

OMDN

O MUNDO DOS NEGÓCIOS

ANO 3 · N. 15
NOV.2019

MERCADO DA INFORMÁTICA: UM DOS GRANDES NEGÓCIOS GLOBAIS

Setor competitivo e rigoroso exige conhecimento dos negócios internacionais na busca pelos melhores produtos, preços e soluções logísticas

P. 6 e 7

**Costurando
relações com o
mercado chinês**

P. 3

**Sinalização
portuária:
garantia de
segurança e
organização**

P. 8

**Aprendizado
e experiência
do outro lado
do mundo**

P. 9



Cross-Docking
Operação *Back to Back*
Mito ou Verdade
Dicionário do Comex
FreeTime

EDITORIAL

O Mundo para Todos



Mesmo com a popularização da internet nos anos 90, era difícil imaginar a amplitude de comunicação que isso alcançaria. Muitos apostavam apenas em mais uma possibilidade de entretenimento. Poucos, no entanto, já viam as oportunidades de negócios e a aproximação mundial que estava por vir.

Hoje, os negócios internacionais estão à disposição de todos, seja uma multinacional ou mesmo um microempreendedor individual. Em tempo real, por exemplo, podemos ver a linha de produção em uma fábrica chinesa a partir do Brasil ou simplesmente resolver detalhes técnicos com um cliente no exterior em minutos. O fax não permitia isso e, muito menos, o simples telefone. A velocidade de solução, hoje, permite o atendimento à dinâmica do mercado com clientes cada vez mais exigentes, independentemente

do tamanho da empresa.

Os casos de conquistas pessoais dentro do mundo dos negócios podem ser o estímulo para tantos outros. Para mim, é! Além, claro, da satisfação de poder participar direta ou indiretamente do desenvolvimento deste relativo novo mundo. A história do André, contada nas páginas seguintes, é um exemplo marcante e permite mensurarmos um pouco o tamanho dessas oportunidades. Mas, claro, o empreendedorismo dentro dele é que faz a diferença.

Por isso, apresentamos outras tantas matérias marcantes a seguir. Para poder expandir o que vemos de bom. E também aproveitamos da internet para alcançar com mais amplitude o que fazemos com o maior cuidado. Tudo e muito mais dentro do www.omdn.com.br. Enjoy it!



Marcelo Raupp

Diretor Geral de O Mundo dos Negócios

Charge Marcos Sônego



EXPEDIENTE

Realização

OMDN - O Mundo dos Negócios
www.omdn.com.br

Coordenação Geral

Marcelo Raupp

Jornalista Responsável

Rafael Matos
JP - 1240/SC

Textos

Marcelo Raupp
Rafael Matos

Foto da Capa

Imagem de Michal Jarmoluk por Pixabay

Charge

Marcos Sônego

Diagramação

Rodrigo Lodetti

Colaboração

André Barchinski, Caio Oliveira, Carlos Castro, David Ceroll, Leonardo Emilio, Melissa Aragão de Souza, Millena Biff, Rafael Scotton, Rafael Schneider, Ricardo Ramos, Rodrigo Ruckhaber, Sílvia Mendes, Sinara Bueno e Vítor Bosco.

Sugestões e dúvidas

contato@omdn.com.br

CASE

COSTURANDO RELAÇÕES COM O MERCADO CHINÊS

Comerciante de máquinas de costura aposta na importação para se destacar

O mercado de comércio de máquinas de costura é competitivo, mas não fica restrito aos grandes *players*. Pequenos comerciantes como o criciumense André Barchinski Mattei, que atua na revenda de equipamentos para empresas de confecção, têm buscado opções para obter melhores resultados. A empresa dele, a André Máquinas, vende, instala e dá suporte a soluções de automação. Mas para se destacar é preciso ir mais longe.

“Por ser um setor muito competitivo, com muita concorrência, e margem cada vez menor, está se tornando muito difícil trabalhar assim, então nós buscamos alternativas”, conta Barchinski. Neste contexto, a China surgiu naturalmente como o caminho a ser buscado. “Ouvia falar muito da China e acabou se tornando um sonho ir para lá”, acrescenta.

O sonho que virou projeto foi concretizado este ano com a primeira viagem internacional. Durante 10 dias visitou feiras, costurou relações com fornecedores e agora busca comprar os equipamentos que revende no Brasil. “Quando pensamos nesta viagem não sabíamos nem por onde começar. Mas buscamos a assessoria da UNQ Import & Export para obter a orientação necessária. O acompanhamento foi essencial para aproveitar todo o tempo na China. É uma viagem longa, com uma língua muito diferente e tudo precisa ser muito bem aproveitado”, relata.

André Máquinas

As primeiras máquinas importadas já estão em trânsito e em breve estarão disponíveis para os primeiros negócios. “O investimento em inovação, tecnologia e automação é o que tem garantido a eficiência e resultado no ramo da confecção”, avalia. “Nosso desafio é



Barchinski conheceu fornecedores e estabeleceu relações internacionais

mostrar para os clientes que o investimento feito será pago com o aumento de produtividade”.

Barchinski considera que um dos diferenciais da empresa é o atendimento personalizado e próximo de uma assessoria. “Nós vamos até o cliente, montamos a máquina, fazemos testes e damos treinamento”, conta.

