

OMDN

O MUNDO DOS NEGÓCIOS

COMÉRCIO EXTERIOR É DESENVOLVIMENTO

Importação melhora a competitividade e forma profissionais mais preparados

P. 2

Como um porto transformou a realidade de um município em SC

P. 4

Derrubando o mito de que reservas de mercado são boas para a economia

P. 5

Panorama: os gargalos para aumentar a presença das empresas brasileiras no exterior

P. 5

O guia completo sobre a parametrização da RFB

P. 6

A importância dos Canais de Suez e Panamá para a economia mundial

P. 8

Internacionalização de pesquisas e o mundo dos negócios

P. 10

EDITORIAL

Quanta responsabilidade!



É natural olharmos em volta e verificarmos a procedência de um produto que compramos. Queremos saber se é "made in" ou "hecho en" e, às vezes, até criamos situações imaginárias sobre como foi feito. É instintivo. Curioso! Isso nos norteia um pouco da influência que o comércio exterior tem nas nossas vidas.

Agora, já tentou aprofundar essa experiência entendendo a importância dele no cenário econômico atual? Esta edição certamente é um convite para isso.

Por um lado, a exportação supre uma carência de demanda local, capacita para atendimento a mercados mais exigentes e possibilita uma diversificação na carteira de clientes. No outro, a importação disponibiliza maior competitividade em melhores condições comerciais, apresenta tecnologias não disponíveis no

país e regula preços praticados no mercado local, não permitindo o aumento indiscriminado.

Claro que, além disso, o comércio exterior permite uma formação de pessoas mais atentas às nuances do mundo e profissionais mais preparados para as interveniências globais. Ou seja, desenvolve cidadãos melhores para as exigências do mercado contemporâneo e permite que passem do automático para cabeças-pensantes. Do simples operacional para gestão de situações.

Enfim, o comércio exterior vive a sua máxima de responsabilidade. Alguns ainda não veem. Outros já estão na frente. Aqui, estamos disponibilizando mais uma oportunidade para o processo de formação de conhecimento. Fique à vontade para explorá-la nas próximas páginas. *We hope you enjoy it!*



Marcelo Raupp

Diretor Geral de O Mundo dos Negócios

Charge



EXPEDIENTE

Realização

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

Coordenação Geral

Marcelo Raupp

Jornalista Responsável

Renan Medeiros | JP – 4609/SC

Textos

Júlia Antunes
Marcelo Raupp
Renan Medeiros

Foto da Capa

@shawnanggg

Charge

Luo Jie (China Daily)

Diagramação

Rodrigo Lodetti

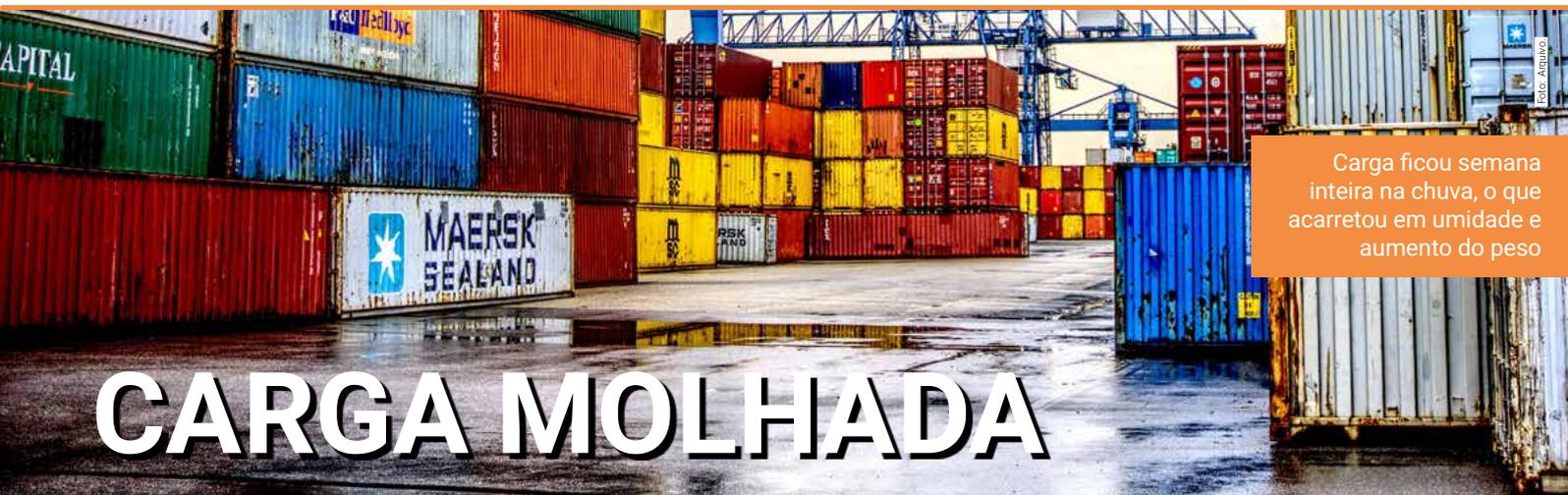
Colaboração

Alais Coluchi, Fernando Pimentel, Igor Celeste, Leandro Coelho, Luciane Ceretta, Marco Antonio Corsini, Osmari de Castilho Ribas, Paulo Fretta Moreira e Thiago Dalke.

Sugestões e dúvidas

contato@omdn.com.br

SEGURO INTERNACIONAL



Como a corretora e a seguradora evitaram que a diferença de peso em uma mercadoria acarretasse em prejuízos altos ao cliente

Um contêiner fechado, sem nenhuma avaria ou sinal de arrombamento, mas com o peso da carga alterado quando chegou ao porto. Foi por essa situação que o cliente da Ação Administradora e Corretora de Seguros passou quando exportou minério do Pará, Norte do país, para a China.

