



SUMÁRIO

12605 - FATORES INFLUENCIADORES NA CORRENTE DE COMÉRCIO DO BRASIL COM A COMUNIDADE ANDINA	
Marina Gonçalves Nagel, Natália Martins Gonçalves ¹	2
13854 - ESTUDO DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA DO PORTO DE ITAJAÍ NO PERÍODO DE 2005 – 2015	
Talita Acordi Miguel ¹ , Maria Helena Souza ² , Natalia Gonçalves Martins ³	4
14914 - A GESTÃO PORTUARIA NO SISTEMA DE PORTO LIVRE	
Natália Martins Gonçalves, Lucas da Silva ¹	6

Resumo de Pesquisa (concluído)

12605 - FATORES INFLUENCIADORES NA CORRENTE DE COMÉRCIO DO BRASIL COM A COMUNIDADE ANDINA

Marina Gonçalves Nagel, Natália Martins Gonçalves¹

¹Curso de Bacharel em Administração com Habilitação em Comércio Exterior, Unidade Acadêmica de Ciências Sociais Aplicadas (UNACSA), Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, Brasil.

O início do século XXI foi marcado pelo surgimento de novas iniciativas de integração e cooperação regional. Neste contexto, observa-se na América do Sul a aproximação do Brasil com a Comunidade Andina (CAN). Portanto, o estudo objetiva analisar os fatores que influenciam a relação comercial do Brasil com a CAN, abordando: como as relações políticas e econômicas internacionais afetam as relações comerciais entre o Brasil e os países da CAN; examinando a corrente de comércio; identificando os principais canais de distribuição disponíveis; verificando as barreiras tarifárias e não tarifárias que afetam a relação comercial do Brasil com a CAN. A metodologia enquadrou-se em uma abordagem qualitativa, com finalidade descritiva e exploratória, baseando-se em meios de investigação bibliográfica, documental e de campo. Os dados coletados classificaram-se como primários e secundários. As análises realizadas no período de 2000 a 2015 apresentam a mudança de posicionamento do Brasil e a busca em atrair os países da CAN como forma de fortalecer a relações política e comercial na região. Verificou-se que os acordos e benefícios oferecidos por países desenvolvidos como os Estados Unidos e os países da União Europeia são determinantes na participação dos mesmos como principais parceiros comerciais do Brasil e dos países da CAN. A inserção da China no cenário global influenciou também na corrente comercial dos países abordados, visto que o país ocupa as primeiras colocações como origem e destino dos produtos. Além das decisões políticas internacionais, fatores internos também influenciam na corrente comercial do Brasil com a CAN, como o elevado custo de transportes, tempo de trânsito e barreiras comerciais. Constatou-se que as decisões políticas internas dos países influenciam na corrente de comércio, como é o caso da política protecionista adotada pelo Equador. Com relação às exportações brasileiras, os levantamentos estatísticos classificaram os produtos manufaturados como os principais exportados aos países da CAN, constituindo-se um atrativo ao Brasil em razão do maior valor agregado destas mercadorias. Por fim, verificou-se que os fatores apontados na pesquisa refletem de forma direta e indireta sobre os resultados das trocas comerciais entre esses países, contudo, observou-se que medidas foram tomadas para vencer as dificuldades visando impulsionar o comércio na região. Como exemplo, podem-se citar projetos logísticos, crescimento no número de acordos comerciais e interesse das empresas em negociarem com os países vizinhos. Os resultados mostraram a relevância do comércio regional considerando a sua viabilidade e a sua importância para o desenvolvimento econômico, social e político das partes.

Palavras-chave: Fluxo de comércio, Relações Internacionais, Comunidade Andina de Nações, Brasil.

Referências:

BRASIL. Invest & Export Brasil. Programa de promoção de importações brasileiras oriundas dos países da Comunidade Andina. FUNCEX, 2006. Disponível em:



<<http://www.investexportbrasil.gov.br/sites/default/files/publicacoes/PSCI/PSCIEstudoFuncex1.pdf>>. Acesso em 05 set. 2015.

