

OMDN

O MUNDO DOS NEGÓCIOS



O QUE FAZER EM CASO DE FURTO DURANTE A IMPORTAÇÃO?

Acionar a corretora, protestar a cadeia logística e buscar a comprovação do dano estão entre os procedimentos a serem realizados nesse tipo de sinistro

P. 5

Container flat rack: solução para a carga projeto

P. 6 E 7

Exemplo chinês como inspiração para crescer no mercado automotivo

P. 3

Carga fracionada: detalhes que devem ser avaliados

P. 8



Mito ou Verdade
Gate automatizado
Dicionário do Comex
Legislação
FreeTime

EDITORIAL

Navegar com Segurança



Os piratas existem desde que a navegação surgiu como fonte de negócios. Já atuavam no início da idade média, quando os chineses criaram a bússola; no final do século XV, quando os espanhóis e portugueses encontraram outros mercados a serem explorados; e, no começo do século XX, quando a tecnologia consolidou a navegação como um dos principais meios de conexão entre empresas de diferentes nações. E, naturalmente, acompanhando essa história, os piratas também evoluíram.

Infelizmente, os roubos com sequestros de navios ainda acontecem nos dias de hoje (temos alguns casos recentes na costa da África Ocidental). Entretanto, outros furtos a containers também não são raros na operação de transporte internacional, já que a perspicácia usada para o mal também pode ser bem eficaz.

Na matéria de capa, a história de um sinistro de carga exemplifica bem a importância de contar com o seguro internacional de transporte. Contratar um seguro é pagar pelo risco. Melhor se não precisar. Mas, caso o risco se concretize, ele estará ali para garantir a redução das perdas. E dentro de um mundo tão criativo, seja pelo bem ou pelo mal, nunca é caro seguir com mais segurança.

Por aqui, nossa bússola é a satisfação da leitura, com crescimento e aprendizado. Sem segredos! E, por isso, temos navegado neste sentido de aprimorar a cultura internacional e dar mais oportunidades através do conhecimento disseminado. Como um mapa do tesouro perdido.

Mais uma vez, estamos aqui, com esse trabalho feito com tanto esmero no **Portal OMDN (www.omdn.com.br)** e na revista com as páginas a seguir. 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
Suelen Bongioiolo

Foto da Capa

Imagem de Konstanze Staud por Pixabay.

Charge

Marcos Sônego

Diagramação

Rodrigo Lodetti

Colaboração

Barbara Zanette Degasperi, Felipe Motta Moreira Bruno, Fernanda Ruths, Haroldo Ferreira, Humberto Barbato, Leandro Barboza, Leonardo Emílio, Marcos Agostini, Melissa Aragão de Souza, Rafael Schneider e Thiago Dalke.

Sugestões e dúvidas

contato@omdn.com.br

CASE

EXEMPLO CHINÊS COMO INSPIRAÇÃO

Alta tecnologia e cooperação sistematizada no país asiático chamam a atenção da empresa catarinense MGfer

Referência quando o assunto é mercado automotivo, a China tem atraído olhares de empresas brasileiras que buscam por inovação. Além de ter um consumo interno expressivo, o país asiático se destaca como um centro de desenvolvimento em expansão. Seja no ramo das montadoras ou em serviços relacionados, o segmento alia modernidade e produtos de ponta, para atender os mais diversos públicos.

Foi para buscar esse tipo de inspiração e agregar novas práticas aos negócios que a catarinense MGfer Máquinas e Equipamentos embarcou com destino à Ásia, no ano passado. Conforme o gerente geral do empreendimento, Marcos Agostini, na bagagem, a empresa trouxe ao Brasil experiências em novas tecnologias e mercados. Para ele, ao contrário do que muitos brasileiros pensam, é exemplar o comprometimento dos chineses com o que fabricam.

O que mais nos surpreende é o compromisso que eles têm com relação à qualidade. A imagem negativa que se construiu no Brasil não faz jus à qualidade que eles têm lá. Na verdade, essa imagem foi criada por pessoas que buscaram produtos baratos e têm isso como argumento de venda aqui. E elas acabam denegrindo a imagem do produto chinês. Mas ele é de uma superioridade inexplicável", observa o gerente.

Outro ponto que chamou a atenção de Agostini foi a qualificação técnica e o envolvimento dos funcionários no processo produtivo. O gerente compara que, no Brasil, para desenvolver uma máquina simples, com componentes eletrônicos, os procedimentos são lentos e falta mão de obra qualificada. Enquanto que, na China, essa situação é diferente. "Lá eu vi

empresas pequenas dominando tecnologias bem superiores às daqui e com muita facilidade", pontua.

Sucesso do segmento

Esses dois pontos, aliados à cooperação entre as organizações, são fatores que levam ao sucesso do mercado automotivo chinês. Na avaliação de Agostini, segmentar a produção como eles fazem contribui para que se tornem especialistas no que confeccionam. "Por exemplo, eu vou fabricar uma máquina que possui vários componentes. Então eu vou fabricar o componente X, outra empresa fabricará o Y e uma terceira empresa fará o componente Z. E assim vai indo. Eles acabam se tornando muito experts naquilo que produzem, pois não tentam abraçar todo o processo produtivo", ilustra o gerente.