O diretor comercial da Ação Seguros, Thiago Dalke, relembra que o transporte da carga, da saída do Brasil até a chegada ao porto chinês, foi feito sem nenhum problema. "O percurso aconteceu perfeitamente. Logo que a carga desceu do navio, precisou ficar parada no porto, por causa dos procedimentos alfandegários. Porém, quando pesaram o container para a retirada do minério, estava com excesso de peso. A mercadoria estava úmida e ficou com 30% a mais de peso", relata.

Diante do fato, o importador Chinês não queria mais ficar com o carregamento. Entre as alegações estava a de que o produto tinha perdido a qualidade. Além de o cliente correr o risco de liquidar todo o valor da carga, como o processo acabou sendo retido pelo porto chinês, o importador queria também impor todos os custos logísticos desta interrupção ao exportador brasileiro. Foi aí que entrou o trabalho da Ação

Seguros e da seguradora.

"Ele queria colocar a carga do nosso cliente os gastos de detenção do contêiner, os custos para movimentação dentro do porto, as multas que o governo chinês estava impondo pela diferença de peso e também os custos de armazenagem do produto, enquanto o impasse não fosse resolvido. Daria uma conta bem cara", relata Dalke.

O trabalho da Ação envolveu alguns procedimentos. Primeiro, foi comprovado tecnicamente ao importador que o índice de qualidade e pureza não seria alterado com a secagem do minério e portanto, não havia motivos para que ele rejeitasse totalmente o embarque. Na sequência, para que se garantisse a cobertura do seguro, conseguiram atestar o dano de causa externa ao embarque. "Pegamos todo o índice pluviométrico da cidade chinesa, referente ao período que a carga ficou parada no porto de destino, e conseguimos mostrar por fotos para a seguradora que o contêiner, além de ter avarias, ficou uma semana exposto a fortes chuvas e, por isso, a carga ficou totalmente molhada e com peso diferente. Conseguimos assim comprovar o fato gerador do sinistro e configurar que houve, sim, um dano de causa externa para cobrir o sinistro".

A seguradora conseguiu ainda indenizar o custo da retenção da carga devido às avarias e ao retrabalho de secagem e armazenagem. Foi pago também ao cliente a demurrage e a detenção. O diretor comercial disse que ao final os dois lados saíram satisfeitos.

"Foi um sinistro bem complexo, que exigiu muita expertise e proatividade. Primeiro, para que o nosso segurado não perdesse toda a carga

e ainda tivesse que arcar com altos custos logísticos para manter seu cliente na China. No caso do importador, não era justo rejeitar todo o embarque, nem ficar no prejuízo sem receber a carga devida. Conseguimos entrar na negociação, junto com a seguradora e com um perito internacional, e conseguimos um bom acordo. Foi justo. O importador teve suas mercadorias conforme a compra, o nosso cliente indenizou só aquilo que era responsabilidade dele e não o processo logístico e o embarque como um todo e a companhia seguradora após ressarcir o nosso segurado destes custos, teve o embasamento necessário para tentar cobrar em regresso, a indenização do terminal", finaliza.

Apesar do desfecho feliz, o diretor comercial alerta para alguns aspectos a serem observados. O dever da seguradora é com a carga e sua integridade, e, portanto, não arca com prejuízos que envolvem a logística do transporte normal e nem por multas administrativas. O seguro também não cobre obrigações fiscais, judiciais e tributárias da mercadoria.



Antes de contratar um seguro fique atento a algumas questões

- ✓ Se o corretor é **especialista** em seguro de transporte Internacional;
- ✓ Se a companhia seguradora tem expertise e atua **internacionalmente**;
- ✓ Se cobre o **país** para onde a carga será enviada;
- ✓ Se a apólice tem todo o **clausulado** para cobrir aquele tipo de mercadoria;
- ✓ Se o limite máximo de garantia é adequado para o valor da carga e **todas as verbas adicionais**: custo, frete, despesas, lucros e impostos;
- ✓ Se o **gerenciamento de risco** é apropriado para garantir a integridade do processo, tanto no percurso internacional, quanto nos percursos terrestres.

PORTO



UM PORTO DE TRANSFORMAÇÃO

Como a chegada da Portonave moldou o crescimento e o desenvolvimento de Navegantes

Navegantes, município do Litoral Norte catarinense, por algum tempo viveu à sombra da vizinha Itajaí, cidade da qual se emancipou em 1962. Mais conhecido por ter um aeroporto, alternativa importante para a população da região não precisar ir até Florianópolis, o município ganhou outra fama ao se transformar num pólo pujante e atrativo de empresas. Muito desse desenvolvimento passa pelo porto, de caráter privado, que começou as atividades em 2007, administrado pela Portonave.

Os 10 quilômetros de costa e o Rio Itajaí-Açu também deram a Navegantes todas as condições para abrigar um Porto, que se tornou referência para o estado e o país. O terminal portuário comemora bons resultados nestes 13 anos de operação e à medida que viu índices bater recordes, foi também ditando um ritmo de crescimento na cidade.

Com 172.518 TEUs movimentados no período, o porto registrou um crescimento de 39,6% se comparado com janeiro a março

do ano passado. Só o Terminal Portuário de Navegantes representou 12% do total de contêineres que o Brasil movimentou no primeiro trimestre deste ano, ficando em segundo lugar no ranking do país.

Os números do porto se refletem nos índices de Navegantes. Em 2004, um ano antes de a Portonave chegar, o Fundo de Participação dos Municípios repassado pelo governo federal para a cidade portuária foi de R\$ 4,9 milhões. Em 2005, quando iniciou a construção da Portonave, o valor subiu para R\$ 6,7 milhões.

