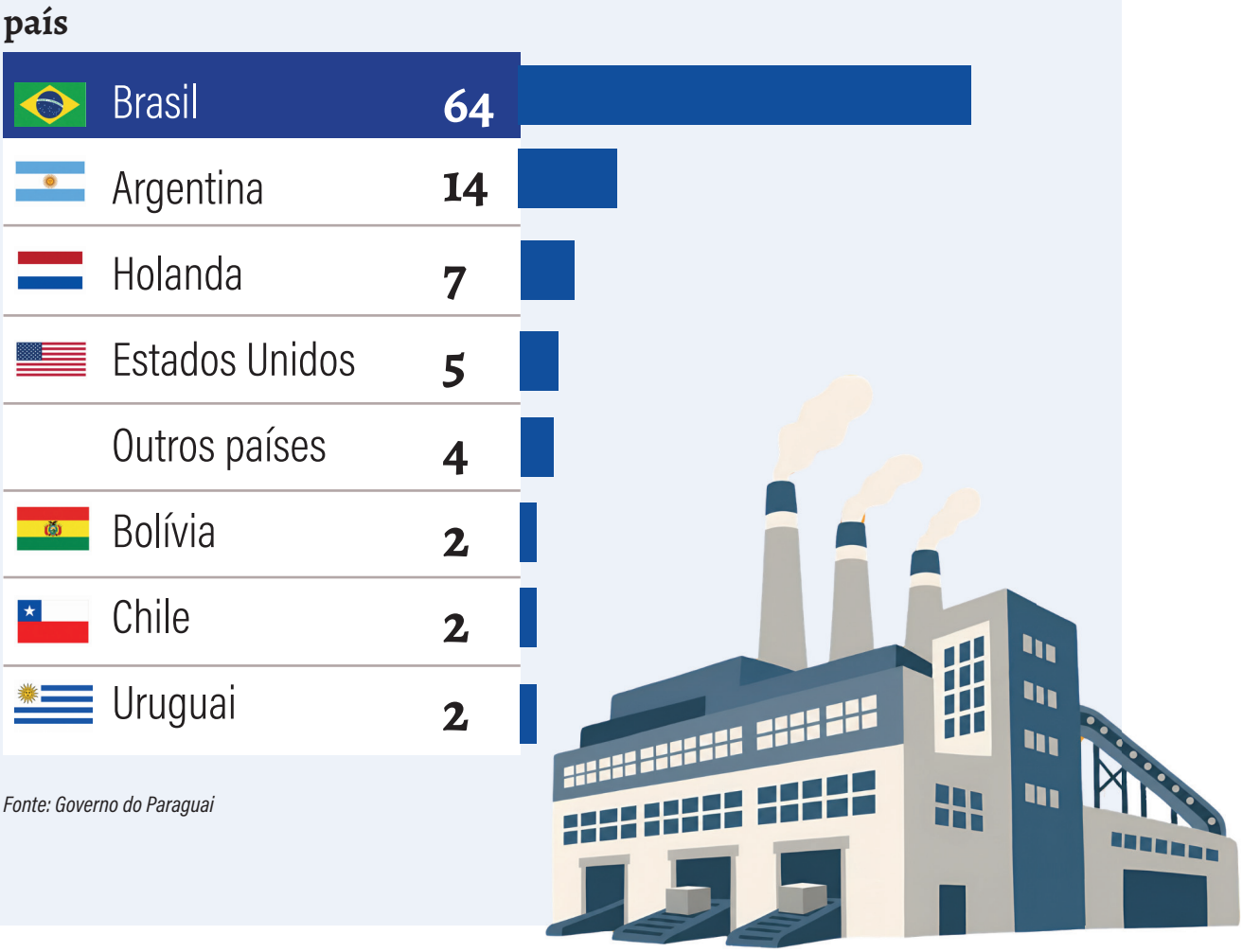


IMAGEM PRODUZIDA COM IA


ZONA FRANCA
PARAGUAI

BRASIL É MAIOR DESTINO DE EXPORTAÇÃO DAS MAQUILAS

80% das exportações têm como destino países do Mercosul (em %)



Fonte: Governo do Paraguai

O executivo também observa que as fábricas instaladas na Zona Franca de Manaus não estão voltadas predominantemente às exportações, ao contrário do sistema montado no Paraguai. Em Manaus, o principal mercado é o próprio Brasil, destino que também concentra as vendas das maquiladoras paraguaias.

Ao considerar a tributação de 1% da maquila e os benefícios para importação de matérias-primas, Helou resumiu sua avaliação: "Para a indústria brasileira é perfeito".

A avaliação de Helou entra na discussão sobre a competitividade da Zona Franca em atrair investimentos em um momento de mudanças na tributação brasileira.

"Manaus ou Paraguai, quem ficará mais competitivo com a Reforma Tributária? A resposta não pode ser simplista", afirma o advogado tributarista Lourenço de Almeida Prado, do escritório Almeida

Prado, Marx, Faviero & Flôr Advogados (AMFF).

Embora o Paraguai ofereça condições fiscais atraentes, Manaus dispõe de uma cadeia industrial consolidada e de incentivos protegidos constitucionalmente até 2073. A reforma tributária preservou esse tratamento diferenciado, mas sua aplicação terá efeitos distintos conforme o produto fabricado, afirma Prado.

O peso do imposto de 1%

A expansão da maquila também se reflete no peso do regime na indústria paraguaia. Segundo a agência estatal de notícias IP, as maquiladoras responderam por cerca de 70% das exportações de manufaturados industriais do país em 2026.

Somente em setembro, as exportações somaram US$ 139 milhões. No acumulado do ano, quatro segmentos concentraram 69% das vendas externas: autopartes, confecções, bebidas e líquidos alcoólicos e manufaturas de alumínio. O relatório também registra exportações de produtos químicos e farmacêuticos, plásticos e alimentos.

As importações das maquiladoras alcançaram US$ 605 milhões entre janeiro e setembro, aumento de 20% em relação ao mesmo período de 2025. A diferença entre as compras externas e as exportações do regime foi de US$ 543 milhões.

Segundo o MIC, 92% das empresas com programas de maquila aprovados estão concentradas em Alto Paraná, Central, Amambay e Assunção.

Em abril, o Paraguai contabilizava 339 empresas com programas de maquila aprovados e vigentes. Dessas, 165 tinham participação de capital brasileiro, segundo levantamento da Secretaria Executiva do Conselho Nacional das Indústrias Maquiladoras de Exportação (CNIME), vinculado ao MIC. Entre 2021 e 2025, foram aprovados programas de 40 empresas com investimento brasileiro.

