



## MERCADO

## Prazos que prejudicam

Na hora das negociações, os produtos brasileiros perdem competitividade para os de outros países exportadores devido à morosidade em todo o processo de remessa das cargas

A capacidade de o Brasil exportar é prejudicada pela lentidão dos prazos de remessas das cargas ao exterior. “Na escolha por um país, ganha quem oferece, inclusive, o melhor prazo de atendimento. Nesse contexto, perdemos em competitividade”, diz Mário Fernandes da Costa, presidente da Abreti.

Pág. 3



Movimentação de cargas: estudo aponta 39 dias para o produto brasileiro sair da fábrica até ser exportado

## Programa beneficia importadores

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero) implantou no Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), o programa VCP-Flex, que beneficia importadores com a redução de até 80% nas tarifas de armazenagem. Para participar do programa, o principal requisito é o comprometimento de clientes e empresas quanto à liberação das cargas em até 26 horas, a partir da entrada das mercadorias no terminal. O interessado deve fazer o preenchimento do termo de adesão ao VCP-Flex.

Pág. 4

## Abreti participa da Intermodal

O estande da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Internacional (Abreti) na 12ª Intermodal South America promete ser um dos mais movimentados da feira. Ao longo dos três dias de evento, o local será o ponto de encontro das 12 maiores *freight forwarders* do mundo, que, juntas, respondem por 50% desse mercado. “Nossa intenção é captar as informações dos membros e dos visitantes para incrementarmos o comércio exterior brasileiro”, explica Wilmar Onedis Gomes, diretor da Abreti. Preocupados com a melhoria nos trâmites do comércio exterior e da logística

no país, diretores e funcionários da entidade e das empresas associadas discutirão no estande temas pertinentes ao setor.

Esta é a primeira vez que a Abreti estará presente na Intermodal. Com dois anos de existência, a associação quer neste momento criar um conjunto de critérios que certifiquem todas as empresas que trabalham de forma correta, respeitando o recolhimento de impostos e os processos previstos na legislação. Bax Global, DHL, Eagle, Expeditors, Hellmann, Jas, Kuehne+Nagel, Panalpina, UPS, TNT e UTI são as empresas que fazem parte da Abreti. ■

# Problemas e tendências do modal marítimo

Roberto Prudente\*

O setor privado faz a sua parte e investe na modernização e ampliação da capacidade de armazenamento e escoamento de produtos nos portos por meio dos terminais de contêineres que administra. Já o setor público não assume corretamente a sua parte, deixando de investir na infra-estrutura portuária. São muitos os projetos, mas a maioria não sai do papel.

É sempre bom lembrar que as deficiências percebidas no passado e ainda hoje poderão ser as mesmas daqui a 20 anos. Portanto, os investimentos em infra-estrutura são urgentes e necessários para que os exportadores possam planejar seus negócios. Afinal, cerca de 80% das exportações brasileiras são feitas por meio do modal marítimo.

O que se busca com os investimentos na infra-estrutura portuária é o equilíbrio para enfrentar os picos do comércio exterior. Se ontem o volume das exportações bateu recordes e hoje está menor, poderá amanhã novamente crescer. O que se espera é ter a tranqüilidade de saber que, se houver aumento das vendas externas, haverá suporte logístico suficiente para atender o cliente no prazo e com planejamento.

De qualquer forma, a indústria brasileira e o mercado estão ativos e pulsantes. Só o governo não reage a essa demanda com a mesma velo-

cidade. Prova disso é o porto de Santos (SP), que no ano passado bateu recorde de movimentação e teve um crescimento de 6,35%, gerando dificuldades para o atendimento ao comércio exterior. Por isso, é importante investir também em portos alternativos, como o do Rio de Janeiro (RJ) e de Paranaguá (PR).

No entanto, apesar de todos os entraves logísticos e de falta de infra-estrutura, o modal marítimo continua a ser a grande tendência para as exportações. Apenas três razões levam o exportador a optar por via aérea: o transporte de pro-

“ É importante investir também em portos alternativos, como o do Rio de Janeiro e de Paranaguá ”

duto de alto valor agregado e de cargas especiais, incluindo alguns tipos de perecíveis que não podem ficar 15 dias em trânsito em um navio; a procura mesmo por parte dos fabricantes de produtos de alta tecnologia que têm utilizado o modal marítimo sempre que possível, pois assim conseguem reduzir seus custos de transporte; além dos atrasos de fabricação que levam à opção por embarques com trânsito mais rápido.

Durante os últimos meses houve reduções de frete na maioria das rotas, encontrando-se estabilizados no momento.