_____. Ministério das Relações Exteriores, MRE. Sistema de Atos Internacionais. 2016. Disponível em:<<http://dai-mre.serpro.gov.br>>. Acesso em: 27 abr. 2016.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, MDIC. 2016. Disponível em:<<http://www.desenvolvimento.gov.br//sio/interna/index.php?area=5>>. Acesso em: 20 abr. 2016.

CAN. Comunidade Andina. 2016. Disponível em:<<http://www.comunidadandina.org/>>. Acesso em: 25 abr. 2016.

SARAIVA, Miriam Gomes. Novas abordagens para análise dos processos de integração na América do Sul: o caso brasileiro. Publicação da Associação Brasileira de Relações Internacionais, Belo Horizonte, v. 8, n. 1, p.3-21, jun. 2013. Disponível em: <<http://cartainternacional.abri.org.br/index.php/Carta/article/view/79>>. Acesso em: 30 abr. 2016.

WTO. World Trade Organization. 2016. Disponível em: <<https://www.wto.org/>>. Acesso em: 22 abr. 2016.



Resumo de Pesquisa (concluído)

13854 - ESTUDO DA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA DO PORTO DE ITAJAÍ NO PERÍODO DE 2005 – 2015

Talita Acordi Miguel¹, Maria Helena Souza², Natalia Gonçalves Martins³

¹Graduanda em Administração com Habilitação em Comércio Exterior da Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, Brasil.

²Mestranda em Desenvolvimento sócio econômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, Brasil.

³Doutora em Planejamento de transportes e desenvolvimento urbano da Eberhard Karls Universität Tübingen, Alemanha.

Os meios de transportes, inevitavelmente influenciam no desenvolvimento de um país, suas vantagens e desvantagens refletem diretamente na sua economia. O Brasil dispõe de um Sistema Portuário composto por trinta e sete portos públicos e mais de quarenta terminais privados. O setor portuário se torna ainda mais marcante, para o desenvolvimento nacional, quando se sabe que o transporte marítimo é o modal mais utilizado nas operações de comércio exterior no mundo. Os Portos marítimos são considerados de grande importância para a economia nacional, pois a partir deles é possível transportar milhares de toneladas de uma só vez em longas distâncias. Diante disso a presente pesquisa teve como objetivo estudar a movimentação portuária que ocorreu no porto de Itajaí no período de 2005 – 2015. Referente à metodologia aplicada, a pesquisa foi caracterizada descritiva quanto aos fins de investigação e bibliográfica, documental e estudo de Casos quanto aos meios de investigação. Nesse trabalho a coleta de dados foi essencialmente secundária, sendo que os instrumentos utilizados foram artigos, dados estatísticos, anuários, banco de dados disponibilizados por websites governamentais, e site do próprio porto de Itajaí, a partir desses foram feitas análises qualitativas. Em relação à movimentação portuária identificou-se que as principais mercadorias importadas pelo Porto de Itajaí no período de dez anos foram fios que contenham pelo menos 85 %, em peso, polímeros de etileno, em formas primárias, outros pneumáticos novos, de borracha, polipropileno sem carga, em forma primária, fio texturizado de poliésteres, pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em automóveis, outros ladrilhos de cerâmica. As mercadorias importadas através do porto de Itajaí tiveram origem de China 36,92%, Estados Unidos 8,89%, Alemanha 6,26%, e Índia 4,79% (MDIC, 2016). Já as mercadorias exportadas carne de galo/ galinhas, bovino e suíno em pedaços e miudezas, comestíveis, não cortadas em pedaços, congelada, tabaco não manufaturado, motocompressores herméticos, com capacidade inferior a 4.700 frigorias/hora e blocos de cilindros, cabeçotes. Os principais destinos das exportações de Itajaí durante o período foram Rússia 11,16%, Estados Unidos 10,86%, Países Baixos (Holanda) 7,68%, Japão 5,74%, Alemanha 4,59% (MDIC, 2016). Apurou-se também que o porto de Itajaí durante dez anos teve grande participação no comércio exterior catarinense, porém em contraponto houve grandes quedas nas movimentações portuárias, devido à competitividade que os terminais privados vêm desempenhando, a perda de linhas para o terminal vizinho intitulado Portonave, o atraso das entregas das obras por falta de verba do governo federal e também as chuvas, enchentes e problemas de dragagem do Rio Itajaí-Açu acabaram agravando ainda mais a situação do Porto de Itajaí (PORTOS E NAVIOS, 2016).