No mercado de trabalho, o regime mantinha 36.382 empregos vinculados em setembro, crescimento de 4% em 12 meses. A fabricação de vestuário liderou a geração de empregos, com 8.431 trabalhadores, seguida por autopeças, com 7.865; serviços intangíveis, com 3.989; plásticos, com 2.985; e produtos químico-farmacêuticos, com 2.583. Juntas, essas cinco atividades



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS (MEF)

Governo paraguaio tem diversificado estratégias para atrair investimentos



REDIEX/FOTO TRATADA COM SUPORTE DE IA

Setor de confecções é um dos destaques do regime de Maquila

representam 71% do emprego registrado no setor.

Criado em 1997, o regime de maquila foi reformulado pela Lei nº 7.547, de setembro de 2025, regulamentada pelo Decreto nº 5.714, de abril de 2026. A legislação estabelece um tributo único de 1% sobre o valor agregado no Paraguai ou sobre o valor da fatura de exportação, prevalecendo a maior base de cálculo.

O sistema também prevê suspensão de tributos aduaneiros sobre insumos utilizados na fabricação de mercadorias destinadas ao exterior, recuperação do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) e desonerações tributárias vinculadas às condições dos programas aprovados.

Na área trabalhista, uma das diferenças está nas contribuições previdenciárias. No regime geral paraguaio, a contribuição patronal corresponde a 16,5% da remuneração, enquanto a alíquota geral brasileira é de 20%, sem considerar outras obrigações incidentes sobre a folha de pagamento. A comparação do custo total de contratação, porém, depende das regras aplicáveis em cada país.

Os limites do 1%

"Para a empresa que pretende vender no Brasil, a conta precisa ir além dos impostos pagos na fábrica, ou seja, deve incluir o custo da mercadoria entregue, a tributação na importação, os créditos recuperáveis e a logística", afirma Lourenço de Almeida Prado, da AMFF.

"Na entrada da mercadoria, é preciso considerar a tributação brasileira e os créditos disponíveis. Mesmo a eventual dispensa do Imposto de Importação pelo Mercosul depende das regras de origem e não elimina automaticamente o IBS e a CBS", explica Prado.

O advogado Gustavo Vaz Faviero, também da AMFF,

chama atenção para os riscos associados ao descumprimento das regras de origem. Segundo ele, eventuais questionamentos da fiscalização sobre a origem das mercadorias podem resultar em cobrança retroativa de tributos.

"A 'simplicidade' do sistema paraguaio esconde graves riscos operacionais e de segurança jurídica", afirma.

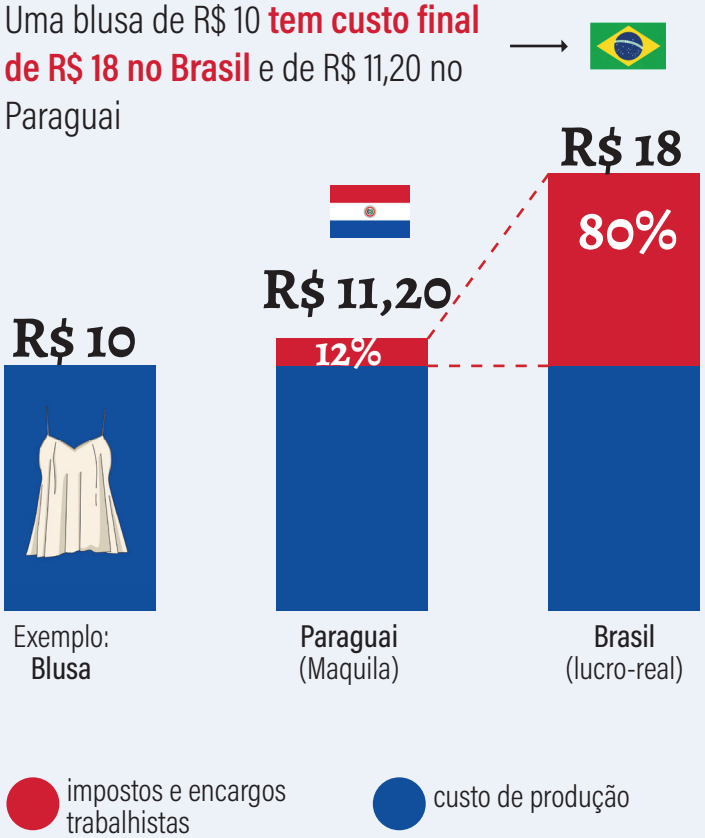
Para Faviero, a proteção constitucional da Zona Franca é uma vantagem para investimentos industriais de longo prazo. O Paraguai também dispõe de legislação específica para o regime de maquila, mas não possui garantia constitucional equivalente à assegurada ao modelo amazonense.

"A ZFM garante isenção de IPI, Imposto de Importação de insumos e máquinas, desoneração da CBS na importação, créditos presumidos de ICMS, IPI, CBS e de IBS. É a única localidade do Brasil que possui esse tratamento diferenciado, assegurado pela Constituição até 2073. Em contrapartida, o regime de Maquila no Paraguai recolhe 1% sobre o valor agregado e suspende tributos de insumos na produção local", afirma Faviero.

A Zona Franca exige contrapartidas industriais, como manter regularidade perante a Suframa, cumprir os projetos aprovados e observar o Processo Produtivo Básico (PPB), quando aplicáveis. Na maquila, questionamentos da

CARGA TRIBUTÁRIA NO PARAGUAI É QUASE 1/7 DA BRASILEIRA

Estimativas de encargos e impostos pagos pela indústria têxtil



Obs.: O cálculo considera impostos sobre faturamento, consumo, lucro e dividendos, encargos trabalhistas, IPTU, importação de máquinas e matéria-prima.

Obs.: Valores usados são uma estimativa simplificada; cada setor apresenta particularidades.

Fonte: Câmara de Empresários Brasileiros no Paraguai e ABVTEX (Associação Brasileira do Varejo Têxtil).



MEDIOS DEL ESTADO

Regime de Maquila não conta com garantia constitucional como a ZFM

fiscalização sobre a regra de origem do Mercosul podem levar à aplicação da alíquota cheia da Tarifa Externa Comum (TEC) na entrada no mercado brasileiro.

"Paraguai carece de garantias constitucionais perenes, enquanto a ZFM possui blindagem constitucional, eliminando o risco de surpresas legislativas que inviabilizem o investimento", pontua Faviero.

Eletroeletrônicos e duas rodas

Em dois dos principais setores do Polo Industrial de Manaus, o eletroeletrônico e o de duas rodas, as entidades empresariais não veem atratividade até aqui.

"Nesse momento, o Paraguai não é atrativo para o setor eletroeletrônico", afirma o presidente da Associação Nacional de Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos (Eletros), Jorge Nascimento.

Segundo ele, as características da cadeia de componentes e as obrigações relacionadas à fabricação dos produtos dificultam a utilização do modelo paraguaio pelo setor.

A Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo) também afirma que não

há sinalização de construção de fábricas de motocicletas no Paraguai.