Arquivo Canal de Comunicação

Um dos fatores que influenciou esse movimento foi o aumento da frota de navios, aliado a uma redução do volume de carga exportada, levando a uma oferta maior que a demanda. No ano passado, houve uma grande pressão para que os armadores disponibilizassem mais navios, mas agora o volume das exportações tem caído. Equilibrando essa distorção, o valor do frete para a importação tende a aumentar devido à maior procura.

Como o comércio exterior está totalmente atrelado ao câmbio, as empresas se vêem obrigadas a enfrentar os altos e baixos da moeda norte-americana em relação ao real. Afinal, quem se arrisca a prever a cotação do dólar em novembro? Em um ano bastante volátil devido às eleições, é um grande desafio para todos saber como estarão a economia, as taxas de juros e a movimentação da Bolsa de Valores em face desse cenário político.

\*Vice-presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Internacional (Abreti)

# Prazos que prejudicam

Matéria de capa

O comércio exterior do Brasil nunca esteve tão bem. Somente nos últimos três anos, as exportações nacionais cresceram aproximadamente 95%, passando de US\$ 60,4 bilhões em 2002 para US\$ 118,3 bilhões no ano passado, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Mas a capacidade do país em exportar é posta em cheque quando o assunto é prazo de remessa. A via-crúcis feita pelos produtos da fábrica até os portos ou aeroportos é velha conhecida dos executivos que trabalham no setor, dentro ou fora do Brasil.

“Infelizmente, todos já estão acostumados com essa ineficiência brasileira. O prazo de atendimento faz parte da matriz de decisão na hora da compra de um produto ou serviço. Não somente o preço do produto é considerado, mas todos os componentes de custo. Nesse contexto, o Brasil perde competitividade”, afirma Mário Fernandes da Costa, presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Internacional (Abreti).

Um recente estudo do Banco Mundial aponta que um produto brasileiro leva, em média, 39 dias entre a saída da empresa até a entrega ao porto. Com essa morosidade, o Brasil fica ao lado de países como Butão e Camarões. Hoje, a média mundial para esse processo é de 27 dias. “Não saberia dizer se o número apontado pelo Banco Mundial está correto, porém ele me parece um tanto exagerado. Existem casos em que realmente o atraso é enorme, como falta de documentação ou outros entraves burocráticos”, observa o presidente da Abreti.

No entanto, Costa lembra que, independentemente da média levantada pelo estudo, a morosidade existe e há outros fatores que complicam os prazos de exportação. “Nosso transporte rodoviário sofre com a precariedade das rodovias e infra-estrutura em geral, o que faz com que se diminua a velocidade de escoamento de produtos. Soma-se a isso o já



Arquivo Canal de Comunicação

Mário Fernandes da Costa: prazos comprometidos pelas precárias condições do transporte rodoviário e pelas barreiras alfandegárias nos portos e aeroportos do país

conhecido tráfego caótico de algumas cidades e as próprias barreiras alfandegárias nas estradas, portos e aeroportos. Tudo isso contribui para que o tempo de transporte e, conseqüentemente, o custo sejam mais altos”, explica. O estudo do Banco Mundial aponta a Dinamarca como o país mais desenvolvido nesse aspecto, pois demanda apenas cinco dias para a operação de exportação. Países como México e Argentina necessitam, em média, de 18 e 23 dias, respectivamente.

A possibilidade de unificar todo o processo de fiscalização dos órgãos brasileiros ligados à exportação para diminuir a demora pode ser uma das alternativas para agilizar parte do processo, segundo o presidente da Abreti. Para ele, se houvesse eficiência aliada à tecnologia, o tempo dos processos seria reduzido. “A solução seria dotar o sistema de fiscalização de ferramentas modernas, buscando agilidade nos processos”, diz Costa.

## Redução da margem de lucro

Outro problema enfrentado pelos agentes de cargas internacionais é a desvalorização do dólar em relação ao real. Mário Fernandes da Costa explica que, com a receita das empresas em moeda norte-americana, a margem de lucro diminui. “Nesta situação, temos que recuperar nossa rentabilidade, cortando custos e renegociando os preços com os clientes. Corte de custos pode implicar redução de empregos e perda de mão-de-obra qualificada, que em geral demora para ser formada. Além disso, a capacidade de investimentos das empresas é afetada, uma vez que algumas passam a nem sequer gerar caixa para manter a atividade”, diz o presidente da Abreti.

O cenário atual faz com que muitas companhias de *freight forwarders* recorram a bancos. “Normalmente, existem duas alternativas: a busca de dinheiro junto a bancos brasileiros que possuem uma das maiores taxas de juros do mundo, ou a renegociação de prazos de pagamento de fornecedores, que já não têm mais muita margem para negociação. Você repassa isso para o seu preço, trazendo um risco a mais para o seu negócio.”