Sonho de um empreendedor

Em atividade desde 2011, a MGfer atua como fabricante e distribuidora de equipamentos para reparação e manutenção automotiva. Fruto de um sonho de Agostini, o empreendimento tem sede em Rio do Campo (SC), cidade que fica a quase 300 quilômetros da capital, Florianópolis. "Eu era funcionário público, trabalhava em uma instituição financeira, mas desde muito jovem tinha vontade de empreender. Até que um dia tive a oportunidade de adquirir uma empresa que fabricava elevadores", conta o gerente.

No início, Agostini deu sequência à atividade do antigo proprietário, até que identificou uma oportunidade no mercado automotivo. Após estudos, ele percebeu que era possível

ampliar o projeto, agregando outros produtos ao catálogo, como rampas e alinhadores. "Temos então desde produtos mais básicos até os mais sofisticados, com alta tecnologia. Temos um departamento que cuida da parte de engenharia de projetos, para que nossos produtos possuam tecnologia que os diferencie no mercado", ressalta Agostini.

Com quase dez anos de história, a MGfer concentra as atenções ao mercado interno. Porém, para 2020, os projetos já se voltam a ultrapassar as fronteiras brasileiras. Conforme o gerente geral, o intuito é expandir os

negócios para o Mercosul.

Projeto 2.0 em ação

Outro projeto em destaque neste ano é o MGfer 2.0, que visa impulsionar a empresa a um novo patamar. A iniciativa agrega diferentes frentes de trabalho, que envolvem fatores internos e externos. "Nosso objetivo é, em dois anos, nos tornar o principal player do Brasil. É ser uma referência do segmento. Então

temos várias ações individuais em encaaminhamento, mas que se complementam", aponta Agostini.

Entre essas ações está a qualificação do grupo de trabalho externo, voltado às vendas. A medida busca que os representantes possam identificar a necessidade dos clientes e, assim, oferecer melhores soluções. Para isso, um centro de treinamento foi construído em Rio do Campo. A estrutura, de aproximadamente 400 m², funcionará tanto para a qualificação técnica interna – e também externa – quanto como um show room da marca.



Empresário Marcos Agostini buscou experiências e novas tecnologias no mercado chinês

INFORMAÇÃO



O canal cinza leva a importação para uma investigação detalhada sobre os preços praticados.

VERDADE. Verde, amarelo ou vermelho. Pode parecer que estamos descrevendo um semáforo, mas não. Nos negócios internacionais estas cores representam a parametrização que é o sistema utilizado pela Receita Federal (RFB) para estabelecer níveis de conferência das importações realizadas. Verde significa liberado, amarelo que será feita uma conferência documental e vermelho que além da conferência documental também ocorrerá uma verificação

física. Mas há uma quarta cor que é considerada um dos procedimentos mais difíceis do despacho aduaneiro, o canal cinza.

E é verdade que um dos motivos que leva à parametrização no Canal cinza é uma investigação detalhada sobre os preços praticados.

Conforme definição da Receita Federal, "deve ser realizado o exame documental, a verificação física da mercadoria e a aplicação de procedimento especial de controle aduaneiro, para verificar indícios de fraude, inclusive no que se refere ao preço declarado da mercadoria".

"Neste canal, são retidas as mercadorias com irregularidades fiscais graves. Ter uma mercadoria parametrizada como cinza pode representar um grande problema para o importador. Caso não seja comprovada a regularidade fiscal da mercadoria, ela é retida permanentemente pela Aduana", afirma o despachante aduaneiro Rodrigo Ruckhaber, da Ruckhaber Organização Aduaneira.

Entre os motivos mais comuns para o enquadramento nesta fiscalização estão: importação ilegal; falsidade material ou ideológica dos documentos; mercadoria falsa ou adulterada; ocultação dos dados dos participantes da compra e venda da mercadoria; declaração de

conteúdo falsa; subfaturamento ou uso de técnicas para evitar o antidumping; dúvidas quanto a existência do importador, exportação ou outros participantes envolvidos no processo.

Os trâmites do canal cinza também preocupam e assustam os importadores porque podem demorar até 90 dias para serem concluídos. Este prazo ainda pode ser prorrogado por igual período, caso seja necessário, chegando a seis meses.

É preciso ter em mente que se a carga foi parametrizada no canal cinza, significa que os fiscais encontraram erros graves no processo de importação. Tão sérios, que o importador pode correr o risco de perder os produtos apreendidos.

Conforme o artigo 4º da IN/RFB 1169/11 as irregularidades encontradas pelos fiscais devem ser informadas, mas nem sempre elas são claras, o que pode complicar na hora de comprovar que está tudo regular.

Para provar que a importação é legal, deverão ser apresentados documentos que variam conforme a fraude identificada pela Receita Federal. Desde a cópia da fatura comercial (Proforma Invoice), documentos referente ao conhecimento de embarque, até declaração do romaneio.



PANORAMA

Qual o impacto do coronavírus na economia?

"O momento é delicado e devemos ter diversas paralisações daqui para frente. O problema só não é mais grave porque dispomos da produção local dos produtos necessários. As dificuldades atuais acendem um sinal de alerta não apenas para o setor eletroeletrônico como para toda a indústria brasileira que depende de materiais e componentes provenientes de um único mercado, como a China. A situação expõe nosso alto índice de vulnerabilidade em relação à importação de componentes".