A produção brasileira do segmento está concentrada em Manaus, onde montadoras e fabricantes de componentes constituíram uma cadeia industrial ao longo de décadas. Essa estrutura permite o fornecimento local de parte das peças e a execução dos processos produtivos exigidos pelas fabricantes.

O peso desses setores aparece nos indicadores da Suframa. Entre janeiro e agosto de 2026, bens de informática responderam por 21,82% do faturamento do PIM, seguidos por duas rodas, com 19,85%, e eletroeletrônico, com 15,22%. Juntos, os três subsetores representaram 56,89% das vendas industriais.

No período, o faturamento do polo alcançou R$ 165,12 bilhões, crescimento nominal de 10,47% sobre os oito primeiros meses de 2025. Em agosto, as indústrias empregavam 135.080 trabalhadores, entre mão de obra efetiva, temporária e terceirizada.

Os investimentos também continuam sendo aprovados. Na reunião de agosto, o Conselho de Desenvolvimento do Estado do Amazonas (Codam) autorizou 45 projetos, com previsão de mais de R$ 1 bilhão em aportes e 1.081 novos empregos. Entre os destaques esteve a TCL, do segmento eletroeletrônico, com projetos que somam R$

MAQUILADORAS BRASILEIRAS NO PARAGUAI EXPORTAM US$ 1,3 BI

Principais empresas com sede no Brasil que passaram a produzir no Paraguai (em US$ milhões)

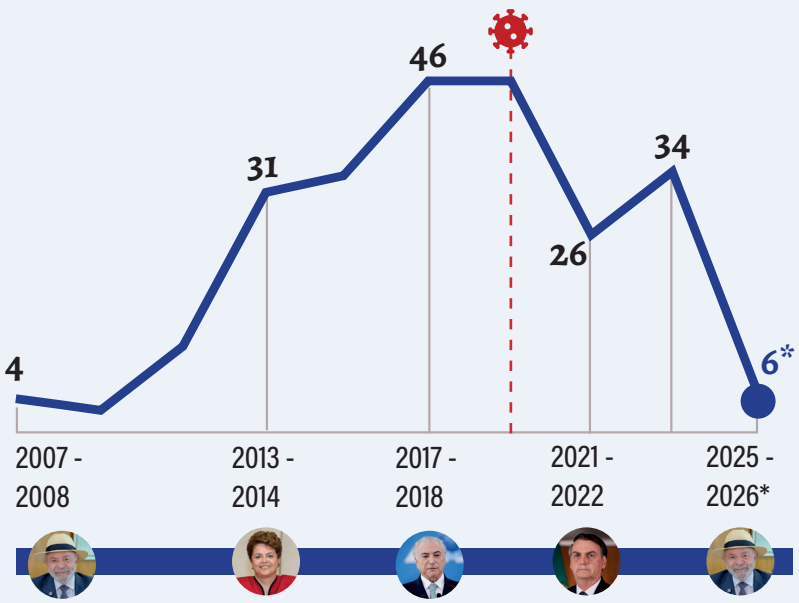
Início da operação	Empresa /Produtos	Exportações em 2025 US$ em milhões
2020	**Ball** Latas de alumínio para Ambev e Coca-Cola	263
2020	**Inpasa** Etanol, farelo e óleo de milho	212
2013	**Yazaki** Chicotes elétricos para Renault, Jeep e Stellantis	188
2012	**THN** Chicotes elétricos para Hyundai	178
2021	**Tecnomyl** Defensivos e fertilizantes	124
2019	**Kromberg & Schubert** Chicotes elétricos para Volks, Mercedes, BMW e Audi	113
2014	**Sumidenso** Chicotes elétricos para Honda e Toyota	78
2014	**Hoahi** Roupas para C&A, Riachuelo, Havan, Renner e Centauro	59
2015	**Leoni** Fiação e cabos para Stellantis e GM	42
2025	**Lunelli** Roupas para Lez a Lez, Lunender, Alakazoo e Hangar 33	42

Obs.: Nem todas as empresas operam exclusiva e predominantemente sob o regime de Maquila (é o caso da Inpasa).

Fonte: Data Sur, governo do Paraguai e Câmara de Empresários Brasileiros no Paraguai

MIGRAÇÃO DE EMPRESAS PARA O PARAGUAI VOLTA A SUBIR

Instalação de empresas brasileiras no país diminuiu em 2021 e voltou a crescer em 2023



O governo paraguaio não divulgou as empresas que aderiram à lei de Maquila a partir de 2025; o número do período é dos casos conhecidos, são eles: Lupo, Karsten, Fiasul, JBS, Kidy e Efisa.

Obs. 1: Nem todas as empresas operam exclusiva e predominantemente sob o regime de Maquila (é o caso da JBS).
Obs. 2: Unidade da Efisa no Paraguai deve começar a funcionar no 2º semestre.

Fonte: Governo do Paraguai e Câmara de Empresários Brasileiros no Paraguai.

651 milhões para fabricação de celulares e computadores portáteis.

Até agosto, o Codam havia aprovado 214 projetos em 2026, contra 189 no mesmo período do ano passado. Os valores representam investimentos previstos pelas empresas, não necessariamente recursos já aplicados.

O caso Adata

A fabricante taiwanesa Adata é um exemplo de empresa que avalia oportunidades industriais nos dois países, sem que isso represente uma decisão de substituir suas operações brasileiras.

Em agosto, o Ministério da Indústria e Comércio do Paraguai divulgou que a companhia estudava instalar no país uma fábrica de componentes eletrônicos para atender mercados da América Latina, dos Estados Unidos e do Canadá, com uso dos regimes paraguaios de maquila e de montagem de equipamentos eletrônicos.

Segundo o ministério, o vice-presidente da companhia, Felipe Masselli, afirmou em encontro com autoridades paraguaias que a "ideia é colocar uma fábrica no Paraguai para atender todo o mercado latino-americano". Ele adiantou que representantes da empresa percorreram Minga Guazú para avaliar possíveis espaços para a instalação de uma planta.

No Brasil, a empresa mantém seus planos de expansão. Em fevereiro de 2026, dobrou a área industrial de sua unidade em Manaus, inaugurando um segundo galpão. A companhia fabrica em Manaus módulos de memória DRAM e unidades SSD, utilizando processos automatizados de montagem eletrônica e testes.

Em outubro, a Suframa autorizou a fabricação de servidores de alta potência, destinados principalmente a data centers, com previsão de início da produção em dezembro. O novo projeto prevê a criação de 65 postos de trabalho. A operação envolve a transferência para Manaus de uma linha de servidores anteriormente localizada em Santo Antônio de Posse, no interior de São Paulo.