“Depois, foi crescendo ano a ano, chegando em 2017 ao patamar de mais de R\$ 24 milhões. Esse repasse está diretamente ligado ao número de habitantes de um município. Quando a cidade cresce em postos de trabalho, em comércio, indústria e cadeia produtiva em geral, ela fica mais atrativa para as pessoas. É o que ocorreu com Navegantes. A cidade se desenvolveu economicamente, atraindo mais moradores e com uma arrecadação que viabiliza uma melhor qualidade de vida para todos os habitantes”, informou o diretor-superintendente Administrativo da Portonave, Osmari de Castilho Ribas.

Outro número que também demonstra o crescimento de Navegantes é o aumento do índice da participação do município na fatia arrecadada e distribuída pelo Estado por meio

do ICMS. Ele subiu de 0,66 (2013) para 0,87 (2018) - cerca de 30% em cinco anos.

Além disso, a contribuição direta da Portonave para o município em Imposto Sobre Serviços (ISS) representa quase metade da arrecadação da taxa pela prefeitura. Em 2020, foram R\$ 12 milhões repassados a Navegantes.

Para o diretor-superintendente da Portonave, apesar de não ter como quantificar os investimentos atraídos para a cidade depois da instalação do porto, o desenvolvimento do município é visível. “O porto gerou crescimento econômico e oportunidades para a população. Crescemos junto com Navegantes. O PIB municipal passou de R\$ 500 milhões em 2007 para quase R\$ 4,5 bilhões em 2016, segundo dados do IBGE. A receita do município no período quintuplicou e é nítido o desenvolvimento de toda a cidade. Ficamos muito felizes em poder contribuir com isso”, acrescenta Castilho.

Além da economia

A chegada do Porto não se traduz apenas em cifras para o município. O desenvolvimento social também pauta as ações da Portonave. A Companhia estabelece parcerias com organizações locais para a execução de programas e projetos socioambientais, apoiada pelo Instituto Portonave - sem fins lucrativos dedicado à gestão do investimento social.

Ações são desenvolvidas ou apoiadas pela Portonave por meio de deduções fiscais, com base em mecanismos legais. Em 2020, os investimentos realizados pela Companhia por meio desses instrumentos chegaram a R\$ 350 mil. Outro R\$ 1,02 milhão, em recursos próprios da Portonave, foi aplicado em benefício das comunidades.

Os projetos sociais e ambientais envolvem recuperação da orla de praia, controle de ruídos, monitoramento de águas subterrâneas e superficiais, inclusão digital de crianças, emprego para adolescentes, pelo programa Jovem Aprendiz, além de iniciativas, criadas em 2020, de combate à pandemia do novo coronavírus, como doação de máscaras e equipamentos de proteção individual para profissionais da linha de frente, cestas básicas e kits de higiene para pessoas em vulnerabilidade social.

INFORMAÇÃO

? MITO
OU
VERDADE**Reservas de mercado protegem a economia?**

MITO. Esta é uma afirmação frequente no noticiário econômico, mas a evidência empírica e a experiência histórica vão justamente no sentido contrário. Em geral, a defesa de barreiras comerciais vem acompanhada de expressões como "indústria nascente" e "manter os empregos aqui". O Brasil tem um exemplo clássico que ilustra bem a fragilidade desse posicionamento.

Na década de 80, havia políticas protecionistas duras para "defender empregos" e a "in-

dústria nascente" de computadores no Brasil, já que os produtos encontrados no exterior eram muito mais competitivos e evoluídos tecnologicamente. Só faltou levar outro fator em consideração: o custo de oportunidade.

A tecnologia avançou rapidamente, mas sem abertura comercial, o Brasil ficou de fora desses avanços. Praticamente todas as áreas que precisavam das tecnologias de informação foram prejudicadas, ao custo de muitos empregos. Na prática, o prejuízo causado à toda a indústria no país foi devastador.

Quando a reserva de mercado caiu, quase ninguém sentiu falta. A política não apenas teve poucos efeitos para que a "indústria nascente" atingisse a maioria, como ainda atrasou o avanço em várias outras áreas. Foi justamente a abertura comercial que salvou a indústria nacional, o agronegócio, o setor de serviços e os empregos brasileiros.

A lógica é a mesma para outros produtos necessários ao bom desenvolvimento dos negócios aqui existentes. Privá-los do acesso a insumos e equipamentos de maior qua-

lidade e/ou menor custo não traz qualquer benefício. Para os consumidores finais, o poder de compra está diretamente associado à capacidade de acessar um mercado amplo, com concorrência, sem limitações.

Isso não significa fechar os olhos para práticas de concorrência desleal, como uso de mão de obra em condições precárias ou métodos de produção que impactem significativamente o meio ambiente. O que não pode ocorrer é que o remédio para essas situações pontuais traga consequências ainda mais danosas para a economia como um todo.

No longo prazo, o crescimento da economia e o aumento da renda das pessoas dependem da produtividade. Como se viu no Brasil da década de 80 e em outros inúmeros exemplos mundo afora, reservas de mercado não costumam resultar em geração de empregos, não ampliam a oferta e nem a procura por bens e serviços, não aumentam a produtividade e, por consequência, não impulsionam a economia e não enriquecem os cidadãos.



PANORAMA

Quais os maiores gargalos para aumentar a presença no exterior?