Palavras-chave: comércio exterior, Santa Catarina, movimentação de carga.



Resumo de Pesquisa (concluído)

14914 - A GESTÃO PORTUÁRIA NO SISTEMA DE PORTO LIVRE

Natália Martins Gonçalves, Lucas da Silva¹

¹Unidade Acadêmica de Ciências da Sociais Aplicada, Curso de Administração Comércio Exterior, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, Brasil.

Os maiores volumes do comércio internacional são movimentados por vias marítimas, portanto estes volumes também passam pelos portos. Com o crescimento das exportações e importações, ter um porto com uma estrutura de gestão capaz de cumprir as exigências internacionais se torna essencial para elevar a sua competitividade e fortalecer o comércio exterior do país. Nesse sentido, o objetivo desse estudo foi verificar como o sistema de gestão portuária do porto livre pode ser um modelo alternativo de gestão portuária, visando maior flexibilidade aos armadores e ao comércio internacional do país. A metodologia utilizada quanto ao tipo de pesquisa foi qualitativa, exploratória e descritiva, quanto aos meios de investigação, se caracteriza como bibliográfica e de campo. Os dados foram coletados em livros, artigos e websites, além da realização de uma entrevista junto à Administração dos Portos de Montevideú. A gestão no modelo "Porto Livre" transforma o porto em uma zona de exclusão aduaneira, que resulta na livre circulação de mercadoria sem exigências de permissões, autorizações, procedimentos formais nem trâmites especiais. Isenta de qualquer tributo e encargos durante sua permanência no Porto Livre, as mercadorias permanecem nos portos sem limites de prazo, mantendo seu certificado de origem, possibilitando a fragmentação dos certificados de origem do MERCOSUL, no caso do Porto de Montevideú. As normas e regras do porto livre de Montevideú são delimitados pelo Poder executivo e sob a responsabilidade da Administración Portuaria, dotando todas as condições físicas e organizacionais sobre julgamento da Dirección Nacional de Aduanas, que permitiu a livre circulação de bens e mercadorias no recinto aduaneiro. Relatos dos armadores internacionais têm apontado o regime de porto livre utilizado pelo Porto de Montevideú como eficiente e confiável, além de ter segurança em suas operações tornando-o competitivo, gerando qualidade em seus processos e menores custos. O recinto portuário funciona 24 horas por dia, 365 dias por ano. Diferente de determinados portos no mundo, a gestão de porto livre faz com que suas atividades sejam modernas, ágil e dinâmica, onde não consistem situações de congestionamento, espera para entrada no porto, nem atrasos na operação de carga e descarregamento de contêineres até o carregamento nos navios. A gestão de Porto Livre propõe uma reforma portuária. Este processo de inovação elimina o monopólio dos serviços portuários, possibilitando maior participação do setor privado e um determinado nível de concorrência entre os serviços oferecidos. A gestão no modelo de porto livre poderia ser uma alternativa para o funcionamento dos portos brasileiros, uma vez que não há restrição quanto à natureza do tipo de gestor do porto, se público ou privado, desde que seja um porto ou terminal internacional. Esta alternativa, tem se mostrado competitiva, reduzindo a burocracia e os custos, pois dentro do porto a movimentação de cargas são isentas de taxas e impostos, diminuindo as tarifas e preços aplicados no setor.

Palavras-chave: Comércio internacional, Competitividade, Porto Livre