O alto risco de perda de divisas pode ser exemplificado também através da responsabilidade que cada companhia tem nos processos. “Em muitos casos nos responsabilizamos por erros de terceiros no decorrer da operação, o que significa a possibilidade de pagamento de multas, sem a garantia de que seremos reembolsados pelos responsáveis.” Diante dessas barreiras, Costa ressalta a importância da ética nos procedimentos realizados pelas empresas associadas à Abreti. “A entidade é a favor do trabalho correto. Em longo prazo, as companhias de sucesso são as que têm a ética como parte dos valores corporativos.”

Continua na pág. 4

Tal modernidade já está a caminho dos portos e aeroportos brasileiros. Brevemente, a Receita Federal deverá disponibilizar, em caráter experimental, o Siscomex-Carga, em que o importador comunica com antecedência o produto que dará entrada na aduana. Hoje, é preciso ver primeiro a mercadoria. “É uma excelente iniciativa, é uma das formas de melhorar o trabalho de fiscalização”, opina o executivo. Atualmente, estima-se que 15% da

folha salarial das empresas brasileiras sejam de funcionários que trabalham para cumprir obrigações governamentais. “A Abreti apóia todas as iniciativas que vão ao encontro da diminuição de custos e agilização dos processos de exportação, desde, é claro, que não interfiram no dever da autoridade alfandegária e tributária”, admite.

Para o presidente da Abreti, a solução para resolver este imbróglio envolve uma série de fatores. “Não existe fórmula mágica. É preciso um

conjunto de ações que vão desde coisas básicas como o entendimento da legislação, que muitos, na verdade, não compreendem, até a melhoria de estradas e sistemas de transportes, simplificação tributária, modernização de processos de fiscalização, que envolvem muitos investimentos e muitos anos de desenvolvimento. O Brasil tem capacidade para desenvolver tudo isso. Temos tecnologia de ponta, mão-de-obra qualificada, temos tudo para termos sucesso”, afirma. ■

## EM PAUTA

### Redução de tarifas em Viracopos

Os importadores que utilizam o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), poderão ter redução de até 80% nas tarifas de importação de armazenagem, com o VCP-Flex, novo programa da Infraero. O principal requisito para a participação no programa é o comprometimento de clientes e empresas quanto à liberação das cargas em até 26 horas, a partir da entrada das mercadorias no terminal de cargas.

O programa poderá ser aplicado em lotes de mercadorias com valor agregado mínimo de US\$ 50 por quilo e valor CIF (custo + seguro + frete) mínimo de US\$ 5 mil, que não sejam contemplados por regimes aduaneiros especiais da Receita Federal (como Linha Azul e Recof). O VCP-Flex quer acelerar os processos de importação para colocar o terminal de cargas de Viracopos entre os mais eficientes do mundo.

“O objetivo é premiar a eficiência da cadeia logística dos importadores brasileiros”, afirma Carlos Alberto Cardoso Alcântara, gerente de logística da Infraero no Aeroporto de Viracopos. Segundo ele, hoje o aeroporto registra um número de aproximadamente 500 importadores.



Desses, 30 têm algum tipo de benefício tarifário para importação de mercadorias. Portanto, o número potencial de usuários do novo programa é alto. Alguns importadores, diz, já estão usando o programa para a retirada dos mais diversos tipos de carga: de peças automobilísticas a eletroeletrônicos.

### Procomex I

A Aliança Pró-modernização Logística do Comércio Exterior (Procomex) já comemora uma das metas alcançadas: a interação da sociedade civil com os órgãos governamentais. Desde a criação da Aliança, em 2004, iniciou-se um bom entrosamento entre as 32 associações fundadoras do movimento e representantes da Secretaria Adjunta da Receita Federal do Brasil e de aduanas internacionais, como as da República Tcheca

e da Suécia.

Para as associações que integram a Aliança, entre elas a Abreti, o grande arco de apoios é que vai garantir o processo de melhoria do comércio internacional. Aliás, o grande objetivo do movimento é justamente desenvolver, propor, conseguir aprovação e implementar um sistema aduaneiro moderno que proteja os interesses nacionais e facilite o comércio exterior.

### Procomex II

A atuação do Procomex este ano será concentrada em três frentes: processos, sistemas e temas. A primeira refere-se à criação de grupos de trabalho para analisar os processos/fluxos nas operações de importação e de exportação dos modais aéreo, marítimo e terrestre, visando à diminuição do tempo desses processos.

Na segunda frente, serão oferecidos sistemas para modernização do fluxo aduaneiro, enquanto na terceira serão discutidos temas específicos e imediatos que afetam o comércio exterior como a Instrução Normativa (IN) 455, que estabeleceu os procedimentos para habilitação do responsável legal da pessoa jurídica (importador/exportador) junto ao Siscomex e credenciamento de representantes dos importadores e exportadores para a prática de atividades relacionadas ao despacho aduaneiro. ■