"A exportação é uma grande oportunidade para empresas de todos os portes ampliarem faturamento, inovação e competitividade. Temos percebido um aumento consistente da presença de firmas brasileiras no mundo nas diferentes modalidades de internacionalização. Contudo, alguns gargalos para este movimento são: falta de cultura exportadora, acesso limitado a crédito e financiamento, custos logísticos, barreiras comerciais, dificuldades de acesso a mercado e até mesmo escolha inadequada dos mercados por onde começar. A Apex-Brasil e sua rede de parcerias do setor privado e do governo têm por objetivo apoiar no contorno destes desafios, provendo conhecimento, capacitação e conexões adequadas em mercados internacionais."

IGOR CELESTE, Gerente de Inteligência de Mercado da Apex-Brasil

"A instabilidade da política cambial e a falta de programas perenes para acordos comerciais são alguns dos gargalos para a exportação. Mas um dos principais problemas continua sendo o elevado Custo Brasil, que reduz a competitividade das empresas brasileiras em relação às companhias de outros mercados emergentes. Para resolver este entrave antigo, precisamos avançar rapidamente nas Reformas Administrativa e Tributária, na desburocratização, na segurança jurídica e no investimento em infraestrutura."

MARCO ANTONIO CORSINI, presidente da Associação Empresarial de Joinville (Acij)

"O Brasil carrega custos bastante superiores àqueles que os nossos competidores mais diretos enfrentam. A indústria têxtil e confecção tem uma tradição exportadora e empresas multinacionais. Temos avanços, mas o país ainda tem um sistema tributário altamente complexo. Não ter acordos comerciais com blocos importantes de comércio também dificulta a disputa mercadológica. Para dar um exemplo, uma calça brasileira para entrar nos EUA paga 17% de imposto de importação, uma calça jeans mexicana, por conta do Nafta, paga zero de imposto. É mister que nós tiremos essas barreiras de custo, de burocracia e ao mesmo tempo avancemos nos acordos para que haja uma maior participação das empresas brasileiras no comércio internacional."

FERNANDO PIMENTEL, presidente da ABIT (Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção)

"Na visão da Associação Nacional dos Fabricantes de Cerâmica para Revestimentos, Louças Sanitárias e Congêneres (Anfacer), existem os gargalos empresariais, nacionais e internacionais. Dentro dessa dinâmica, podemos destacar como principais pontos a falta de planejamento estruturado para exportação/internacionalização (gargalos empresariais); temas estruturais de longo prazo que elevam o custo dos produtos brasileiros, erodindo a competitividade (gargalos nacionais); e os entraves que outros países por vezes impõem ao produto brasileiro, visando preservar seu mercado interno."

ALAIS COLUCHI, Consultora de Relações Internacionais da Anfacer

DESPACHO ADUANEIRO



PARAMETRIZAÇÃO DA RECEITA FEDERAL: O GUIA DEFINITIVO

Todas as importações estão sujeitas a uma conferência da Receita Federal do Brasil (RFB). O nível dessa vistoria, bem como o tempo necessário para a liberação da mercadoria, depende do “canal” em que o órgão classifica após o registro da Declaração de Importação (DI). O canal verde é o mais desejável, uma vez que significa liberação automática, mas nem sempre é assim. Para desvendar as nuances da parametrização da RFB, preparamos este guia completo, condensando todo o conteúdo já produzido sobre o tema ao longo de mais de quatro anos de OMDN.

De acordo com a Receita Federal, o principal critério para a parametrização é a aleatoriedade. Mas o importador pode e deve tomar alguns cuidados para aumentar a probabilidade de canal verde ou, pelo menos, evitar o vermelho.

Além de critérios objetivos, a Receita tem autonomia para direcionar uma importação para o

canal vermelho, mesmo que os algoritmos do sistema “decidam” de outra forma.

Minha carga foi para o canal vermelho. E agora?

Mesmo adotando os devidos cuidados, é possível que, ainda assim, a RFB queira verificar fisicamente a mercadoria importada.

Para garantir a liberação após o canal vermelho, o trabalho do agente aduaneiro é muito importante para evitar que a falta de documentação atrase ainda mais o processo. Por isso, o primeiro passo é reunir a lista de documentos que inclui o Commercial Invoice, Packing List, Conhecimento de Embarque, Declaração de Importação (DI) Original e Contrato de Prestação de Serviços em caso de importação por conta e ordem.

O passo seguinte é a distribuição para um fiscal que vai analisar a documentação e agenda a conferência física. O terminal recebe a solicitação e comunica o despachante para fornecer

a documentação e realizar a programação de posicionamento da carga.

No dia e horários agendados, o analista tributário da Receita Federal realiza a conferência física, conforme solicitação, na presença dos representantes do terminal e do importador e/ou despachante. As informações da vistoria serão repassadas para a análise do fiscal, que fará a manifestação por meio do Portal Único.

Se não houver problemas e nem divergências, o auditor faz a liberação da DI no sistema e as mercadorias estarão disponíveis para retirada no terminal alfandegado. Se for constatado algum erro sujeito de autuação ou correção, o auditor interrompe o despacho diretamente no Siscomex e solicita a retificação necessária.

A incidência do Canal Vermelho na importação acarreta em custos adicionais do operador portuário, como separação e posicionamento do contêiner para inspeção física, retirada e colocação do lacre. O prazo para a fiscalização costuma oscilar entre sete e dez dias úteis, caso tudo esteja dentro dos conformes.

Canal cinza para apurar irregularidades graves

Há situações em que a Receita Federal decide fazer uma investigação detalhada sobre os preços praticados para apurar indícios de fraudes. Nesse caso, a importação é parametrizada como canal cinza, um dos procedimentos mais difíceis do despacho aduaneiro.

Os prazos são extensos. Podem demorar até três meses para serem concluídos, podendo ser prorrogado por igual período. Ainda assim, as consequências no caso de identificadas irregularidades fiscais são ainda mais graves. A mercadoria pode ficar permanentemente retida pela Aduana.