HUMBERTO BARBATO,
Presidente Executivo da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee)

"O setor calçadista brasileiro não é uma ilha, está no contexto da economia mundial. Diante da revisão do crescimento do PIB chinês, mundial e brasileiro para 2020, em função do avanço do Coronavírus somado a questões macroeconômicas, a Abicalçados revisou a projeção de crescimento da indústria calçadista brasileira para 2020. A estimativa que era de crescimento de 2,5% em janeiro deste ano, passou para 2,2%. A revisão leva em consideração o impacto não somente do avanço do Coronavírus, especialmente na China, mas também na economia local e internacional".

HAROLDO FERREIRA,
Presidente-executivo da Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados)

"Com a alta transmissibilidade do coronavírus, há um esforço das autoridades em restringir a circulação e aglomeração de pessoas, com isso há uma desaceleração da produção e do consumo, principalmente na China onde o surto se originou. Com o protagonismo chinês na economia global e como grande exportador de produtos manufaturados há uma queda na demanda por matérias primas e desabastecimento de produtos chineses no mercado global. Penso haver uma reação exagerada do mercado e imprensa uma vez que o vírus possui baixa letalidade em indivíduos saudáveis e a epidemia se estabilizando e havendo a produção de uma vacina, o temor irá diminuir e a economia voltará ao patamar anterior. Não se trata de uma desaceleração estrutural."

FELIPE MOTTA MOREIRA BRUNO,
Diretor da Rede Med Sul

SEGUROS

O QUE FAZER SE A MERCADORIA FOR FURTADA DURANTE A IMPORTAÇÃO?

Acionar a corretora de seguro, protestar a cadeia logística e buscar a comprovação do dano estão entre os procedimentos a serem realizados nesse tipo de sinistro

Você já parou para pensar que, ao importar uma mercadoria, há o risco de ela ser furtada no caminho? E, nesses casos, o que fazer? Essa situação muitas vezes nem é cogitada pelas empresas quando decidem comprar um produto no exterior. Porém, ela pode ocorrer a qualquer importador. Por isso, ter suporte para resolver o problema é fundamental para evitar prejuízos e transtornos ainda maiores.

Os especialistas em seguro e diretores comerciais da Ação Administradora e Corretora de Seguros, Fernanda Ruths e Thiago Dalke, já foram acionados em uma situação desse tipo. Um cliente teve a carga furtada e recebeu sacos com areia no lugar do produto importado da China. "Quando a carga chegou ao porto teve divergência de peso. Mas essa divergência só foi apontada na saída do caminhão, que seguiu viagem. Na chegada ao destino final é que foi caracterizar o sinistro, quando abriram o container", conta Fernanda Ruths.

Foi nesse ponto que a equipe técnica entrou em ação, para apurar o caso. Qualquer sinistro de transporte, para ter cobertura, precisa ter uma evidência de causa externa. Como um furo no container, um amassamento, algo que provoque a avaria no interior dele. Nesse caso, como foi um furto, teria que ter um indício de violação. Mas, externamente, esse container estava em perfeito estado, com o lacre da origem sem rompimento", detalha Thiago Dalke.

Para se certificar de que o problema não ocorreu ainda no embarque, o cliente lesado contactou



o exportador. Como ele comprovou que enviou a carga correta, foi preciso acionar as demais partes vinculadas à importação dessa mercadoria. "Foi feita uma carta-protesto, que é um aviso formal, extrajudicial, para que todos os envolvidos na cadeia logística tenham a informação de que ocorreu um dano com aquela carga e que lá na frente eles podem ser responsabilizados, se comprovado que a culpa foi de um desses players logísticos", explicam os diretores.

Violação comprovada

Entretanto, o processo para comprovar a violação desse container não foi tarefa simples. O contentor utilizado no transporte da carga não apresentava indícios de dano e estava com o lacre preservado. A situação atípica fez com que fosse necessário o trabalho de um perito, para descobrir como ocorreu a retirada daquela mercadoria.

Quando a perícia já estava quase sendo finalizada sem um parecer conclusivo, a especialista contratada identificou algo incomum nos pinos de uma porta lateral. "Eles eram diferentes, não eram os originais. Então, por ali, ela descobriu que alguém retirou aqueles pinos e conseguiu abrir a porta inteira do container sem violar o lacre. Aí configurou um dano de causa externa e teve uma cobertura normal do sinistro", evidencia Thiago Dalke.

Se a perícia não conseguisse comprovar essa violação, o caso seria enquadrado no chamado dano de origem. "Ou seja, voltaria a cadeia até

o exportador e aí o nosso cliente teria que acioná-lo. Porque, para caracterizar o sinistro, teria que ter um dano de causa externa no decorrer do transporte", informam os diretores da Ação Seguros.

Procedimentos até a indenização

Mesmo que não consiga comprovar o dano, o laudo pericial é anexado ao processo e remetido à seguradora. Após o recebimento, ela possui prazo de 30 dias para analisar toda a documentação e dar um parecer se autoriza a indenização.

Em um fluxo normal de sinistro, funciona da seguinte maneira: o cliente constatou a avaria, seja no porto de origem ou na empresa dele, se não teve nenhum indício antes. Ele aciona a corretora de imediato, a seguradora analisa aquele processo, se ela libera ou não, se aquilo é um sinistro ou se é uma simples avaria que não causa dano na mercadoria", esclarece Fernanda Ruths.