De garçom a comerciante de máquinas

Apesar de se considerar surpreso com o primeiro contato com a China e os chineses, a trajetória pessoal do comerciante André Barchinski Mattei tem muitas semelhanças com a realidade dos asiáticos.

Ao ficar órfão de pai aos 7 anos de idade se viu na obrigação de trabalhar já aos 12 anos como garçom para ajudar em casa onde vivia com a mãe e a irmã. Logo depois, entre os 13 e 14 anos teve os primeiros contatos com o setor têxtil. “Trabalhei como ajudante

de confecção e fábricas de costura até os 19 anos”, relembra.

Depois disso fez um curso de mecânico e seguiu atuando em fábricas até chegar a um comércio de máquinas onde ficou até os 26 anos. “E ainda fazia uns bicos de garçom aos finais de semana para completar a renda”.

Superou a depressão e decidiu que voltaria para a área de máquinas de confecção. Sem dinheiro para começar, trabalhou como ajudante de pedreiro até juntar o capital inicial. “Não era muito dinheiro, mas consegui comprar três maquininhas usadas e dar o pontapé inicial”.

“Se eu olhar para nove anos atrás e comparar com os dias de hoje não dá nem para dizer que estamos falando da mesma pessoa. Começamos sem nada mesmo e hoje conseguimos melhores condições”, finaliza.

COMEX

DETALHES QUE FAZEM A DIFERENÇA NA OPERAÇÃO BACK TO BACK**Aspectos tributários e cambiais devem ser observados para garantir eficiência**

Embora as operações *back to back* sejam recorrentes nos negócios internacionais, elas não são, necessariamente, uma operação de importação ou de exportação dentro do país em que se situa a sede da prestadora do serviço. Isso porque se trata de uma negociação triangular onde, por exemplo, uma empresa situada no Brasil compra mercadorias de uma empresa da China e as vende e entrega diretamente para outra empresa sediada no Paraguai.

"Nesses casos, a mercadoria não é internalizada para ser posteriormente remetida ao destinatário. Por esse motivo, não ocorre o desembaraço aduaneiro, não havendo, por conseguinte, o fato gerador dos tributos relacionados à importação ou à exportação, como o II, IE, IPI-Importação, PIS-Importação, COFINS-Importação, entre outros", explica o advogado e especialista em direito tributário, Rafael Scotton.

Mesmo assim é preciso ficar atento aos aspectos tributários e cambiais da operação. Scotton informa que mesmo que a mercadoria não transite no território brasileiro, a receita proveniente dessa operação deverá ser tributada da mesma maneira que as demais operações internas, na forma do regime tributário adotado.

"Sobre essa tributação da receita, vale destacar que, infelizmente, nesse tipo de operação não é aplicável ao PIS e à COFINS internos a isenção decorrente das 'receitas de exportação', prevista na legislação de regência dessas contribuições, como muitos contribuintes pretendiam. Isso porque, como dito inicialmente, nas operações de '*back to back*' não há nem importação e nem exportação da mercadoria pelo território nacional.



Para que houvesse tal isenção, seria necessária a internalização dos produtos e a posterior remessa ao exterior,

que, sem dúvidas, custaria muito mais que a isenção pleiteada", avalia.

Rafael Scotton observa ainda as vantagens e desvantagens da operação *back to back*. "Como vantagem seria justamente o ganho tributário e a agilidade na entrega, na medida em que se encurta o caminho até o destinatário final e se evita uma parcela do desgaste burocrático aduaneiro. No entanto, o controle de qualidade da entrega fica prejudicado, uma vez que não é possível qualquer conferência da mercadoria na sede da empresa. Ainda, nesse tipo de operação poderá haver um maior volume documental e um controle mais rigoroso do processo", conclui.

INFORMAÇÃO



"O seguro internacional cobre todos os possíveis danos".

MITO. A contratação de um seguro transporte internacional é fundamental para minimizar riscos e prejuízos diante dos imprevistos que são inerentes a esta atividade. O conhecimento sobre o que está sendo contratado também é importante para saber o que está protegido e quais são as condições que garantem a cobertura. Considerar que o seguro internacional cobre todos os possíveis danos é mito.

Quem colabora para esclarecer o tema é o especialista na área e Sócio-Diretor Comercial da Ação Administradora e Corretora de Seguros Ltda, Thiago Alberto De Zorzi Dalke.