Comexpedia

Canal Verde

Parametrização pelo qual o sistema registra o desembaraço automático da mercadoria, dispensados o exame documental e a verificação física da mercadoria.

Canal Amarelo

Parametrização pelo qual deve ser realizado o exame documental e, não sendo constatada irregularidade, efetuado o desembaraço aduaneiro, dispensada a verificação física da mercadoria.

Canal Vermelho

Parametrização pelo qual a mercadoria somente é desembaraçada após a realização do exame documental e da verificação física da mercadoria.

Canal Cinza

Parametrização pelo qual 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.

Canal Melancia

Expressão popularmente utilizada quando ocorre a alteração do canal verde para o canal vermelho. O termo não existe no sistema oficial de parametrização Receita Federal do Brasil (RFB).

TRANSPORTE INTERNACIONAL

TRANSPORTE DE CONTÊINERES: OS CUIDADOS NA LOGÍSTICA

Os procedimentos e as responsabilidades que envolvem a retirada e devolução das estruturas

Um contêiner é feito para durar, proteger a carga e se adaptar a diferentes tipos de transporte. Do navio ao caminhão ou trem até chegar ao destino final, tamanha versatilidade desta estrutura permite que a movimentação da carga seja prática e ágil, mas há protocolos a serem cumpridos.

O diretor operacional da Agillog Transportes, Leandro Coelho, explica que cada terminal tem o seu próprio regimento interno, com procedimentos específicos tanto para a retirada quanto para entrega.

Para retirar, o processo necessita estar totalmente liberado junto aos órgãos brasileiros competentes e no local que a carga foi designada, portuário ou retroportuário. Em seguida, é comunicado ao transportador que a unidade está pronta para o carregamento, assim o agendamento é realizado. "Hoje praticamente todos os terminais trabalham de forma de agendamento prévio de carregamento, sendo necessário cumprir várias etapas, como data, janelas, prazos e documentação pertinente para que o carregamento ocorra normalmente".

Para a devolução o processo é praticamente o mesmo, apenas não ocorre liberação prévia dos órgãos brasileiros. O direcionamento é feito pelo o armador ao terminal no qual opera, para receber, vistoriar e posicionar o contêiner. Também é necessário efetuar pré-agendamento para devolução.

"Um ponto importante é que os processos de importação e exportação ocorrem da mesma forma com os procedimentos, segue os mesmos padrões, contudo o processo no cliente é



Cada terminal tem regimento interno próprio, com procedimentos específicos para a retirada e para entrega.

invertido", observa o diretor operacional.

Já as transportadoras que realizam o serviço não precisam seguir nenhum requisito específico. De acordo com Leandro Coelho, todas as empresas legais estão aptas para o transporte. "Porém é um segmento no qual os veículos precisam ser desenvolvidos somente para o transporte em contêiner e estar dentro das regulamentações básicas", acrescenta.

Atenção às avarias

Com a papelada em dia, é preciso prestar bastante atenção na parte operacional. Leandro Coelho relata que as avarias são um dos principais problemas no momento de transportar o contêiner. Isso porque é difícil que haja a identificação da origem do dano. "Muitas vezes os terminais se isentam ou não percebem as avarias providas de bordo do navio, ficando a caráter dos motoristas, que, no caso, quando efetuam o carregamento, precisam fazer uma vistoria prévia da unidade. Se houver avaria, precisa ser solicitado ao terminal a inclusão de-

terminada do dano que não consta no termo, chamados EIR ou RIC - Recibo de Intercâmbio de Contêiner".

Outro problema relatado são os danos na parte interna da estrutura. Como os contêineres são lacrados, não é possível identificar a avaria previamente. Quando são detectadas, os terminais costumam aguardar que o importador se responsabilize, o que nem sempre ocorre. "Isso torna um processo que seria simples em lento e moroso, necessitando que o veículo permaneça aguardando uma posição das partes por horas, até mesmo dias para que seja resolvida a situação", explica o diretor operacional.

No caso de demurrage (atraso), a devolução costuma ser prioridade, já que os valores da diária são altos e costumam ser cobrados em dólar. No entanto, elas não costumam ser tão recorrentes. O diretor operacional pontua que, quando a documentação é enviada ao transportador, ela costuma ser bem analisada, com prazo de coleta e entrega dentro daquele definido pelo armador.

TRANSPORTE INTERNACIONAL



Apesar da distância de meio mundo entre eles, Canais do Panamá e de Suez competem entre si

ATALHOS DOS MARES

Conheça mais sobre os canais do Panamá e de Suez e como eles impulsionam a economia mundial

Em março, o encalhe de um navio no Canal de Suez chamou a atenção do público geral para a existência desse grande atalho no transporte marítimo internacional. O fato despertou o interesse da mídia tradicional e das pessoas nas redes sociais, com memes e até alguns “especialistas” apresentando “soluções” para desencilhar a embarcação.

Aproveitando esse súbito aumento no interesse pelo Canal de Suez, a equipe do OMDN preparou este conteúdo para explicar não só a passagem que despertou essa discussão, mas também o Canal do Panamá e a relação e a concorrência entre os dois. Ambos estão intimamente ligados na história e no dia a dia do transporte internacional.

Canal do Panamá

O Canal do Panamá é considerado uma das grandes façanhas da engenharia mundial, apesar de ser muito menos extenso do que o coirmão na África. Os seus 77 quilômetros de extensão são suficientes para evitar que os navios precisem contornar a América do Sul. A distância marítima entre Nova Iorque e Los Angeles, por exemplo, fica 60% menor.