De acordo com os diretores, se o dano for constatado, a seguradora irá protestar toda a cadeia logística. No caso dessa violação nos pinos do container, não foi possível identificar o ponto onde o sinistro ocorreu. "Numa situação dessa, normalmente a companhia vai tentar identificar, por exemplo, se aconteceu durante a viagem internacional no navio. Ela vê onde fica mais vulnerável e pode arrolar um ou dois no processo. Mas é preciso lembrar que um sinistro nunca é igual ao outro", finalizam.

LOGÍSTICA

**CONTAINER FLAT RACK:
SOLUÇÃO PARA A
CARGA PROJETO****Excesso de pesos e medidas exige um planejamento diferenciado do carregamento**

Cargas pesadas, compridas ou de formato irregular, que excedem as dimensões dos containers convencionais exigem um planejamento diferenciado para o seu transporte. Nesta situação, o embarque nos navios será feito em container *flat rack*, que tem apenas as duas paredes frontais e dessa forma permite o carregamento pelo alto ou pelas laterais.

Só que a simples constatação do excesso de medidas não é o suficiente para se definir o uso do container *flat rack*. A carga extra dimensionada é também conhecida como carga projeto, conforme explica o especialista em logística e agenciamento de carga da Ethima Logistics, Rafael Schneider.

“Em todos os casos de carga projeto é feito uma análise para verificar a viabilidade da operação, a disponibilidade de espaço no navio e do equipamento no terminal de container vazio do armador na cidade/porto de origem da carga”, afirma.

“Uma vez que a carga é aceita pelo armador e o porto, este tipo de carga tem prioridade no embarque, portanto, uma vez que o *booking* é disponibilizado, raramente ela não cumpre a programação de embarque”, completa Schneider.

Como a carga extra dimensionada tem um tratamento diferenciado no manuseio para carregamento no navio acaba tendo um custo diferenciado de frete. “A carga projeto, na maioria das vezes ocupa o *slot*/espaço de dois ou mais containers no navio, fazendo com que o armador tenha que repassar este custo ao cliente”, esclarece Schneider.

Uma das curiosidades sobre a carga projeto em container *flat rack* é a autonomia do comandante do navio sobre aceitar ou não a carga a bordo. Este tipo de embarque é analisado caso a caso e é comum algum armador negar o embarque ou impor algum tipo de restrição, mas no final a decisão é do comandante.

“Se o comandante negar a carga a bordo, normalmente por questões de segurança, ela ficará no porto para fazer os ajustes necessários para embarcar em um próximo navio, porém, terá que passar pelo aval do comandante deste outro navio”, finaliza.

**Medidas do
Flat Rack****FLAT RACK
20'**Comprimento
5,949 mLargura
2,433 mAltura
2,271 mPeso Bruto Máx.
30.000 kg**FLAT RACK
40'**Comprimento
12,030 mLargura
2,364 mAltura
1,949 mPeso Bruto Máx.
35.562 kg**Do Brasil para a
Tailândia com o
container *flat rack***

Um dos casos atendidos pela Ethima e que exigiu o uso do container *flat rack* envolveu um embarque realizado em parceria com o estaleiro *Fishing Raptor* para atender a *Tiger Marine Charter*, de Phuket, na Tailândia.

“O cliente tailandês estava negociando a compra do barco com a Fishing em São José (Santa Catarina), porém, para concluir a venda ele nos pediu para estudar a viabilidade deste embarque para Phuket”, relembra.

PORTO

A embarcação a ser transportada tinha 11,52 metros de comprimento, 3,45 m de largura e 3,65 m de altura, excedendo as medidas de um container fechado.

Durante a análise Schneider identificou três armadores com possibilidade de realizar o embarque desta carga, porém, o porto mais próximo atendido era Laem Chabang, a 942 quilômetros de distância.

“A remoção de Laem Chabang para Phuket teria que ser realizada por caminhão. Com a definição do armador que nos atenderia, também identificamos o porto de origem aqui no Brasil, que, neste caso foi Itajaí, e que conseguiria recepcionar, armazenar e remover este barco para o costado do navio para posterior embarque”, acrescenta.

O planejamento desta carga projeto teve também a necessidade de contratação de outros serviços no Brasil e na Tailândia:

**Serviços no Brasil**

- Transporte com carreta rebaixada devido ao excesso de altura
- Carregamento na fábrica com dois caminhões muncck
- Amarração do barco ao berço de madeira e ao container flat rack

**Certificado Lashing**

- Veículos batedores para acompanhar o caminhão desde a fábrica até a entrega no porto de Itajaí
- Escolta da Coordenadoria de Trânsito da cidade de Itajaí
- Veículo com uma equipe especializada da operadora de energia para levantar os fios de telefonia e energia até a chegada do barco no porto
- Despacho aduaneiro para a exportação
- Auxílio para a confecção dos documentos de exportação e do Certificado de Origem

**Serviços na Tailândia**

- Serviço de despacho aduaneiro para a importação
- Seguro Internacional
- Transporte com carreta rebaixada de Laem Chabang para Phuket



Foto: Divulgação/Portonave

PORTONAVE IMPLANTA GATE AUTOMATIZADO

Processos adotados dão mais agilidade ao fluxo de veículos de transporte de containers

A movimentação de mais de 752 mil TEUs (medida equivalente a um container de 20 pés) em 2019 na Portonave significa um número grande de entrada e saída de milhares de caminhões. Organizar o trânsito desta frota é fundamental para o andamento do fluxo de trabalho num dos maiores portos do Brasil. A adoção de um primeiro gate automatizado mostra a iniciativa da empresa em investir em tecnologia e processos para melhorar o atendimento e serviço prestado aos clientes.