Em entrevista à PIM Amazônia em setembro, Nivaldo Gagliardo, vice-presidente de Operações da Adata Technology Brasil, avaliou a permanência da companhia no polo amazonense:

"A manutenção constitucional dos incentivos da Zona Franca oferece previsibilidade para investimentos industriais de médio e longo prazo. Uma cadeia produtiva eletrônica consolidada e mão de obra especializada complementam a atratividade local."

Segundo Gagliardo, cerca de 90% da produção brasileira da Adata atende ao mercado nacional.

Enquanto o investimento em Manaus avança, a possível

ENCARGOS BARATEIAM CONTRATAÇÃO NO PARAGUAI

Custos adicionais para o empregador são de 16,5% no país, enquanto no Brasil só FGTS e INSS custam 28%

Brasil	benefícios e direitos	Paraguai
30 dias após 12 meses com adicional de 1/3.	Férias	Período progressivo que atinge 30 dias só após 10 anos e sem adicional.
44 horas semanais com forte regulamentação de horas extras.	Horas semanais	48 horas semanais e regras mais flexíveis para horas extras.
1 salário com encargos obrigatórios (FGTS e INSS).	13º salário	Soma de todos os salários dividida pelos meses trabalhados, sem descontos nem encargos (o chamado aguinaldo).
Obrigatório com encargo de 8%.	FGTS	Não existe.
3 a 5 parcelas calculadas com base nos salários anteriores.	Seguro-desemprego	Não existe.
Obrigatório com desconto de 6% do trabalhador.	Vale-transporte	Não é obrigatório.
Encargo de 1% sobre a folha de trabalhadores que têm direito.	PIS/Pasep	Não existe.
Comum, mas não obrigatório.	Auxílio-alimentação	Raro e não obrigatório.
Saque do FGTS e 40% de multa sobre esse total.	Indenização por demissão	Meio salário mensal por ano trabalhado e 1 salário para funcionários com mais de 10 anos.
20% sobre o valor da folha (INSS).	Previdência	16,5% sobre o valor da folha (IPS).
1% a 3%, dependendo da área.	RAT (Risco de Acidente de Trabalho)	Incluso no IPS.
5,8% a 6,2% sobre o valor da folha.	Sistema S	Não existe.

Obs.: No Paraguai, os funcionários com mais de 10 anos de empresa ganham uma "estabilidade vitalícia".
Fonte: CLT e Código Laboral do Paraguai.

fábrica paraguaia permanece em fase de estudos. Até agora, não houve anúncio de instalação nem de transferência de atividades industriais brasileiras para o país vizinho.

Reforma tributária muda o cálculo

O tratamento diferenciado da Zona Franca foi preservado, com mecanismos como créditos presumidos de IBS e CBS e a manutenção do IPI sobre determinados produtos que também são fabricados em Manaus. A partir de 2027, o IPI será reduzido a zero para grande parte dos produtos industrializados no Brasil, permanecendo como instrumento de proteção à competitividade da Zona Franca nas hipóteses previstas pela legislação. O ICMS será substituído gradualmente pelo IBS entre 2029 e 2033.

"A reforma tende a preservar a força da ZFM e pode ampliar sua vantagem em alguns segmentos voltados ao mercado brasileiro, mas não haverá um vencedor para todos os setores", afirma Lourenço de Almeida Prado.

Segundo ele, a identificação de uma eventual vantagem de Manaus ou do Paraguai dependerá de simulações específicas, "produto por produto, mercado por mercado". As respostas dele sobre cada setor estão no quadro a seguir.

DIFERENÇA POR SETORES

À PIM Amazônia, Lourenço de Almeida Prado fez um comparativo entre diferentes setores para explicar a diferença entre produzir no Paraguai e no Brasil, especialmente na Zona Franca de Manaus.

Como a reforma tributária pode afetar a competitividade do eletroeletrônico e duas rodas?

Nos segmentos de eletroeletrônicos e duas rodas, a manutenção do IPI sobre determinados produtos concorrentes fabricados fora da ZFM ou importados, somada aos incentivos de IBS e CBS em Manaus, pode reforçar a vantagem do polo amazonense.

E nos setores têxtil e de calçados? A comparação muda?

Já nos segmentos têxtil e calçados, nos produtos cujo IPI for zerado, essa proteção específica deixará de existir, e nesse contexto, os custos de fabricação, o transporte e o aproveitamento dos demais incentivos ganham ainda mais importância.

Quais são os principais desafios para garantir, na prática, os benefícios tributários da Zona Franca?

Em relação à ZFM o desafio é fazer a garantia constitucional funcionar na prática, pois será necessário acompanhar a regulamentação dos créditos presumidos de IBS e CBS, suas bases de cálculo e condições de utilização, além da regularidade perante a Suframa e do cumprimento dos projetos aprovados e do Processo Produtivo Básico, quando exigível.

Que mudanças na legislação brasileira e no regime de maquila paraguaio precisam ser acompanhadas nos próximos anos?

Além disso, será preciso acompanhar o tratamento do IPI a partir de 2027 e a substituição gradual do ICMS pelo IBS até 2033, e do lado paraguaio, merecem atenção a regulamentação da nova Lei de Maquila e as regras de origem das mercadorias destinadas ao Brasil.

É possível determinar qual dos dois regimes será mais competitivo ou essa avaliação dependerá de cada produto?

A reforma tributária preserva instrumentos importantes para a ZFM, mas a identificação de eventual ampliação ou redução de sua vantagem em relação ao Paraguai dependerá de simulações por produto e por exercício, com distinção entre as cargas tributárias definitivas, créditos recuperáveis e efeitos financeiros sobre a operação.



PARABÉNS *Manaus*

PELOS 357 ANOS DE HISTÓRIA, CORAGEM E FUTURO.

Abraçada pela grandiosidade da floresta e pela força dos nossos rios, Manaus é, há séculos, o coração de um povo resiliente e sonhador.

Nós, da Distribuidora Atem, temos muito orgulho das nossas raízes manauaras. É daqui que extraimos a garra para acordar cedo e a inspiração para conectar a Amazônia a todo o Brasil.

Hoje, celebramos a cidade que nos ensina, todos os dias, que a verdadeira força motriz é a nossa origem.

Parabéns, Manaus.
A energia que nos move, nasce da nossa gente.

Saiba mais em:
atem.com.br

atem

Caroço de açaí abastece caldeira de refinaria em Manaus e reduz custo de vapor

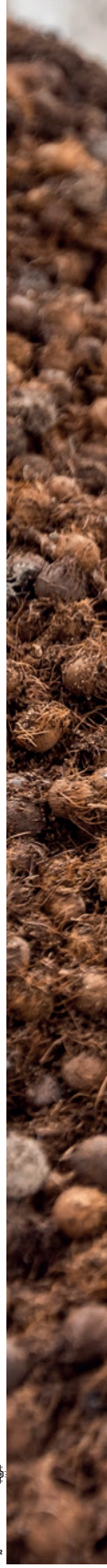
Segundo o Grupo Atem, testes indicaram custo 70% menor que o da geração com óleo combustível; equipamento tem capacidade para produzir até 18 toneladas de vapor por hora

Da **REDAÇÃO**

O caroço que sobra do processamento do açaí passou a ter uma utilização industrial em Manaus: gerar vapor para a Refinaria da Amazônia (Ream), pertencente ao Grupo Atem. A unidade implantou uma caldeira alimentada pelo resíduo do fruto, com capacidade para produzir até 18 toneladas de vapor por hora. Segundo a companhia, os testes iniciais apontaram redução de aproximadamente 70% no custo de geração de vapor em comparação com o uso de óleo combustível.

