

REVISTA **Aduana** **In** **Foco**

PORT ° ENGLISH

**MINISTRO
DA FAZENDA
DR. JOAQUIM LEVY,
ALTA EXPERIÊNCIA
NO MERCADO
FINANCEIRO**

**Exclusiva com o
Superintendente do
Ministério da
Agricultura, RJ
Antônio Carlos
Marques**

**II Forum Aduaneiro
no Porto de Itaguaí**

**Aeroporto
Galeão sob nova
administração e já
com alfandegamento
definitivo**

**Joaquim Levy and his
valuable experience in
financial markets**

**II Customs Forum of
the Itaguaí Port.**

**Exclusive interview with
Antonio Marques Medeiros,
Federal Agriculture
Superintendent in RJ.**

**RIOgaleão gets definitive
customs area of the
Tom Jobim Airport**

O Porto Sudeste é um terminal portuário privativo dedicado à movimentação de minério de ferro. Instalado na Ilha da Madeira, em Itaguaí (RJ), sua localização representa a menor distância entre os produtores de minério de ferro de Minas Gerais e o mar. Pronto para receber embarcações do tipo Capesize, o empreendimento é dotado de um ramal ferroviário de 2,3 quilômetros, perra ferroviária, dois pátios de estocagem com capacidade para 2,5 milhões de toneladas, além de prédios administrativos e operacionais. Capaz de movimentar até 50 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, o Porto Sudeste poderá ter sua capacidade expandida até 100 milhões de toneladas anuais, numa segunda fase.



portosudeste



A missão da Revista Aduana Brasil é informar as atividades das aduanas, pautando sempre pelo engrandecimento das Instituições Públicas e Privadas, responsáveis pelo desenvolvimento do Brasil.

VKF Editora e Publicações Ltda - CNPJ/MF 10.787.383/0001-43

Periodicidade Trimestral

Diretor Geral: Roberto Borges
robertoborges@revistaaduana.com.br

Jornalista responsável: Tatiana de Oliveira
jornalismo@revistaaduana.com.br

Correspondente América do Norte - U.S.A.
Alessandra Vieira

Correspondente Mercosul
Cezar Walter Sandes

Correspondentes Brasília DF
Walquiria B. Lancini e Marco Antonio Vieira

Projeto Gráfico e direção de arte: Glauber Serafim

Tradução: AB Traduções

Fotos: Aduana Brasil

Distribuição:
EBCT - Empresa Brasileira de Correios e Telegrafos

Circulação Nacional: Auditores Fiscais da Receita Federal, Alfândegas do Brasil, Portos, Aeroportos, Ministérios, Senado Federal, Câmara Federal, Estaduais, Prefeituras, Empresas de transporte e Logística, Empresas de Comércio Exterior etc.

Circulação internacional
Alfândegas e embaixadas dos países abaixo:

- | | | | |
|-------------------|--------------------|--------------------|------------------------|
| • África do sul | • Dinamarca | • Japão | • Rússia |
| • Angola | • Egito | • Jordânia | • República Dominicana |
| • Albânia | • Equador | • Kuwait | • Romênia |
| • Arábia Saudita | • El Salvador | • Lituânia | • Eslováquia |
| • Argentina | • Espanha | • Líbano | • Ruanda |
| • Austrália | • Emirados Arabes | • Líbia | • Santa Sé |
| • Alemanha | • EUA | • Malásia | • Sérvia |
| • Argélia | • Filipinas | • Marrocos | • Sudão |
| • Áustria | • Finlândia | • México | • Suriname |
| • Bangladesh | • França | • Moçambique | • Sri Lanka |
| • Bolívia | • Reino Unido | • Mali | • Suécia |
| • Bulgária | • Guatemala | • Mongólia | • Suíça |
| • Bélgica | • Guiné Equatorial | • Nepal | • Tailândia |
| • Cabo Verde | • Grécia | • Nigéria | • Tunísia |
| • União Europeia | • Haiti | • Nicarágua | • Turquia |
| • Costa Rica | • Honduras | • Noruega | • Ucrânia |
| • Cuba | • Hungria | • Nova Zelândia | • Uruguai |
| • Camarões | • Irã | • Países Baixos | • Venezuela |
| • Chile | • Iraque | • Palestina | |
| • Cingapura | • Israel | • Paraguai | |
| • Congo | • Índia | • Portugal | |
| • Costa do Marfim | • Irã | • Panamá | |
| • Canadá | • Indonésia | • Peru | |
| • China | • Irlanda | • Paquistão | |
| • Colômbia | • Itália | • Polónia | |
| • Coreia | • Jamaica | • República Tcheca | |
| • Croácia | | | |

Direitos de Reprodução: Nenhum material desta publicação pode ser reproduzido sem nossa prévia autorização. Opiniões e conceitos emitidos nos artigos assinados não são necessariamente os mesmos da REVISTA ADUANA BRASIL, sendo assim a mesma não se responsabiliza por artigos assinados.