O sistema adotado pela Portonave é com janelas para agendamento da entrega das cargas. Com isso, a empresa evita filas e agiliza para os transportadores.

Com o gate automatizado os motoristas das operações de “retirada de vazios” e “importação” já estão acessando de forma autônoma o Terminal, sem intervenção de operadores. O monitoramento das operações ocorre de forma remota. A solução adotada envolve leitores biométricos, um circuito fechado de câmeras e tecnologia OCR (sigla em inglês para Optical Character Recognition) para a leitura

das placas dos veículos e dos containers e captura automática de peso da carga.

O desenvolvimento do projeto foi feito pela equipe interna da Portonave. Houve investimento no desenvolvimento do software e do totem (caixa onde fica o dispositivo touch) que é utilizado pelos motoristas.

Melhorando processos e investindo em tecnologia, o Terminal conseguiu também reduzir o tempo médio de permanência dos transportadores dentro do Terminal. Era de 33 minutos em 2015 e já está em 21 minutos em 2020.

Ciclo duplo

Outra solução adotada e que tem apresentado resultados efetivos na agilidade do fluxo dos caminhões é o Ciclo Duplo. “Por meio desta ferramenta, o cliente poderá agendar dois containers (entrada e saída) no mesmo horário de agendamento, ou seja, na mesma janela o motorista deposita um container e carrega outro sem precisar sair do Terminal”, confirma Leandro Barboza, supervisor de Gate. O ciclo duplo traz agilidade operacional; menor tempo para entrega e retirada de containers do Terminal; e, claro, redução de custo para o cliente – ele poderá fazer dois carregamentos com o mesmo caminhão e motorista em uma mesma viagem.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

CARGA FRACIONADA: DETALHES QUE DEVEM SER AVALIADOS

Custo de embarque, urgência e fragilidade do mesmo estão entre as particularidades deste transporte

Quando uma empresa não tem carga suficiente para encher um caminhão e precisa enviar pequenos volumes para diferentes endereços usa a opção que é conhecida no mercado de transportes como carga fracionada. Neste serviço o veículo é carregado com pequenos volumes de diferentes clientes. "O custo do frete é rateado entre todos que estão utilizando o espaço no veículo em questão. Cada cliente paga pelo espaço que utiliza dentro dele", explica o gerente comercial da Agillog Transportes, Leonardo Emílio.

A escolha por esta categoria de transporte tem algumas particularidades que devem ser

avaliadas pelos usuários. "Carregamento do material de forma adequada, o prazo de entrega, questão do seguro da mercadoria em caso de avaria ou perda do material e buscar um operador confiável", são alguns dos detalhes que devem ser avaliados, enumera Emílio. Ao se comparar a carga fracionada com a carga dedicada (um cliente com um único destino) a principal diferença é o tempo de embarque do material e recebimento até o destino. "O tempo que o veículo fracionado vai levar é maior por que terá de fazer várias entregas. No dedicado o veículo é exclusivo do cliente, assim ele parte e vai direto ao destino em menor tempo", justifica o gerente da Agillog.

Questões como o custo de ambos embarques, a urgência do material e a fragilidade precisam ser levados em consideração. Emílio lembra que "muitas vezes o menor custo não é a melhor opção pelo risco ou tempo que se leva para receber o material, tudo tem que ser avaliado por isso é bom discutir com a transportadora e verificar a melhor opção".

Apesar de amplo e abrangente, o transporte de carga fracionada também tem algumas limitações. "O que existe é uma restrição de mercadorias que podem ser transportadas juntas. Um exemplo é uma carga destinada para consumo humano que não pode ser embarcada com produtos químicos, para evitar contaminação e perda do material antes da sua utilização", lembra Emílio. "A escolha de profissionais capacitados será fundamental para que cada situação seja filtrada e avaliada para que não ocorra esse tipo de problema", conclui.

No transporte de carga fracionada cada cliente paga pelo espaço que utiliza dentro dele