A implantação começou em 2025, como parte do programa de modernização da refinaria. O equipamento utiliza a biomassa para produzir o calor necessário à geração de vapor, empregado em diferentes etapas do processamento de petróleo.

As caldeiras convencionais, movidas a óleo e gás, continuam disponíveis para atender à demanda em períodos de maior consumo ou durante eventuais paradas da unidade de biomassa.



DIVULGAÇÃO



Aproveitamento do caroço de açaí começou em 2025 na Ream



DIVULGAÇÃO

Projeto garantiu nova destinação ao caroço do açaí

18 toneladas por hora

Capacidade de produção de vapor da nova caldeira da Ream, abastecida com caroços de açaí.

O vapor tem várias funções na operação da refinaria. É utilizado no aquecimento de tanques, incluindo os destinados ao armazenamento de asfalto, no acionamento de equipamentos e em processos que exigem determinadas condições de pressão e vácuo. Também auxilia procedimentos de segurança, como a retirada de petróleo e combustíveis de equipamentos e tubulações em situações específicas.

O ganho econômico apresentado pelo Grupo Atem foi identificado durante o comissionamento, etapa de testes e ajustes do equipamento antes de sua operação plena. Dados levantados indicam uma redução de aproximadamente 70% no custo de geração de vapor em comparação com o uso de óleo combustível.

Do caroço à caldeira

Além da redução de custos, o projeto abriu uma nova destinação para o caroço de açaí, resíduo gerado em grande quantidade depois da extração da polpa. Embora a biomassa já seja utilizada para produzir calor em outros segmentos industriais, seu aproveitamento em uma refinaria exige fornecimento regular e características adequadas para manter a geração de vapor.

Essa etapa é conduzida pela Bioenergia da Amazônia, empresa do próprio Grupo Atem responsável pela captação, processamento e fornecimento da biomassa. A operação envolve comunidades e fornecedores locais e inclui atividades de coleta, armazenamento e transporte do material até a refinaria.

A disponibilidade do caroço na região é uma das vantagens apontadas pela companhia. Diferentemente

de outras matérias-primas energéticas que precisam ser transportadas por longas distâncias, o resíduo pode ser obtido nas áreas produtoras e de beneficiamento do açaí no Norte.

O CEO do Grupo Atem, Fernando Aguiar, afirma que a iniciativa também "cria novas oportunidades para uma cadeia que gera renda e dá uma destinação útil a um material que antes era tratado como resíduo".

Na Ream, a caldeira integra um programa mais amplo de modernização da unidade, inaugurada em 1957. Segundo o Grupo Atem, o projeto busca reduzir a utilização de combustíveis convencionais na geração de vapor, sem comprometer o fornecimento necessário ao funcionamento da refinaria.

A empresa já estuda outra aplicação para a biomassa, desta vez na geração de energia elétrica. Os equipamentos destinados ao projeto estão sendo recebidos, enquanto a viabilidade técnica e econômica continua em avaliação. Ainda não foi informado um prazo para o início dessa operação.

70%

Redução aproximada no custo de geração de vapor em comparação com o óleo combustível, segundo testes realizados pelo Grupo Atem.



DIVULGAÇÃO

Unidade passa por um processo de modernização

Como a indústria de Manaus emprega aviões em sua logística

Modal aéreo respondeu por 37,6% do valor das importações típicas do PIM em 2025; equipamentos eletrônicos lideram as cargas movimentadas no Aeroporto Eduardo Gomes

Por MARIA AMÂNCIO

A navegação continua sendo a principal via para o transporte de grandes volumes de mercadorias que abastecem o Polo Industrial de Manaus (PIM), mas o avião responde por uma parcela expressiva do valor dos insumos importados pelas fábricas. Em 2025, US$ 5,35 bilhões dos US$ 14,25 bilhões em importações típicas do PIM chegaram por via aérea, o equivalente a 37,6% do valor FOB, segundo levantamento do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam), com dados do Comex Stat.

Segundo a Associação Nacional de Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos (Eletros), a decisão é econômica: as empresas comparam o custo adicional do frete aéreo com o prejuízo de uma eventual parada na produção.

Essa lógica ficou evidente na seca de 2024, quando a indústria recorreu a voos cargueiros fretados para reduzir o risco de interrupções no abastecimento. Naquele ano, o Aeroporto Eduardo Gomes registrou a maior movimentação da série recente, com 139.704 toneladas.



DIVULGAÇÃO



Terminal de cargas do aeroporto de Manaus é o terceiro maior do País



DIVULGAÇÃO

Equipamentos eletrônicos respondem por 47% das cargas processadas no aeroporto de Manaus

MOVIMENTO DE CARGAS

99.123 toneladas

de cargas movimentadas em 2026, de janeiro a setembro no aeroporto Aeroporto Eduardo Gomes

Em 2025, o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes movimentou 133.343 toneladas de cargas nacionais e internacionais. Aproximadamente 60% desse volume estiveram relacionados à Zona Franca de Manaus (ZFM), segundo a concessionária Vinci Airports. Os equipamentos eletrônicos lideraram a movimentação, com 47,71% das cargas processadas, seguidos por máquinas e equipamentos, com 16,97%.

O perfil das mercadorias mostra por que o transporte aéreo ocupa um espaço importante na logística industrial, mesmo com custos superiores aos dos modais aquaviários. A rapidez na chegada de componentes, peças de reposição e máquinas pode compensar o frete mais caro quando a demora representa risco de interrupção da produção ou exige a manutenção de estoques elevados.

Além dos equipamentos eletrônicos e das máquinas, produtos químicos e farmacêuticos responderam por 5,14% das cargas processadas pelo terminal, enquanto bens de consumo representaram 5,10%. Outros produtos somaram 25,01%, conforme classificação apresentada pela Vinci.

A evolução das cargas

O movimento de cargas no Aeroporto Eduardo Gomes cresceu nos últimos cinco anos, embora com oscilações relacionadas à atividade industrial e às condições de transporte na região.

Em 2020, o terminal processou 105.032 toneladas. O volume passou para 125.755 toneladas em 2021 e permaneceu praticamente estável em 2022, com 125.562 toneladas. No ano seguinte, recuou para 119.976 toneladas, antes de alcançar o recorde de 139.704 toneladas em 2024.