Em 1881, quando a construção do Canal do Panamá começou a ser, de fato, planejada, o de Suez já estava em operação. Foi este sucesso

que motivou Ferdinand de Lesseps, diplomata e empresário francês conhecido por viabilizar o Canal de Suez, a encabeçar também uma passagem pela América Central.

No Panamá a situação era muito mais complicada do ponto de vista da engenharia. Primeiro, porque o terreno é extremamente montanhoso, e havia muita terra para ser retirada. Uma outra dificuldade é o fato de que os oceanos Atlântico e Pacífico não estão no mesmo nível, e há uma diferença de aproximadamente 20 centímetros entre um e outro. Esse desnível criaria uma corrente fortíssima caso o canal fosse construído nos mesmos moldes de Suez.

Os trabalhadores envolvidos ainda sofreram com doenças tropicais, como febre amarela, cuja vacina só seria inventada em 1937. Mais de 20 mil morreram. O projeto foi abandonado, deixando um prejuízo tão grande para os acionistas que De Lesseps foi condenado a cinco anos de prisão.

Os Estados Unidos assumiram a empreitada alguns anos depois, mas com uma abordagem diferente. Ao invés de escavar ao nível do mar, os americanos concluíram que faria mais sentido fazer os navios passarem sobre a terra, com a criação de um lago artificial (Lago Gatún) e elevadores por meio de eclusas que nivelam a água entre um compartimento e outro.

Depois da ampliação, em 2016, um navio “neopanamax”, que tem as dimensões máximas para atravessar o canal, pode transportar até 15 mil contêineres, três vezes mais do que o limite anterior.

Canal de Suez

Já o Canal de Suez, inaugurado em 1869, é outro dos atalhos mais importantes do planeta. O empreendimento trouxe uma nova era de influência europeia na Ásia ao reduzir em 6 mil quilômetros a distância entre os dois continentes. A Grã-Bretanha, potência naval da época, foi a maior beneficiada com o novo caminho aberto.

Atualmente, a importância estratégica do Canal de Suez reside sobretudo no comércio de petróleo no Oriente Médio e nas rotas comerciais entre a Ásia e a Europa. A distância entre o Golfo Pérsico e o norte da Europa foi reduzida de 21 mil quilômetros para 12 mil, diminuindo o tempo de viagem de 24 para até 14 dias.

Concorrência entre os canais

Apesar da distância de meio mundo entre eles, os canais do Panamá e de Suez competem entre si em muitas situações. Uma das rotas mais movimentadas do mundo é aquela entre a China e a costa leste dos Estados Unidos. Percorrer esse trajeto atravessando o Oceano Pacífico, o Canal do Panamá e o Mar do Caribe é significativamente mais rápido do que a alternativa, que é passar pelo Oceano Índico, Mar Vermelho, Canal de Suez, Mar Mediterrâneo e Oceano Atlântico.

No Canal do Panamá, um navio neopanamax totalmente carregado pode pagar aproximadamente US\$ 1 milhão por trânsito (não é à toa que o canal representa 12% do PIB panamenho). A Autoridade do Canal de Suez costuma cobrar tarifas menores, o que leva muitas embarcações a preferir a rota mais longa. Essa é uma disputa constante entre os dois canais, que estão sempre alterando suas tarifas para

competir um com o outro.

Além da concorrência direta entre eles, existe a concorrência indireta com os trens. Entre a Ásia e a costa leste dos Estados Unidos, há a opção de utilizar o porto de Los Angeles, por exemplo, a partir do qual a carga segue por terra sobre trilhos. É um pouco mais caro do

que o trânsito pelo Canal do Panamá, mas economiza aproximadamente uma semana de trânsito para os navios, o que para muitos armadores é uma vantagem considerável.

São essas competições que impulsionam o desenvolvimento do transporte internacional e resultam em fretes cada vez mais baratos.

É um mercado tão promissor que a China também tem planos para construir um canal atravessando a Nicarágua. Além disso, uma das consequências do aquecimento global é o derretimento do gelo nos arredores do Polo Norte, criando outro caminho de navegação. Mas esses já são assuntos para outras edições.

JURÍDICO

O BLOQUEIO E AS RESPONSABILIDADES

A busca por reparação aos prejuízos causados com o bloqueio no Canal de Suez já está a todo vapor, com movimentação jurídica de todos os principais atores. O advogado Paulo Fretta Moreira, sócio-administrador do escritório FM&C Advogados, tratou dessas questões em entrevista à revista O Mundo dos Negócios. Na avaliação dele, o episódio expõe a fragilidade da regulamentação de eventos como o ocorrido em março e abre espaço para aprimoramento da legislação de comércio internacional, a fim de definir de forma mais clara todas as responsabilidades.

OMDN: Quem deve assumir a responsabilidade pelos prejuízos gerados com o encalhe no Canal de Suez?

Paulo Fretta Moreira: Primeiro, é importante destacar que o bloqueio do Canal de Suez, causado pelo navio Ever Given, gerou um impacto global afetando a economia de diversos países. Como exemplo, tivemos a alta no preço dos combustíveis e a crise de abastecimento de alguns produtos (como o café) para determinadas regiões do planeta.

Objetivamente, a responsabilidade pelos danos que podem ser identificados com maior facilidade, que são aqueles causados pelo atraso dos mais de 200 navios que ficaram à espera da liberação do canal, deve ser assumida pela seguradora da embarcação, sobretudo pelo risco coberto em relação a terceiros.

Naturalmente, a responsabilidade da seguradora tem um limite contratual. Nesse caso,

havendo prejuízos que superem esse limite, a responsabilidade pelo excedente pode ser atribuída tanto à empresa proprietária do navio, a japonesa Shoen Kisen, como à empresa operadora da embarcação, a gigante Evergreen, de Taiwan.