"De acordo com as condições padronizadas da circular SUSEP Nº 354, o seguro de transporte garante a cobertura dos prejuízos de perda ou dano material sofridos pelo objeto

segurado, em consequência de quaisquer causas externas. Ou seja, para se ter cobertura, é preciso ocorrer algum tipo de avaria involuntariamente causada de "fora para dentro", como por exemplo, uma molhadura na carga decorrente de um furo no container ou um amassamento. Assim, danos causados por insuficiência de embalagem, vazamentos comuns ou diferenças naturais, atrasos, insolvência ou inadimplemento financeiro, vício próprio do produto (Exemplo: Uma batata crua, fechada em um local quente, inevitavelmente irá brotar) ou até mesmo o sumiço de uma carga onde não se comprova nenhum tipo de violação, não tem cobertura! Para mais informações sobre estas e outras situações que não estão amparadas nos seguros de transporte, o leitor pode consultar:

<http://www.susep.gov.br/download/menubiblioteca/SeguroTransporte.pdf>

INOVAÇÃO

CROSS-DOCKING: COMO O SERVIÇO PODE CONTRIBUIR COM A LOGÍSTICA

Serviço dá agilidade à distribuição e pode reduzir custos com demurrage

O *cross-docking* é um dos aspectos da cadeia de suprimentos que muitas empresas estão tirando proveito. Esta prática envolve entregar produtos de uma fábrica, por exemplo, diretamente ao consumidor ou à loja de varejo, sem muito manuseio ou tempo de armazenamento. "O *cross-docking* pode ser definido como uma operação do sistema de distribuição na qual os produtos de um veículo são recebidos, separados, e encaminhados para outro veículo", define o gerente comercial da Agillog Transportes, Leonardo Emílio.

Uma explicação prática do *cross-docking* pode ser exemplificada quando um cliente não possui doca ou rampa para descarga de um container. "Assim descarregamos a mercadoria do container, e em seguida já carregamos em um veículo que seja apropriado para o

recebimento do cliente", explica Emílio.

"Outro exemplo é quando a viagem é longa e está correndo a *demurrage* do container. O *cross-docking* permite o descarregamento imediato e a liberação do container para retornar à cidade de origem e ser devolvido no terminal" acrescenta o profissional da Agillog.

Na Agillog, esse serviço surgiu em novembro de 2017, quando a empresa iniciou a operação com armazenagem para atender a necessidade de alguns clientes. "Desde então o mesmo foi aumentado o volume, e hoje muito mais empresas procuram esse tipo de serviço por dificuldade de recebimento, divisão da carga, onde cada parte vai para destinos diferentes", lembra Emílio.

"Existem algumas situações que indicamos o serviço aos nossos clientes, porém o correto é fazer uma análise de caso a caso para verificar se implementar esse serviço é viável, em muitos casos é possível até conseguir uma boa redução nos custos logístico", completa Leonardo Emílio.



VANTAGENS DO CROSS-DOCKING

- Conferência da carga
- Separação
- Paletização quando necessário
- Etiquetagem antes de chegar no cliente
- Averiguação da carga, para confirmar que a mesma chegue ao seu destino final sem falta ou avaria
- Redução do custo logístico



PANORAMA

Qual a expectativa para 2020?

"O ano de 2020 tende a ser positivo na economia, pois estão sendo trabalhadas todas as reformas que tem travado o crescimento. Mesmo com o cenário externo não sendo favorável devido a guerra comercial USA x China e o efeito Argentina, poderemos duplicar o crescimento do PIB de 2019. Enfim o avião apontou o bico para cima".

FERNANDO ZANCAN, presidente da Associação Brasileira de Carvão Mineral

"Para 2020, a projeção é que o setor plástico cresça cerca de +1,5% em produção física, em decorrência de acontecimentos que podem afetar positivamente o ambiente de negócios, como a aprovação da Reforma da Previdência e o encaminhamento da Reforma Tributária, permitindo um cenário mais promissor para o empresário. Tal projeção indica recuperação em relação às estimativas revisadas para 2019".

JOSÉ RICARDO RORIZ COELHO, presidente da Abiplast

"O planejamento das contas do Estado para 2020 é o equilíbrio de despesas. O Governo continuará seguindo na contenção e organização de gastos, para termos mais verba para investimentos.

Outro foco importante em 2020 será o combate à sonegação e a implantação do projeto da Nota Fiscal ao Consumidor Eletrônica (NFC-e), que será emitida no Sistema de Administração Tributária (SAT), em substituição ao Emissor de Cupom Fiscal (ECF) para facilitar os controles fiscais, principalmente de estoques de mercadorias e das malhas fiscais".

CARLOS MOISÉS, governador de Santa Catarina

"Todos os indicadores da economia nacional já estão apontando para uma curva de crescimento. Estamos com os menores índices de juros da história, com inflação controlada, e com as reformas já realizadas como a Trabalhista, Previdenciária, e com as que virão: Tributária, do Estado e a Administrativa, com certeza vamos alavancar a economia para o ano de 2020".

MOACIR DAGOSTIN, Presidente da Acic

TECNOLOGIA

Vítor Bosco e Caio Oliveira atuam no setor de compras e importação da PowerPC, de Belo Horizonte

MERCADO DA INFORMÁTICA ESTÁ ENTRE OS GRANDES NEGÓCIOS GLOBAIS

Setor competitivo e rigoroso exige conhecimento dos negócios internacionais na busca pelos melhores produtos e preços

O avanço da tecnologia sobre todos os setores colocou a indústria de informática entre os grandes negócios globais. E como todo mercado gigantesco a competitividade é acirrada, exigindo dos players envolvidos uma atenção a cada detalhe do processo desde a produção até a venda final ao consumidor.