Segundo a Vinci, o resultado de 2024 foi influenciado pela contratação extraordinária de voos cargueiros durante a seca severa, quando as restrições à navegação aumentaram as dificuldades para o abastecimento das fábricas.

Em 2025, a movimentação caiu 4,6% em relação ao ano anterior, mas permaneceu 27% acima do volume registrado em 2020. De janeiro a setembro de 2026, o aeroporto movimentou 99.123 toneladas, segundo dados fornecidos pela concessionária à PIM Amazônia.

Um dos destaques ocorreu em julho, mês tradicionalmente marcado pelas férias coletivas de parte das indústrias do PIM. A movimentação alcançou 11,6 mil toneladas, recorde para o período e crescimento de 15% em relação a julho de 2025.

As cargas domésticas destinadas a Manaus tiveram desempenho ainda mais expressivo, com aumento de 41%, alcançando 6.093 toneladas. Nas importações, o volume total permaneceu estável, mas os cinco maiores clientes do segmento eletroeletrônico registraram crescimento de aproximadamente 30% no peso das mercadorias movimentadas, segundo a concessionária.

O resultado de julho indica aumento da demanda naquele período, mas a série histórica ainda não permite afirmar que o transporte aéreo esteja em expansão contínua. Os volumes variam conforme a produção industrial, a disponibilidade de voos e as condições dos demais modais.

Quando o avião compensa

A utilização do transporte aéreo está relacionada principalmente às características das mercadorias e ao impacto financeiro de eventuais atrasos.

No setor eletroeletrônico, que concentra a maior participação nas cargas processadas pelo aeroporto, a escolha envolve principalmente insumos



DIVULGAÇÃO

Aeroporto Eduardo Gomes movimentou 133,3 mil toneladas de cargas em 2025



DIVULGAÇÃO

A estrutura de cargas do Aeroporto Eduardo Gomes possui mais de 45 mil metros quadrados

de alto valor agregado e componentes necessários à continuidade da produção.

"O frete aéreo se torna indispensável em situações pontuais, como uma necessidade urgente de reposição de componentes para evitar a interrupção da produção. A empresa compara o custo adicional do transporte com o prejuízo de uma eventual parada. É uma decisão econômica, tomada conforme a necessidade de cada operação", afirma Jorge Nascimento, presidente-executivo da Eletros.

Segundo ele, a utilização também depende das características físicas e comerciais dos produtos, além das exigências de segurança e dos prazos de entrega.

"A decisão considera valor, peso, volume, segurança e urgência da entrega. Principalmente semicondutores e outros componentes sofisticados de alto valor agregado são transportados por avião quando precisam ser adquiridos fora da região", destaca.

O levantamento apresentado pela Vinci, com base nos dados do Cieam e do Comex Stat, mostra que a participação do avião no valor das importações típicas do PIM foi de 44,5% em 2023, caiu para 39,5% em 2024 e chegou a 37,6% em 2025.

Os percentuais não representam a proporção de toneladas transportadas. Referem-se ao valor FOB das mercadorias importadas, o que evidencia a importância econômica dos produtos que chegam a Manaus por avião, apesar de seu menor peso relativo no conjunto das operações logísticas.

Para Márcio Paixão Ribei-

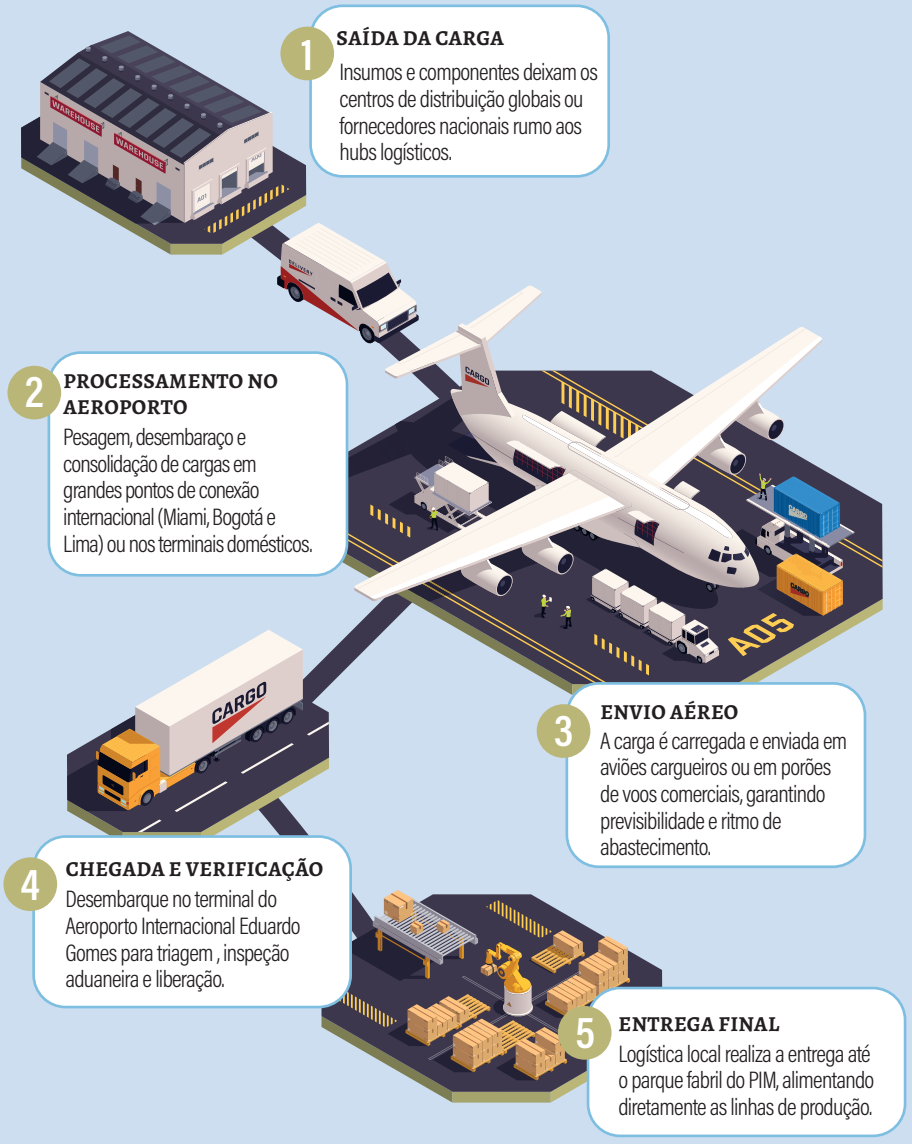
ro, presidente do Conselho Regional de Economia do Amazonas e Roraima (Corecon-AM/RR), a escolha do transporte depende de uma avaliação mais ampla do custo industrial.