Os prejuízos estão sendo estimados em mais de US\$ 100 milhões. Dificilmente alguma das partes aceitará assumir essa conta sem brigar. As regras de comércio internacional não são exatamente um mar de calma, até porque muitas vezes conflitam com legislações e questões de soberania local dos países envolvidos. Então, essa disputa promete ser longa e ainda mais dispendiosa, até que se chegue a um desfecho possível.



“As regras de comércio internacional não são exatamente um mar de calma, até porque muitas vezes conflitam com legislações e questões de soberania”

PAULO FRETTA MOREIRA,
sócio-administrador do escritório FM&C Advogados

OMDN: Que outras consequências jurídicas podem resultar de situações como essa?

Fretta Moreira: A meu ver, uma das principais consequências seria o aprimoramento da legislação de comércio internacional para prever situações como essa e definindo claramente as responsabilidades, o que certamente pouparia tempo e recursos, principalmente aos afetados por esse tipo de desastre.

Uma solução, que pode vir a ser construída por órgãos de regulação do comércio internacional, como a OMC, seria a criação de um fundo de emergência que poderia socorrer de forma ágil as partes mais fragilizadas, como os pequenos importadores e exportadores. Essa medida certamente evitaria a quebra de muitas empresas, que já estão altamente impactadas pela pandemia do coronavírus e veem seus recursos se esvaindo ainda mais com o atraso na entrega de mercadorias, muitas delas perecíveis.

OMDN: O importador ou exportador que tem prejuízo em decorrência do atraso em casos como esse tem alguma forma de buscar reparação? Quais os caminhos?

Fretta Moreira: Essa questão desnuda a fragilidade da regulamentação desse tipo de evento. Por um lado, os detentores de prejuízos imediatos, como os navios que aguardavam a liberação e o governo Egípcio pela queda na arrecadação, vislumbram a possibilidade de buscar a reparação da seguradora, da proprietária e da operadora do Ever Given. Já os importadores e exportadores afetados não dispõem da mesma clareza de quem devem responsabilizar. A falta de uma legislação global que abarque todas essas questões torna a busca pela reparação ainda mais complicada.

No caso dos empresários brasileiros, a recomendação é que busquem a reparação no âmbito das regras da nossa legislação. Quando você contrata o transporte internacional de uma carga, via de regra há a contratação de um seguro pela empresa que faz o transporte. Desse modo, o empresário deve acionar a transportadora, que por sua vez toma as providências para o pagamento da indenização. Se houver negativa no pagamento, o importador/exportador deve considerar a hipótese de acionar a empresa transportadora e a seguradora judicialmente.

ENTREVISTA

INTERNACIONALIZAÇÃO DE PESQUISAS E O MUNDO DOS NEGÓCIOS

A geração, o aprimoramento e o intercâmbio de conhecimento entre universidades e países é capaz de gerar resultados práticos para as empresas. Em entrevista a O Mundo dos Negócios, a Professora Dra. Luciane Bisognin Ceretta, reitora da Universidade do Extremo Sul Catarinense (Unesc), de Criciúma-SC, traça um panorama da importância da internacionalização das pesquisas, a condição que o Brasil ocupa neste cenário e delinea as ações a serem tomadas para fortalecer o papel da ciência no mundo dos negócios.

OMDN: Qual a importância da internacionalização das pesquisas para o mundo dos negócios?

Luciane Ceretta: Uma Universidade é reconhecida pela integração entre ensino, pesquisa e extensão. Quando firmamos convênios internacionais, estamos ampliando a rede de produção de conhecimento de forma integrada entre dois ou mais países, a fim de possibilitar a compreensão de variáveis sociais que poderão contribuir para o desenvolvimento das organizações e das demandas socioeconômicas e socioambientais dos países envolvidos. Quando há investimentos no desenvolvimento da ciência, maiores serão as possibilidades de melhorarmos a condição de vida das pessoas e das organizações. É

por meio da ciência aplicada ao mundo dos negócios que há a transformação de processos, produtos e novos métodos de gestão e tomadas de decisões. A internacionalização da pesquisa é uma estratégia muito importante adotada pelas Universidades que valorizam a cooperação na produção do conhecimento por meio da ciência.

OMDN: O que é preciso para que uma universidade brasileira esteja capacitada a exportar conhecimentos?

Luciane Ceretta: É um processo que envolve a criação de políticas institucionais que incentivem o desenvolvimento da ciência nas diferentes áreas do conhecimento. Inclui a qualificação constante dos docentes-pesquisadores, além da existência de programas stricto sensu com excelentes conceitos pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). A produção da ciência de excelência é resultado de investimentos constantes para a manutenção de pesquisadores dedicados para tal finalidade. Portanto, a exportação de conhecimento é resultado deste investimento em médio e longo prazo, pois envolve um quadro de pesquisadores qualificados e que possam identificar oportunidades de pesquisas que tenham relevância internacional.

OMDN: O Brasil hoje está aberto a receber informações de pesquisas internacionais nas suas universidades ou ainda há muitos

desafios neste sentido?

Luciane Ceretta: Acredito que o Brasil é um celeiro de talentos e oportunidades. Na medida que o Estado enxergar a ciência como um investimento, perceberemos como nos destacaremos mundialmente por tudo aquilo que já produzimos e podemos ampliar. Temos percebido a queda gradual orçamentária no MCTIC frente aos investimentos em pesquisa, um cenário altamente preocupante para o futuro da ciência. A título de exemplo, vou resgatar uma publicação do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) em 2020, quando destacou os investimentos das nações em pesquisa científica para o enfrentamento da COVID-19. Enquanto os países Canadá (11,8%), Reino Unido (10,8%) Alemanha (6,3%) e Estados Unidos (4,1%) investiram percentuais importantes, o Brasil investiu 1,8%. Neste cenário, é preciso um olhar estratégico no Brasil para posicionar a ciência, tecnologia e inovação como pautas prioritárias e de valorização dos pesquisadores e profissionais que escolheram a ciência como carreira.