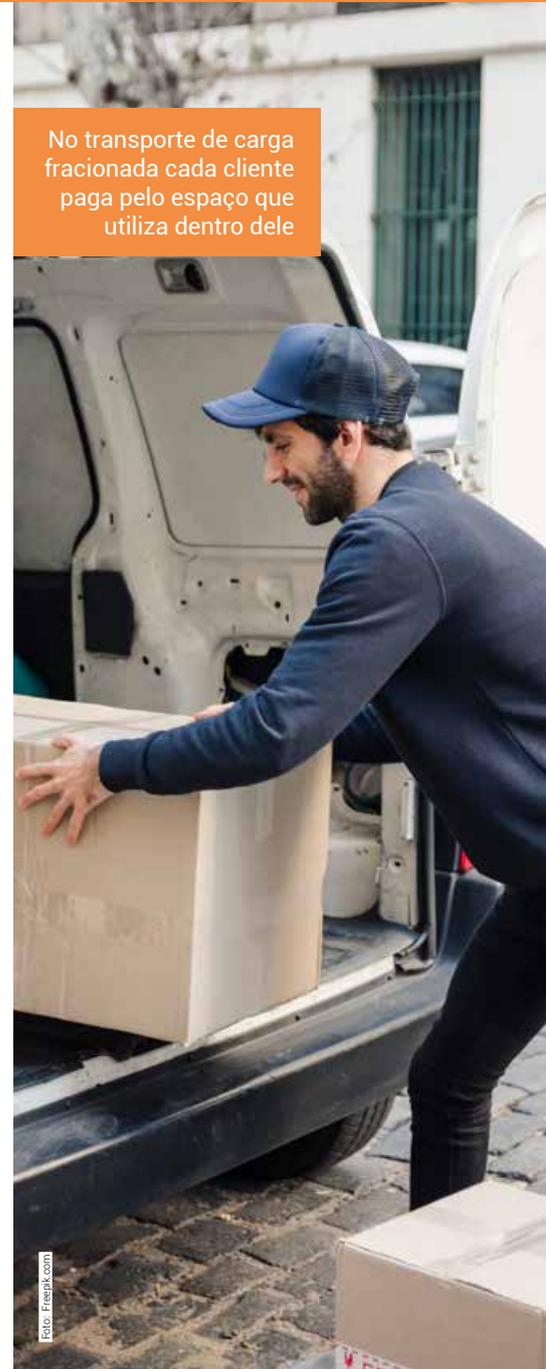


Foto: Freepik.com

Dicionário Comex

Recinto Alfandegado

O Acordo Sobre a Implementação do Artigo Geral VII do Acordo Geral Sobre Tarifas e Comércio, de 1994, definiu que o "valor aduaneiro de mercadorias importadas será o valor de transação, isto é, preço efetivamente pago ou a pagar pelas mercadorias em uma venda para exportação para o país de importação". O Acordo de Valoração

Aduaneira (AVA) é a normativa utilizada pelos membros da Organização Mundial de Comércio (OMC) e que o Brasil integra. O valor aduaneiro será formado pelo custo de transporte do produto importado até o território alfandegário (recinto alfandegado), o custo da mercadoria e taxas de manuseios dela e o prêmio

São locais específicos do território nacional e controlados por autoridades competentes

do seguro do bem ou serviço importado. A estes custos se somam o cálculo de tributos federais como Imposto de Importação (II), Imposto de Produto Industrializado (IPI), Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição para Fins Sociais (Cofins) e estadual como o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

PROFISSIONAIS

FIDELIZAÇÃO DE CLIENTES É DESAFIO PARA AS EXPORTAÇÕES

Processo faz parte do cotidiano da analista de exportação Barbara Zanette Degasperi, que auxilia empresas cerâmicas no mercado internacional

Responsável por movimentar mais de US\$ 500 milhões em 2018, a exportação de produtos cerâmicos tem contribuído para o aquecimento da economia interna. Entretanto, a fidelização de clientes internacionais e abertura de determinados mercados ainda são desafios para as empresas que decidem ampliar a área de atuação. Por isso, estar atento às oportunidades é fundamental na busca por estreitar laços com parceiros de outros países.

Para a analista de exportação da Decor Export Representações Comerciais, Barbara Zanette Degasperi, o processo de fidelização de clientes se torna peça-chave para o comércio internacional. Ainda mais o Brasil sendo considerado um dos principais players cerâmicos do mundo. Segundo ela, esse posicionamento gera resultados especialmente na América do Sul, onde o produto nacional ganha da China em competitividade. "Temos uma grande quantidade de fábricas brasileiras posicionadas e trabalhando com exportação, possibilitando ao cliente um leque maior de opções para escolher importar. Mas precisamos estar sempre nos inovando e buscando novas alternativas para enfrentar o processo de exportação que, ainda para alguns destinos, se torna muito burocrático", analisa.

No caso da Decor Export, por exemplo, a atuação voltada ao setor cerâmico favorece relações mais próximas com clientes externos. "Sem dúvida isso contribui, pois, dessa forma, possuindo um segmento como foco,

você consegue se especializar ainda mais no produto que está vendendo, agregando conhecimento específico e técnico para auxiliar o cliente a vender ao consumidor final, além de ganhar experiência em todos os tipos de inconvenientes que podem ocorrer durante o processo e conseguir solucioná-los com maior rapidez", observa Barbara.

Estratégias para a fidelização

Nesse processo, segundo ela, pequenos detalhes fazem toda diferença para ganhar a confiança e, conseqüentemente, a fidelização nas relações comerciais. "É muito importante buscar estratégias para se diferenciar da concorrência, como prestar um atendimento de qualidade, buscar soluções logísticas para entrega de um material urgente, pensar na viabilidade de desenvolver um produto específico para a necessidade do cliente, ter conhecimento das leis e burocracias que envolvem o processo de exportação do produto e adaptar sua embalagem para que esteja em conformidade com as exigências do país importador", detalha.