"Na nova economia industrial, o frete mais barato nem sempre é o econômico. O que determina a competitividade é o custo total da operação, incluindo o preço do transporte, capital imobilizado, o risco de paralisação e o tempo de resposta ao mercado", afirma.

A gerente-geral de cargas da Vinci Airports para os aeroportos da Amazônia, Luciana Procoro, também aponta o custo como um dos principais fatores que limitam o crescimento do transporte aéreo.

"O transporte aéreo precisa ser economicamente viável, considerando não apenas o frete, mas também os custos de estoque, o risco de interrupção da produção e o tempo de entrega. Uma carga aérea mais cara pode ser economicamente melhor quando reduz dias de estoque, evita parada de linha ou permite uma resposta mais rápida ao mercado", explica.

FUNCIONAMENTO DA CADEIA DO TRANSPORTE AÉREO PARA O PIM



O peso do transporte pelos rios

Apesar da importância do avião para determinadas mercadorias, a navegação permanece fundamental para o abastecimento da indústria e a distribuição da produção de Manaus.

Segundo o Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a navegação interior brasileira movimentou 91,3 milhões de toneladas em 2025. A Região Norte respondeu por 74,1% desse volume, refletindo a importância das hidrovias para o transporte de mercadorias na região.

Somente a hidrovia do Madeira movimentou 12,1 milhões de toneladas no ano passado, crescimento de 20,4% em relação a 2024. O corredor, que liga Porto Velho à foz do rio Madeira e ao rio Amazonas, transporta principalmente grãos, além de combustíveis e outras mer-



DIVULGAÇÃO

Estrutura pode receber até quatro aeronaves Boeing 747 simultaneamente

cadorias destinadas ao abastecimento regional.

Os indicadores abrangem diferentes cadeias produtivas e não representam exclusivamente o movimento de mercadorias do PIM. Ainda assim, ajudam a dimensionar a escala do transporte aquaviário na região.

Durante a TranspoAmazônia, realizada em maio, a Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia (Fetramaz) apresentou números que também ilustram a dimensão das operações logísticas regionais. Segundo a entidade, a movimentação supera 1 milhão de TEUs — unidade equivalente a um contêiner de 20 pés — e pouco mais de 100 mil carretas por ano.

A federação chamou atenção para a distância entre Manaus e os principais centros fornecedores de matérias-primas e consumidores de produtos industrializados, sobretudo no Sudeste. Segundo a apresentação da entidade, mais de 60% das matérias-primas utilizadas pela indústria são importadas.

Outro desafio é a variação do nível dos rios amazônicos. A Fetramaz destacou que a diferença entre os períodos de cheia e vazante pode chegar a 15 metros, exigindo adaptações nas operações de transporte e no planejamento do abastecimento industrial.

Na seca de 2024, as dificuldades de navegação contribuíram para a contratação de voos cargueiros adicionais. O transporte aéreo, porém, não depende exclusivamente dessas situações para ser utilizado. A necessidade de receber componentes com rapidez faz parte da rotina de determinados segmentos industriais, independentemente das condições dos rios.

Capacidade para crescer

O Aeroporto Eduardo Gomes dispõe de infraestrutura para ampliar suas operações de carga sem depender, inicialmente, de uma expansão equivalente de sua estrutura física.

Segundo a Vinci, o Manaus Airport Cargo possui mais de 45 mil metros quadrados, funciona 24 horas por dia e tem capacidade para atender simultaneamente quatro aeronaves Boeing 747. Atualmente, o terminal utiliza menos de

50% de sua capacidade anual de movimentação.

Isso não significa que toda a capacidade ociosa possa ser ocupada imediatamente. Para a concessionária, o crescimento depende da combinação entre frequência de voos, custos competitivos e oferta de serviços adequados às necessidades das empresas.

A malha doméstica de cargas mantém conexões com aeroportos como Viracopos, em Campinas, Guarulhos, Brasília, Recife e Fortaleza. Entre as companhias que realizam operações regulares estão Latam, Azul, Braspress, Sideral, Total e Modern Logistics.

O transporte também ocorre em aeronaves de passageiros, que levam mercadorias nos porões, modalidade conhecida como *belly cargo*. O aumento da oferta de voos comerciais pode ampliar a capacidade de movimentação sem a necessidade de utilizar exclusivamente aeronaves cargueiras.

Nas operações internacionais, Miami é um dos principais pontos de conexão das cargas destinadas a Manaus, especialmente de componentes eletrônicos procedentes de países asiáticos, como China, Coreia do Sul, Taiwan e Vietnã. Bogotá, Panamá e Lisboa também integram a rede de conexões do aeroporto.

Atualmente, grande parte das importações internacionais processadas no Eduardo Gomes é nacionalizada em Manaus para atender à indústria e ao mercado regional. A Vinci pretende ampliar essa atuação, desenvolvendo conexões que permitam ao terminal participar também de operações de redistribuição de mercadorias.

Novas conexões internacionais

Uma das novidades de 2026 foi a entrada em operação de uma rota cargueira regular entre Manaus e Lima, no Peru. A ligação semanal, iniciada em 10 de agosto pela Azul Logística, utiliza uma aeronave Airbus A321 com capacidade para transportar até 23 toneladas por voo.

A conexão amplia as alternativas de transporte internacional e abre a possibilidade de utilização de corredores logísticos que passam pela costa do Pacífico.

Uma das propostas estudadas pela concessionária é combinar o transporte marítimo e o aéreo, operação conhecida como *Sea-Air*. Nesse modelo, mercadorias produzidas na Ásia desembarcariam no Porto de Chancay, no Peru, seguiriam por terra até Lima e depois seriam transportadas por avião até Manaus.

A intenção é oferecer uma alternativa intermediária entre o frete integralmente aéreo, mais caro, e o transporte marítimo tradicional, que exige prazos maiores. Outra possibilidade é utilizar Lima como ponto de conexão entre voos internacionais, no modelo *Air-Air*.

A rota aérea já está em funcionamento, mas o corredor que envolve o Porto de Chancay ainda é apresentado pela Vinci como uma possibilidade logística. Não há dados divulgados que comprovem sua utilização regular para o abastecimento do PIM.

Além das conexões industriais, a concessionária busca ampliar sua atuação no comércio eletrônico internacional. Em junho, anunciou a implantação do serviço de remessas expressas, conhecido como *courier*, no terminal de cargas.

A proposta é permitir o desembaraço e a distribuição de encomendas internacionais com maior rapidez. Segundo a Vinci, a estrutura poderá reduzir de até 60 dias para aproximadamente uma semana o prazo de entrega de determinadas compras destinadas à Região Norte. A concessionária informou em agosto que a implantação seria concluída nos meses seguintes.

A diversificação das operações poderá aumentar a utilização da capacidade instalada no aeroporto. Para a indústria, a expansão do transporte aéreo continuará dependendo principalmente da relação entre o custo do frete, o valor das mercadorias e os prazos exigidos pelas linhas de produção.