“Não somente a informática, mas acredito que o mercado de inovação em geral tende a crescer ainda por muitos anos. Vejo que

estamos na Era da Informação e isso devido ao salto tecnológico que se teve principalmente nos séculos XX e XXI. Porém, definitivamente é um mercado muito competitivo e rigoroso, tanto o nacional quanto o internacional”, avalia Caio Oliveira, que atua no setor de compras e importação da PowerPC, empresa de Belo Horizonte que atua no comércio de equipamentos de informática.

Segundo a Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee) a indústria de equipamentos de informática nacional cresceu 2% em 2018. O número ainda pode ser interpretado como um reflexo de como o mercado internacional ainda domina o setor, mesmo com uma melhora na qualidade do que é produzido no Brasil. As importações foram de \$ 31,7 milhões de dólares contra \$ 5,6 milhões de dólares em exportações.

“Os importados ainda são os mais procurados devido a sua reputação e tempo no mercado. Há uma sinalização de melhora no mercado interno, porém, neste ramo ainda

é difícil se sobressair em meio a produtos já consolidados. Preço e qualidade fazem a total diferença, variam de acordo com a necessidade de cada cliente, mas, com toda certeza pesa muito no momento da escolha do consumidor”, comenta Oliveira.

A busca pelas melhores opções no mercado externo para atender as demandas dos clientes brasileiros domina as rotinas de trabalho do time de importação da PowerPC, Caio, inclusive, já esteve em Hong Kong e China “visitando feiras de tecnologia para prospecção de fornecedores e visitando fábricas desses fornecedores”, completa.

A PowerPC tem atuação de quase duas décadas no mercado de informática com venda de produtos nacionais e importados. “No início o foco era o varejo, ao longo dos anos foi se expandindo, ganhando experiência de mercado e consolidando parcerias saudáveis. Hoje permanece atuando com o consumidor final, porém o foco é a indústria e distribuição”, finaliza Caio Oliveira.

LOGÍSTICA

Transporte aéreo é o mais utilizado neste segmento

A demanda pelo transporte internacional de equipamentos de informática para o Brasil é grande, já que os principais produtos e componentes comercializados são produzidos em outros países.

Devido as suas particularidades, o modal aéreo é o mais utilizado neste segmento. O mercado sofre influência direta do câmbio e impossibilita a manutenção de grandes estoques. Dessa forma a reposição é constante. A atualização tecnológica, com novidades e lançamentos a toda hora também exerce influência, pois nenhum importador quer ficar com produtos obsoletos no estoque.

O diretor comercial da Ethima Logistics, Rafael Schneider, conta que tem uma frequência quase que diária de embarques aéreos de

processadores, placas de vídeo, memórias, HDs e placas-mães. "Este último é um item que requer atenção ao embarcar. Este produto possui uma bateria de lítio integrada a ele, por isso, todas as companhias aéreas exigem a apresentação da MSDS, material *safety data sheet*, para uma análise e autorização prévia. Em algumas situações, quando informado na MSDS, o embarque deste produto só pode acontecer em avião cargueiro", relata.

Segurança no transporte

Um mercado em ascensão e grande demanda, mercadorias de alto valor agregado e de fácil liquidez também tornam os equipamentos de informática muito visados para roubo de carga. "Não é uma situação específica do Brasil e sim de todo o mundo. No momento em que estes produtos saem das fábricas o risco se inicia", afirma Schneider.

A contratação de operadores logísticos de confiança tanto no país de origem como no de destino é importante para diminuir os

riscos. "Profissionais e empresas com conhecimento dos procedimentos que asseguram o transporte deste tipo de carga, faz com que o risco seja consideravelmente minimizado e ajuda a blindar a operação", reforça Schneider.

Valor agregado

Outra situação bastante comum neste seguimento e que ainda está relacionada ao valor agregado dos produtos, é o limite de valor para a averbação do seguro de carga para o transporte rodoviário do trânsito aduaneiro para remoção da carga para o aeroporto de destino final onde será nacionalizada a carga. Todas as transportadoras possuem um valor limite para averbação da carga por conhecimento de embarque internacional (AWB) para o trânsito aduaneiro. Acima de um determinado valor, que varia entre a transportadora e seguradora utilizada, passa a ser exigido a utilização de veículo dedicado, escolta ou caminhão cofre. Estes procedimentos aumentam significativamente o valor do transporte internacional da carga.

COMO É FEITO O TRANSPORTE DE MATERIAL ELETRÔNICO?



PORTO

SINALIZAÇÃO PORTUÁRIA: GARANTIA DE SEGURANÇA E ORGANIZAÇÃO

Movimentação de veículos e pessoas é orientada por placas e sinais

Equipamentos gigantesco, máquinas pesadas, cargas volumosas e um intenso tráfego de veículos e pessoas. Estes são alguns dos elementos que formam o cenário de um terminal portuário no seu dia a dia operacional. Garantir a segurança de todos é fundamental para que os trabalhos sigam dentro da normalidade. A sinalização portuária é uma das ferramentas que garante o nível de segurança do terminal.