Atuação profissional

Graduada em Comércio Exterior pela Universidade do Extremo Sul Catarinense (Unesc) e com MBA em Controladoria e Finanças pela mesma instituição, Barbara tem uma atuação dinâmica com os clientes. As atribuições da analista de exportação vão

desde o primeiro atendimento às empresas, passando pelos processos que envolvem a elaboração de pedidos até chegar aos trâmites do pós-venda.

Para ela, a motivação na carreira vem, justamente, desses desafios diários e do contato direto com diferentes locais do planeta, numa troca de experiências que não deixa o trabalho cair na rotina. "O comércio exterior é isso: o fato de você poder conectar interesses de pessoas de todo o mundo, negociar com culturas completamente diferentes da sua, idiomas diferentes, e todos os dias trabalhar para deixar o Brasil ainda mais presente em todos os continentes. É aproximar países, desenvolver estratégias e explorar novos produtos e serviços", finaliza Barbara.

Para Barbara Zanette Degasperi, o processo de fidelização de clientes é peça-chave para o comércio internacional



JURÍDICO

IMPORTAÇÃO COM ITENS EM MADEIRA REQUER CUIDADOS ESPECÍFICOS

Se tratamento fitossanitário não for realizado, há risco de atrasos na liberação da mercadoria e até de reexportação da carga

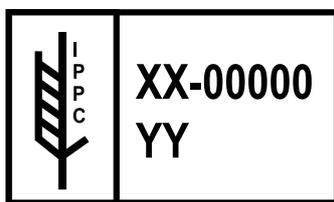
Quando uma importação envolve embalagem ou itens contendo madeira, o cuidado por parte de exportadores e importadores precisa ser redobrado. Caso o material não receba o devido tratamento fitossanitário, a carga tende a ser barrada pela fiscalização e até reexportada. Por isso, estar atento à legislação e normativas de órgãos como o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) e Receita Federal evita transtornos significativos na internalização dos produtos.

Aplicação das normativas

Não importa se a madeira presente na remessa é um pallet ou apenas uma peça para firmar as mercadorias durante o transporte, ela será fiscalizada. A exceção é somente os materiais muito processados, que não apresentam riscos. "Vale dizer que a legislação é aplicada em embalagens, suportes, carretéis, peças de madeira bruta, entre outras, que possam hospedar, veicular e permitir a entrada de algum tipo de praga no país", expõe o advogado.

Esses itens precisam passar por tratamentos térmicos ou por fumigação, para evitar a disseminação de pragas. O procedimento deve seguir o previsto nos padrões internacionais, com base na Norma Internacional para Medidas Fitossanitárias (NIMF) nº 15. Quando concluído, a madeira recebe uma marca conhecida como IPPC, que indica que ela passou pelo trato adequado. "A marca deve ser aplicada em todo local em que o tratamento foi realizado, em cores diferentes do vermelho e do laranja, com gravação direta sobre o material e sem possibilidade de uso de etiquetas destacáveis", explica Scotton.

Essa marca nada mais é do que o símbolo composto por uma espiga de trigo estilizada e a sigla IPPC, acompanhado dos códigos do país, da empresa que realizou o tratamento e do procedimento utilizado.



Ausência do IPPC

Caso a remessa chegue ao Brasil sem o símbolo do IPPC na madeira, os problemas começam a aparecer. Segundo Scotton, se a carga puder ser dissociada da parte condenada e o único embaraço for a ausência dessa marca, a internalização da mercadoria poderá ser autorizada pelo Mapa. "A madeira, por sua vez, deverá ser devolvida ao exportador, mas isso comporta exceções. Em algumas situações é possível obter autorização judicial para incineração do produto em território nacional, o que pode ser muito mais viável ao importador", ressalta o advogado.

Entretanto, o problema pode ser mais grave, como constatada a presença de pragas que representem ameaça à fauna e flora. Nesses casos, de acordo com o especialista, a legislação prevê a devolução da carga ao exportador em até 30 dias. "Ressalvas algumas exceções, como a necessidade de destruição do conteúdo em caráter de urgência. No entanto, já existem decisões no sentido de possibilitar a internalização da carga caso ela possa ser tratada e segregada da parte condenada após a fiscalização inicial, mediante nova vistoria", pontua Scotton.

Prazo para a inspeção

Além dos custos extras com reexportação, a presença de madeira também pode levar à demora na liberação da mercadoria. Isso porque as remessas que não possuem esse tipo de material podem ser autorizadas pelo órgão anuente sem a verificação. Já as que

contêm madeira estão sujeitas ao processo de fiscalização, aumentando o tempo de armazenagem.

Conforme Scotton, o prazo de encerramento da fiscalização do procedimento de licenciamento aduaneiro remete a até 60 dias. Ele passa a contar a partir do registro no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), conforme a Portaria Secex 23/2011. "Entretanto, em alguns casos, a depender do risco de perecimento ou perda do resultado útil da carga, é possível reduzir o prazo estabelecido", destaca.

Contudo, há divergência quanto à aplicabilidade do prazo. De acordo com o Decreto nº 70.235/72, a Receita Federal deve proferir o despacho aduaneiro em até oito dias. No entanto, segundo esclarece o advogado, esse decreto se aplica especialmente ao processo administrativo fiscal. Por isso, os Tribunais entendem que ele não é extensível à fiscalização do Mapa. Dessa forma, é levado em consideração o disposto no artigo 23 da Portaria Secex 23/2011, que prevê os 60 dias para inspeção. Mesmo assim, não é comum que as fiscalizações demorem todo esse período para serem concluídas.