POR QUE COMPRAMOS CARROS QUE NÃO PRECISAMOS E COMO O AUTOMÓVEL MOLDOU NOSSA MENTE



A Máquina do Desejo
Sergio Quintanilha
Appris Editora
179 páginas

Por que você deseja aquele carro que não precisa? Por que um pedaço de metal, plástico e borracha consegue provocar sentimentos tão intensos? Durante 140 anos, o automóvel dominou a imaginação humana de uma forma que nenhum outro objeto conseguiu. A resposta para esse fenômeno está numa fábrica invisível que opera há mais de um século, produzindo desejos em escala industrial. Neste livro provocador e acessível, Sergio Quintanilha — jornalista que se notabilizou por escrever sobre carros de maneira simples e didática e doutor em comunicação pela USP — revela os segredos por trás do fetiche mais bem-sucedido do capitalismo. Não através de teorias complexas, mas com a escrita envolvente de quem conhece profundamente tanto a indústria quanto a ciência que a sustenta. Da linha de montagem de Henry Ford aos carros elétricos autônomos de hoje, o livro atravessa 120 anos de dados históricos extraídos de quatro momentos decisivos: 1900, 1940, 1980 e 2020. O que essa pesquisa revela é, ao mesmo tempo, fascinante e inquietante: não estamos apenas mudando — estamos vivendo uma metamorfose. Com o estilo narrativo que conquistou milhões de leitores ao redor do mundo e o rigor de uma pesquisa acadêmica profunda, A Máquina do Desejo é, ao mesmo tempo, uma história fascinante, uma análise da sociedade contemporânea e um alerta: você acha que escolhe o que deseja e sabe quem controla esse desejo. Mas será que escolhe e sabe mesmo?

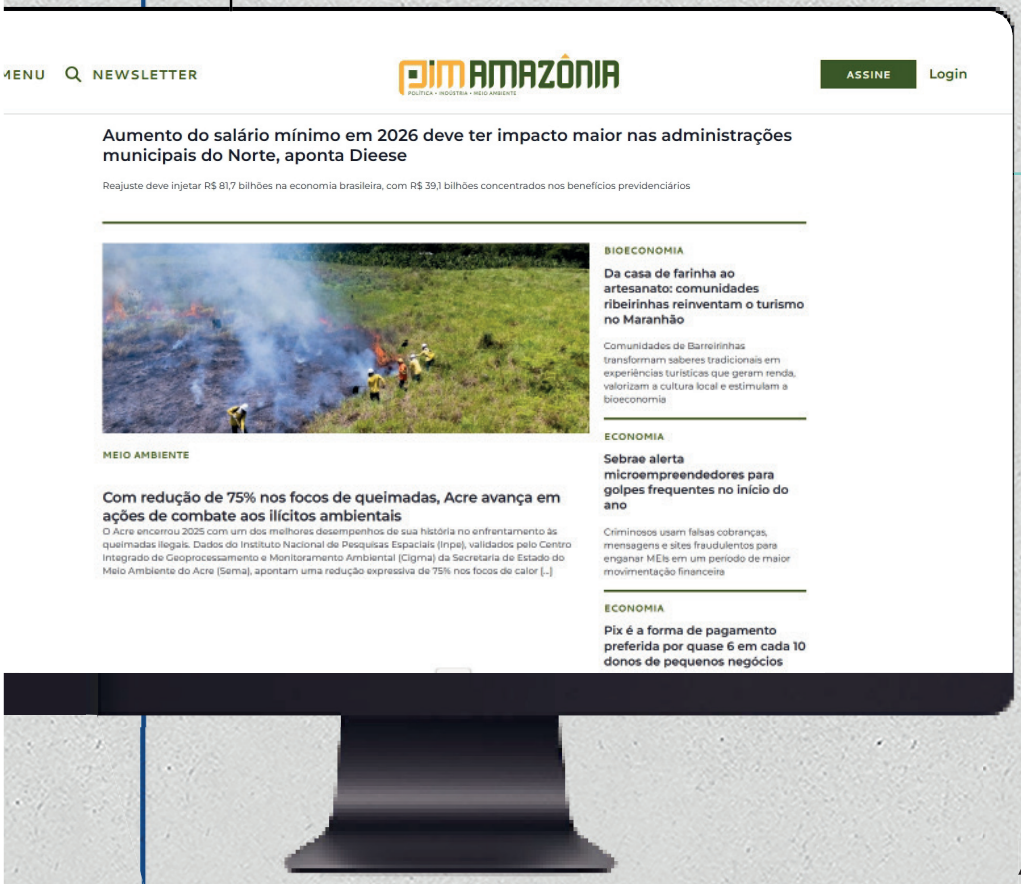
Sobre o autor

Sergio Quintanilha é doutor em Ciências da Comunicação pela USP (Universidade de São Paulo), jornalista com atuação em revistas e sites automotivos desde 1990.

Acompanhe o Site da **PIM Amazônia**

Mundanças movem a economia.
Há 15 anos a PIM vem evoluindo para levar informação de qualidade a você.

REPORTAGENS EXCLUSIVAS





ATUALIZAÇÕES DIÁRIAS

Cadastre-se e receba nossas newsletters gratuitas

Acompanhe nossas redes sociais

Casa das Correias CDC

Tudo em um só Lugar!



- Elétrica
- Tintas
- Casa&UD
- Mangueiras
- Proteção
- Ferramentas
- Máquinas
- Construção
- Marcenaria
- Correias
- Limpeza
- Navegação

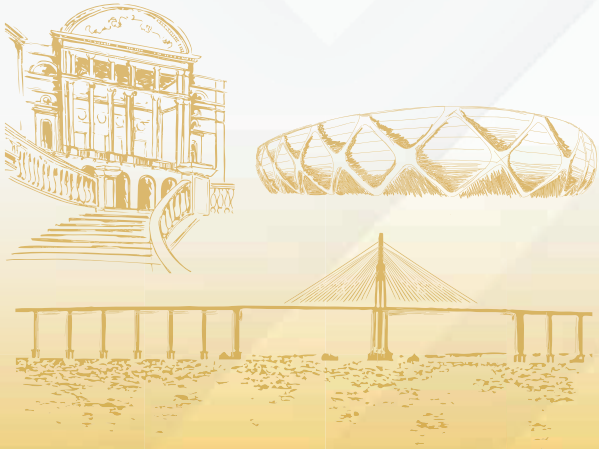
+60 MIL ITENS

45 ANOS DE HISTÓRIA

MAIOR MIX DE PRODUTOS DA CIDADE

VALORES

- Inovação
- Competência
- Respeito
- Agilidade
- Transparência
- Compromisso Social





JAPIIM | C. NOVA | CENTRO | PARQUE 10