OMDN: O que ainda é preciso fazer para aproximar mais a academia e as pesquisas ao mercado?

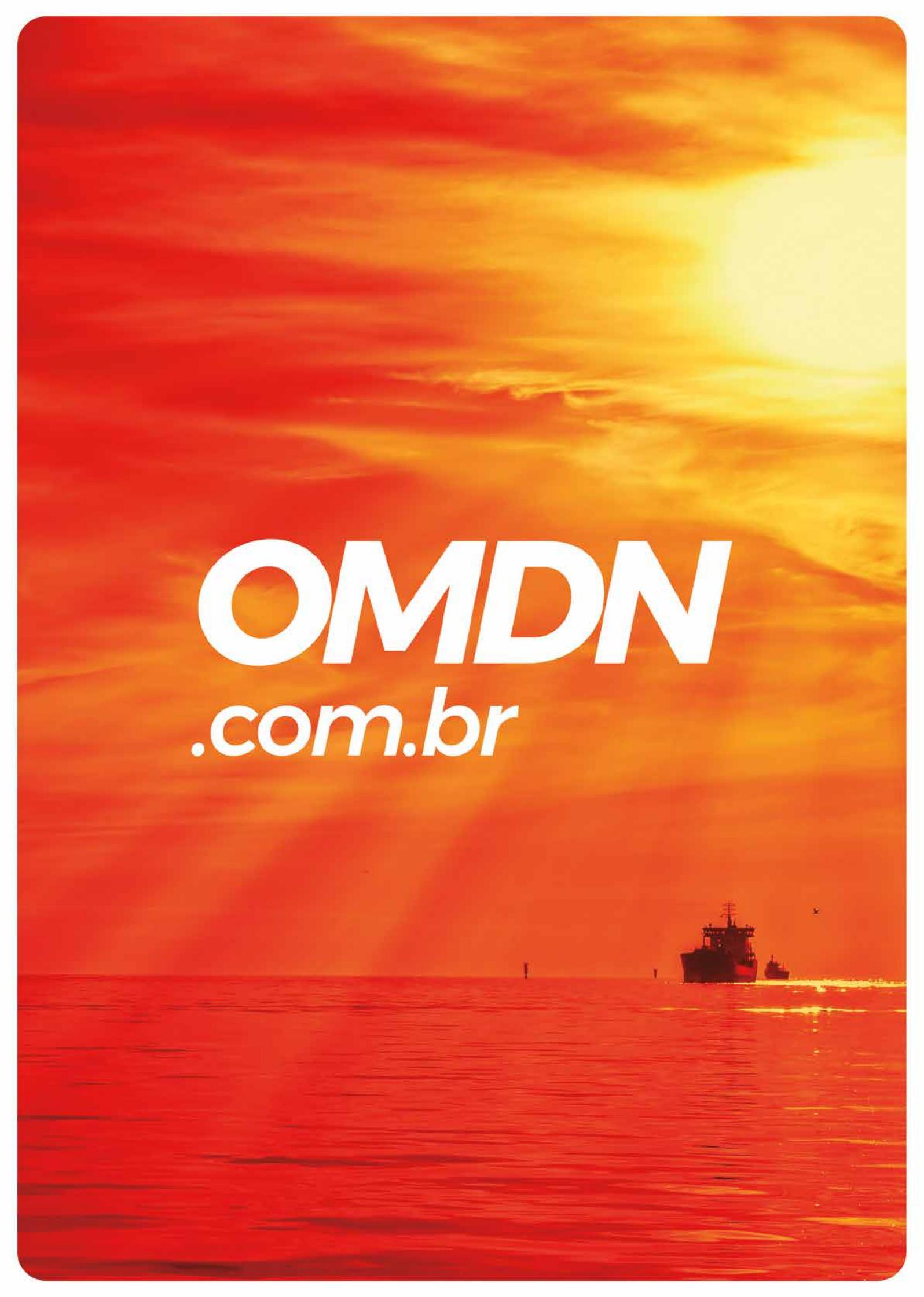
Luciane Ceretta: Uma das formas mais assertivas que conheço é por meio do diálogo e de discussões de pautas conjuntas que possam coadunar com os interesses recíprocos. A academia cumpre o seu papel de desenvolver competências profissionais que vão ao encontro das necessidades da economia local e regional. É preciso criar pontos de convergência em que a academia tenha o seu espaço dentro do mercado e que haja valorização das pessoas com qualificação para desenvolver suas carreiras nas regiões em que estão instaladas. A pesquisa e desenvolvimento pode ser uma via muito importante, pois é na academia que há muitos pesquisadores que poderão atuar em favor do desenvolvimento de soluções que atendam as necessidades da economia local e regional. É na Universidade que há muitos laboratórios de pesquisa de ponta que poderão ser espaços de desenvolvimento tecnológico para o setor produtivo, além da formação de mão-de-obra qualificada. Outra forma de aproximação é a criação de projetos de extensão conjuntos com as empresas, em que haja colaboração entre academia e setor produtivo para desenvolver do entorno local onde está instalado. A Unesc possui mais de 200 projetos de extensão que podem ser realizados em parcerias com as organizações regionais.

FREETIME



FRASES DE CAMINHÃO



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 in the foreground is dark with gentle ripples. In the distance, a large ship is visible on the horizon, along with a few smaller structures or buoys.

OMIDN
.com.br