A sinalização de um terminal portuário pode ser composta por luzes, pinturas, placas, incluindo as indicativas e de advertências. Em geral seguem a uma padronização nacional, mas em alguns casos são criadas sinalizações exclusivas. É o caso da Portonave, em Santa Catarina, que tem 900 metros de faixa azul de pedestres em todo o costado, faixas de pedestres exclusivas no pátio que direcionam para os banheiros e numerações de identificação nas quadras e ponto de ônibus. "Essas sinalizações foram criadas em consenso dos departamentos para elevarmos o nível de segurança do terminal", explica o



supervisor de equipamentos, David Ceroll. Para a manutenção da pintura da área de movimentação e armazenagem a Portonave mantém uma equipe de três profissionais dedicados. Em momentos em que há demanda maior, outro profissional é realocado para esta equipe para auxiliar no trabalho. Só em 2019, o investimento para este setor ultrapassou R\$ 100 mil, com a compra de materiais e de uma máquina *airless* para pintura viária."

"Temos um cronograma de manutenção tanto para a pintura, quanto para a sinalização aérea. Esse cronograma pode ter alterações devido a mudanças climáticas quando se trata da pintura. Quando mudamos o

layout do Terminal, geralmente algumas placas de sinalização aérea também acompanham essa mudança", detalha David Ceroll.

Manter um padrão, ter uma manutenção preventiva e ficar sempre atento na mudança de sentido das ruas do terminal, pois se não houver uma sinalização segura, pode haver colisões.

"Necessitamos de uma sinalização clara e objetiva para que os condutores (motoristas, terceiros, fornecedores e nossos profissionais) tenham clareza de como trafegar com segurança respeitando o limite de velocidade, sinalização de pare e faixas de pedestres", completa o profissional.

Dicionário Comex



Recinto Alfandegado
São locais específicos do território nacional e controlados por autoridades competentes

Um recinto alfandegado, ou aduaneiro, é um local controlado, declarado nesta condição pela autoridade competente, em qualquer ponto do território aduaneiro, que compreende todo o território nacional. Esta área pode ser na zona primária (portos, aeroportos, pontos de fronteira e lojas francas) ou na secundária (portos secos e terminais alfandegados).

No Brasil, os recintos alfandegados são regulamentados pelo Decreto 6.759/2009, que dispõe sobre a administração das atividades aduaneiras, fiscalização, controle e tributação

das operações de comércio exterior. O Capítulo III determina que nestas áreas "podem ocorrer, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de: mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial; bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados; e remessas postais internacionais." O decreto institui ainda que "poderão ser alfandegados, em zona primária, recintos destinados à instalação de lojas francas." O site da Receita Federal do Brasil

(RFB) informa a lista completa de todos os recintos alfandegados do país. A Secretaria de Estado da Fazenda de Santa Catarina também informa todos os procedimentos e informações para o cadastramento e o uso do sistema por parte dos depositários de recintos alfandegados. Os responsáveis por estes recintos localizados em Santa Catarina devem acessar o sistema para geração do PLMI - Protocolo de Liberação de Mercadoria ou Bem Importado - antes de realizar a entrega da mercadoria ao importador catarinense.

PROFISSIONAIS

APRENDIZADO E EXPERIÊNCIA DO OUTRO LADO DO MUNDO

Profissional cursa mestrado em Comércio Internacional na Coreia do Sul

Da extrema pobreza a um dos países mais ricos do mundo a Coreia do Sul precisou de 60 anos. O salto pode ser explicado por uma revolução baseada em uma política que incluiu pesados investimentos na educação.

Há dois anos vivendo no país asiático, a catarinense Millena Biff, de 24 anos, percebe que o motor do desenvolvimento econômico e social continua sendo o enfoque que o país dá para a educação.

Entre os destaques da política pública de incentivo à educação estão a formação dos professores, que estão no grupo dos melhores remunerados do mundo. Além disso, também houve investimento em material de apoio e melhoria na estrutura das escolas nas últimas décadas, aliada a uma rígida disciplina. Segundo a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), cada aluno sul-coreano custa US\$ 9,3 mil ao ano. No Brasil, o valor é de US\$ 3,8 mil ao ano.

Millena é formada em Administração e Comércio Exterior pela Unesc e cursa mestrado em Comércio Internacional na Konkuk University.

"A Coreia [do Sul] há muito tempo entendeu a importância da educação e conhecimento científico para o desenvolvimento de um país. Aqui a educação é extremamente valorizada e se investe pesado em pesquisa", destaca.

De fato, a Coreia do Sul se tornou uma gigante. É a quarta maior economia da Ásia e décima-primeira do mundo. Exporta equipamentos de telecomunicações, computadores e automóveis. As vendas mundo afora renderam 510 bilhões de dólares ao país em 2018.