De olho na documentação

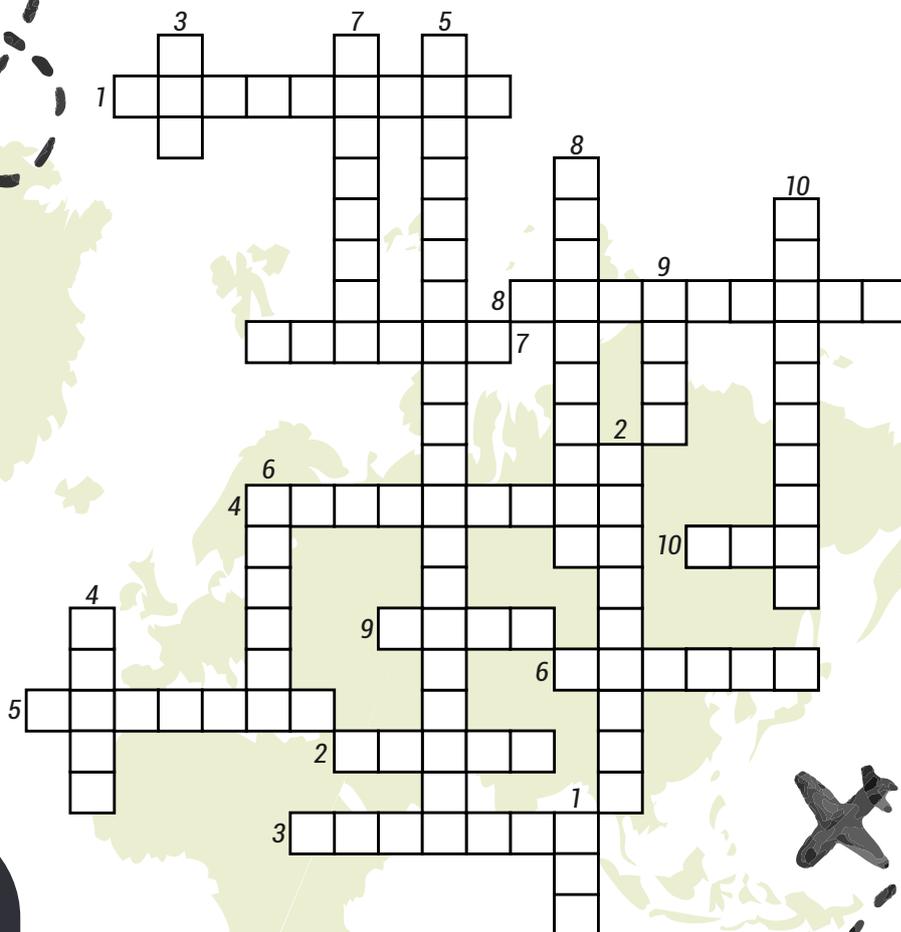
Para evitar esses entraves, é importante se certificar com o exportador, antes do envio, sobre as condições da embalagem. Apesar da possibilidade de cobrar posteriormente o prejuízo dele, será o importador que precisará arcar com as despesas, como no reenvio ou na realização do tratamento adequado.

Além disso, o importador precisa comunicar o Mapa sobre como a mercadoria está acondicionada. De acordo com o advogado, se a presença de madeira não for informada ao órgão previamente, será necessário apresentar documentos complementares, como a Declaração Agropecuária de Trânsito de Embalagens e Suportes de Madeira (DAT/EM), o certificado fitossanitário e a cópia do conhecimento de carga.

FREETIME



PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS

- (1) Equipamento que revolucionou a forma de transporte internacional
- (2) O comprovante de pagamento internacional
- (3) O documento base de um processo de importação ou exportação
- (4) Um dos principais portos de movimentação do mundo
- (5) O responsável pelo navio
- (6) TEC - (?) Externa Comum
- (7) Como foi chamada a saída do Reino Unido da União Europeia
- (8) Termos de comércio internacional usados para definir responsabilidades entre exportador e importador
- (9) Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- (10) Como são chamadas as cargas consolidadas

VERTICAIS

- (1) Incoterm com menor responsabilidade para o exportador
- (2) Movimentação de cargas nas instalações portuárias
- (3) Moeda sul-coreana
- (4) Obrigado em francês
- (5) Liberação legal da mercadoria em um processo de comércio exterior
- (6) Permite a indenização para casos de avarias relacionadas ao transporte internacional
- (7) Sistema de comercio exterior oficial do governo brasileiro
- (8) Tipo de navio usado para o transporte de grãos e minérios
- (9) Portal "O Mundo Dos Negócios" - www.(?) .com.br
- (10) O conhecimento de embarque aéreo

CONFIRA AS RESPOSTAS DAS PALAVRAS CRUZADAS EM www.omdn.com.br

A vibrant sunset over the ocean. The sky is filled with warm, glowing colors of orange, red, and yellow, with a bright sun partially obscured by clouds on the right side. The water below is dark with shimmering reflections of the sunset. In the distance, a large ship is visible on the horizon, along with a few smaller structures or markers.

OMIDN
.com.br