O desafio de estar longe de casa

O número expressivo ajuda a entender o que faz tão longe de casa uma recém-formada na

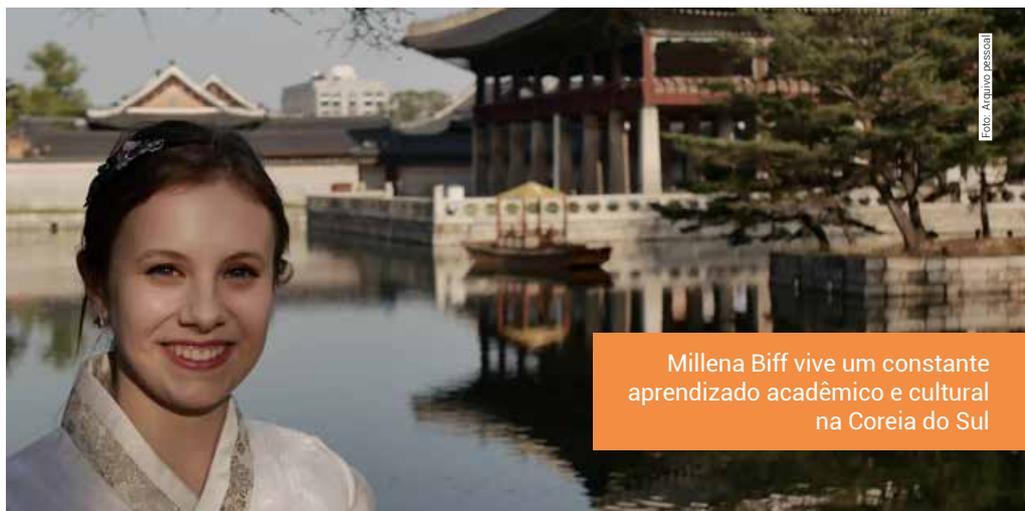
área de Comércio Exterior. Millena busca na Coreia do Sul conhecimento para seguir na carreira acadêmica sem a pressão de também estar focada no mercado de trabalho. No Brasil, sete em cada dez universitários compartilham os estudos com uma rotina de trabalho, de acordo com o DataPopular. No país asiático, segundo Millena, a experiência em sala de aula é mais valorizada durante a formação de um profissional.

"Aqui percebo que a experiência acadêmica é muito mais importante. Desde a graduação, por

aprender o coreano.

A ousadia não só garantiu o mestrado, como vem mostrando uma experiência inédita de intercâmbio cultural. As diferenças entre o país natal e o escolhido para se aperfeiçoar são sentidas em todos os aspectos, inclusive durante uma reunião de negócios. Para Millena, os sul-coreanos são objetivos, discretos e formais.

"Eu diria que para ter sucesso em uma reunião de negócios por aqui, você precisa ser bem claro ao passar a sua mensagem e também



Millena Biff vive um constante aprendizado acadêmico e cultural na Coreia do Sul

exemplo, não há tanta pressão para que os estudantes trabalhem na área enquanto estudam. Espera-se que tenham dedicação exclusiva aos estudos e uma vez que se formem, aí sim espera-se que procurem trabalho", relata a catarinense lembrando que até mesmo o investimento em materiais acadêmicos é facilitado. Uma realidade que escancara as diferenças entre a educação superior sul-coreana e brasileira. "Tenho amigos da área de engenharia, por exemplo, que trabalham em laboratórios da faculdade fazendo experimentos e conseguem comprar os equipamentos que precisam de forma rápida, sem precisar se importar com preço", destaca.

O desafio do aprendizado da língua

Para concorrer à bolsa de estudos, Millena precisava comprovar conhecimento na língua local. Por isso, um mês antes do processo seletivo arriscou-se em uma viagem apenas para

respeitar o espaço deles. Normalmente as pessoas se cumprimentam com uma reverência, nunca se abraçando e muito menos beijando. Felizmente a simpatia dos brasileiros é bem vista, só temos que ter cuidado para não forçar muito o contato físico", alerta a mestranda.

A previsão é de que a formação seja concluída no segundo semestre de 2020. Millena trabalha em uma dissertação focada em ciências políticas e administração internacional. Até voltar ao Brasil, divide-se entre os estudos com a curiosidade de um estrangeiro vivendo em um país tão distinto e as barreiras que 17 mil quilômetros de distância de casa podem causar.

"O país está muito longe do Brasil, então fica difícil visitar com frequência ou conversar pelas redes sociais, já que o fuso horário é bem diferente", lamenta.

ARTIGO



Foto: Imagem de Andi Graf por Pixabay

É oficial! O Incoterms 2020 já está disponível! A ICC, International Chamber of Commerce lançou em 10/09/2019, globalmente a nova versão dos Incoterms.

A nova versão atualizada já pode ser adquirida na versão em inglês pela ICC Knowledge 2 Go. O livro poderá ser adquirido em formato impresso ou e-book.

Quando entra em vigor a nova versão do Incoterms?

As novas regras já foram publicadas e entrarão em vigor em 1 de janeiro de 2020. A partir desta data, todos os contratos de vendas devem fazer referência às regras Incoterms 2020 como a versão mais recente das regras da Incoterms.

A ICC escreve e publica as regras do Incoterms há mais de 80 anos, fornecendo aos importadores, exportadores, advogados, transportadoras, seguradoras e estudantes da arena internacional regras e orientações que refletem os últimos desenvolvimentos no ambiente comercial.

Principais alterações dos Incoterms 2020

- O Incoterms 2020 alinha diferentes níveis de cobertura de seguro no Cost Insurance and Freight (CIF) e Carriage and Insurance Paid To (CIP).
- O Incoterms 2020 inclui acordos para transporte com meios de transporte próprios no

FCA, DAP, DPU e DDP.

- O incoterm Delivered at Terminal (DAT) mudou para DPU.
- O Incoterms 2020 inclui requisitos relacionados à segurança nas obrigações e custos de transporte.
- O Incoterms 2020 prevê a necessidade demonstrada do mercado em relação aos Bills of Lading (BL) com a notação on-board e com a regra Incoterms de Free Carrier (FCA).

Além dos tópicos descritos acima, acrescento a atualização das "Notas de Orientação" (Guidance notes) do Incoterms 2010 agora apresentadas como "Notas Explicativas para Usuários" (Explanatory notes for users) para cada código de Incoterms 2020.

Portanto, as alterações visam proporcionar mais segurança e clareza as empresas e comerciantes de todo o mundo.

Segundo o Secretário-Geral da ICC John W.H. Denton: As regras do Incoterms 2020 fazem os negócios funcionarem para todos, facilitando anualmente trilhões de dólares no comércio global. Como ajudam os importadores e exportadores de todo o mundo a entender suas responsabilidades e evitar mal-entendidos dispendiosos, as regras formam o idioma das transações internacionais de vendas e ajudam a criar confiança em nosso valioso sistema de comércio global.

Lista dos Incoterms ® 2020

Do ponto de vista dos termos não houveram tantas alterações. Foram mantidas 11 siglas, tendo como principal mudança a substituição do DAT pelo DPU. Veja abaixo a lista atual dos 11 Incoterms:

- EXW – Ex Works – Na Origem (local de entrega nomeado)
 - FCA – Free Carrier – Livre No Transportador (local de entrega nomeado)
 - FAS – Free Alongside Ship – Livre Ao Lado Do Navio (porto de embarque nomeado)
 - FOB – Free On Board – Livre A Bordo (porto de embarque nomeado)
 - CPT – Carriage Paid To – Transporte Pago Até (local de destino nomeado)
 - CIP – Carriage And Insurance Paid To – Transporte E Seguro Pagos Até (local de destino nomeado)
 - CFR – Cost And Freight – Custo E Frete (porto de destino nomeado)
 - CIF – Cost Insurance And Freight – Custo, Seguro E Frete (porto de destino nomeado)
 - DAP – Delivered At Place – Entregue No Local (local de destino nomeado)
 - DPU – Delivered At Place Unloaded – Entregue No Local Desembarcado (Local de destino nomeado)
 - DDP – Delivered Duty Paid – Entregue Com Direitos Pagos (local de destino nomeado)
- Para conhecer na íntegra as características atuais de cada um dos novos Incoterms acesse nosso novo artigo.

Vale lembrar que algumas mudanças que se eram esperadas tais como, extinção do Ex-Works (EXW) e o FAS (Free Alongside Ship) e criação de um novo incoterm chamado CNI, não se concretizaram.

O que é Incoterm?

Os incoterms foram desenvolvidos pela primeira vez em 1936 pela Câmara de Comércio Internacional (ICC) na tentativa de simplificar os problemas de comunicação envolvidos nos negócios internacionais. Foi através da publicação das primeiras Regras Internacionais para a Interpretação dos Termos de Comércio que agora temos "Incoterms".

Por **Sinara Bueno**, escrito originalmente em www.fazcomex.com.br/blog

FREE TIME



CAÇA PALAVRAS

As palavras deste caça palavras estão escondidas na **horizontal, vertical e diagonal, com palavras ao contrário.**

N	Y	C	T	S	R	A	O	U	F	C	D	E	H	E	A	H	S	G	I	E	H
L	T	D	A	C	D	H	U	K	M	O	E	H	S	M	R	E	T	O	C	N	I
R	E	E	F	E	R	D	I	H	I	H	I	R	L	E	L	O	F	O	T	T	O
Y	T	E	O	H	K	D	N	T	M	S	P	O	S	I	E	S	I	I	M	H	A
O	L	W	L	D	E	H	A	R	E	P	Ç	L	E	S	T	T	W	N	N	A	E
G	S	I	T	S	D	S	A	I	Z	A	T	A	P	A	C	Y	S	V	W	R	O
W	O	G	A	R	M	A	D	O	R	H	A	H	A	Y	D	A	G	O	P	A	A
H	H	I	D	K	R	P	F	A	N	Y	N	L	E	C	N	E	I	I	D	L	N
N	W	E	N	S	Y	N	B	N	H	S	I	G	A	O	K	T	E	C	I	E	B
T	I	E	A	L	T	M	L	E	E	D	E	M	U	R	R	A	G	E	E	O	C
A	N	N	S	C	E	D	A	S	C	I	B	S	E	G	R	D	D	C	S	L	A
A	N	T	T	S	L	G	T	V	T	I	T	H	U	I	A	U	A	T	H	E	T
L	L	T	E	D	I	H	S	W	O	U	A	I	L	O	N	A	L	N	P	H	T
R	T	D	N	N	T	E	R	E	A	T	T	A	T	U	V	N	E	T	D	D	I
T	A	E	C	R	O	I	I	H	N	T	R	E	M	D	W	A	P	I	C	E	D
O	U	O	P	N	H	F	M	I	N	E	U	F	L	D	F	S	U	H	I	R	A

Palavras

ADUANA
ARMADOR

CAMBIO
CAPATAZIA

DEMURRAGE
DESEMBARAÇO

INCOTERMS
INVOICE

REEFER
SWIFT



FISCALIZAÇÃO



PERDIMENTO DE MERCADORIA: SITUAÇÃO DE MUITO PREJUÍZO

Em alguns casos é possível recuperar o valor dos impostos pagos

As hipóteses para a aplicação da pena de perdimento de mercadoria estão previstas no Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 105; e Decreto-Lei nº 1.455, de 1976, art. 23, caput e § 1º. A relação das situações também está publicada no site da Receita Federal. É uma lista grande e detalhada que vai desde mercadoria oculta, sem documentação, listada como proibida de importação até mercadoria estrangeira não permitida, entre outras possibilidades. O fato é que quando esta situação ocorre, será causa de transtornos e prejuízo.

“É um problema que vai gerar prejuízos ao importador. Serão dele todas as despesas no Brasil, incluindo o pagamento da carga ao exportador com a apreensão da carga”, relata o agente aduaneiro Rodrigo Ruckhaber, da Ruckhaber - Organização Aduaneira.

Nem sempre as causas para o perdimento de mercadorias são por má fé de exportador ou importador que tentam fraudar a Receita. O especialista na área cita como exemplo um cliente que estava importando lâmpadas de led e os produtos vieram com uma etiqueta diferente do importador e diferente do adquirente, ou seja, em nome de uma terceira pessoa.

“A Receita interpretou isso como uma interposição fraudulenta, como se estivesse ocultando o real comprador da carga. Sem julgar o mérito de quem estava certo ou errado, foi montado um processo na esfera administrativa com aplicação de pena de perdimento. O motivo foi a ocultação do real adquirente”, conta Ruckhaber.

Em algumas situações, os produtos que são apreendidos nesta situação não são destruídos pela Receita Federal. Eles acabam indo a leilão e os recursos ficam para os cofres públicos.

Restituição dos impostos

Mesmo com o perdimento da mercadoria o importador é obrigado a pagar os impostos devidos e somente em alguns casos haverá restituição dos valores. O pedido é feito após o desembaraço da Declaração de Importação (DI), num procedimento feito via e-CAC. É aberto o processo administrativo em nome do Importador pleiteando a restituição dos impostos. O prazo médio para conclusão da análise fiscal tem sido de cinco meses.

O que diz a legislação

Conforme o Art. 71º do Regulamento Aduaneiro (Decreto 6759/09) o imposto não incide sobre:

I - mercadoria estrangeira que, corretamente descrita nos documentos de transporte, chegar ao País por erro inequívoco ou comprovado de expedição, e que for redestinada ou devolvida para o exterior;

II - mercadoria estrangeira idêntica, em igual quantidade e valor, e que se destine a reposição de outra anteriormente importada que se tenha revelado, após o desembaraço aduaneiro, defeituosa ou imprestável para o fim a que se destinava, desde que observada a regulamentação editada pelo Ministério da Fazenda;

III - mercadoria estrangeira que tenha sido objeto da pena de perdimento, exceto na hipótese em que não seja localizada, tenha sido consumida ou revendida (Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 1º, § 4º, inciso III, com a redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003, art. 77).

SITUAÇÕES SUJEITAS AO PERDIMENTO DE MERCADORIAS, SEGUNDO A RFB

- Mercadoria oculta, a bordo de veículo ou na zona primária;
- Mercadoria a bordo de veículo, sem registro em manifesto de carga ou documento equivalente;
- Mercadoria estrangeira ou nacional se qualquer documento necessário ao seu embarque ou desembaraço tiver sido falsificado ou adulterado;
- Mercadoria estrangeira, que apresente característica essencial falsificada ou adulterada, que impeça ou dificulte sua identificação, ainda que a falsificação ou a adulteração não influa no seu tratamento tributário ou cambial;
- Mercadoria estrangeira, chegada ao País com falsa declaração de conteúdo;
- Mercadoria estrangeira, acondicionada sob fundo falso, ou de qualquer modo oculta;
- Mercadoria estrangeira, atentatória à moral, aos bons costumes, à saúde ou à ordem públicas;
- Mercadoria importada ao desamparo de licença de importação ou documento de efeito equivalente, quando a sua emissão estiver vedada ou suspensa, na forma da legislação específica;
- Mercadoria importada e que for considerada abandonada pelo decurso do prazo de permanência em recinto alfandegado, nas hipóteses referidas no art. 642 do Regulamento Aduaneiro;
- Mercadoria estrangeira ou nacional, na importação ou na exportação, na hipótese de ocultação do sujeito passivo, do real vendedor, comprador ou de responsável pela operação, mediante fraude ou simulação, inclusive a interposição fraudulenta de terceiros;
- Mercadorias de importação proibida na forma da legislação específica;
- Diamantes classificados nas subposições 7102.10, 7102.21 ou 7102.31 do SH quando submetidos a despacho aduaneiro ou encontrada na posse de qualquer pessoa, em zona primária, sem amparo do Certificado do Processo de Kimberley, a que se refere o art. 633 do Regulamento Aduaneiro;
- Mercadoria estrangeira não permitida, introduzida em ZPE.