A Tabela de Publicidade da Revista Aduana Brasil, opera com seus valores líquidos, sendo assim, quaisquer tipos de comissionamento deverá ser acrescido ao valor de tabela.

Pagamentos à Revista Aduana Brasil só podem ser feitos via depósito bancário na conta da mesma após apresentação da Nota Fiscal.

Administração e Publicidade

www.revistaaduana.com.br

revistaaduana@revistaaduana.com.br

EDITORIAL

Nesta edição, a Revista Aduana Brasil destaca a atuação do ministro da fazenda Dr. Joaquim Vieira Ferreira Levy, contando sua trajetória profissional, suas conquistas e o grande desafio de assumir o cargo neste momento delicado na economia mundial.

Com um posicionamento otimista e voltado para o futuro, o Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil na Alfândega do Porto do Rio de Janeiro, Walter Sanches Sanches Junior, comenta as necessidades de se investir no aumento das exportações e as barreiras que impedem o processo de internacionalização das empresas brasileiras.

Confira quem participou do II Fórum Aduaneiro do Porto de Itaguaí, importante interação de especialistas do Comércio Internacional.

Os leitores também vão poder conhecer a trajetória profissional do Superintendente Federal de Agricultura no estado do Rio de Janeiro, Dr. Antônio Carlos Marques Medeiros, que em entrevista exclusiva à Revista Aduana Brasil fala sobre o agronegócio fluminense e a importância de se investir nos pequenos e médios produtores, bem como, do papel dos setores públicos e privados para aportar os recursos necessários e atingir o desenvolvimento do campo.

Leia também, sobre os planos de expansão da Dufry no Brasil. Sendo o varejista oficial das Lojas Rio 2016 para aeroportos e locais de transportes públicos, a Dufry está introduzindo novos conceitos no mercado de varejo de viagem e ampliando a área comercial em aeroportos, tanto duty free, como duty paid.

Além destes destaques outras notícias pertinentes fazem parte desta edição da Aduana, a revista oficial do comércio exterior no país.



Roberto Borges

DIRETOR GERAL

In this edition, the Aduana Brazil Journal highlights the role of the National Secretary of Treasury, Joaquim Vieira Ferreira Levy, his career, his achievements and the great challenge of taking office during this delicate moment in world economy.

With an optimistic stance directed at the future, the Fiscal Auditor of the Internal Revenue Service of Brazil in the Rio de Janeiro Port Customs, Walter Sanches Sanches Junior, talks about the need to invest in expanding exports and the barriers that hinder the process of internationalizing Brazilian companies.

See who participated in the II Forum of Itaguaí Port Customs, an important gathering of International Trade experts.

Readers will also be able to gather information on the professional trajectory of Federal Agriculture Superintendent in the state of Rio de Janeiro, Dr. Antonio Carlos Marques Medeiros who, in an exclusive interview to the Aduana Brazil Journal talks about the agribusiness in Rio de Janeiro and the importance of investing in small and medium producers, as well as the role of the public and private sectors to allocating the necessary resources and developing the field.

You can also read about the Dufry expansion plans in Brazil. As the official retailer of Lojas Rio 2016 for airports and public transportation sites, Dufry is introducing new concepts in the travel retail market and expanding the commercial area in airports, both duty free, and duty paid.



**Joaquim Levy e sua alta
experiência no mercado
financeiro.**

*Joaquim Levy and his valuable
experience in financial
markets.*

Pg. 08



**Grandes oportunidades e
desafios para o agronegócio
fluminense.**

*Great opportunities and
challenges for agribusiness in
the state of Rio de Janeiro.*

Pg. 32

INDICE



A hora é agora!

The time is now!

Pg. 22



**II Fórum Aduaneiro
do Porto de Itaguai.**

*II Customs Forum of
the Itaguai Port.*

Pg. 28



**Plano de Expansão
da Dufry traz novos
conceitos no varejo
de viagem.**

*Dufry Expansion Plan
brings new concepts
to the travel retail
market.*

Pg. 40



**RIOgaleão obtém
alfandegamento
definitivo do
Aeroporto Intern.**

*Tom Jobim
RIOgaleão gets
definitive customs
area of the Tom Jobim
International Airport*

Pg. 46

Ministro da fazenda Dr. Joaquim Levy, alta experiência no mercado financeiro.

Escolhido para suceder Guido Mantega no Ministério da Fazenda, Joaquim Vieira Ferreira Levy é muito bem visto tanto dentro do governo quanto pelo mercado, que elogia sua austeridade fiscal. Metódico, movido por desafios e fanático por trabalho, ele costuma trabalhar até às 9 horas da noite e responder a e-mails de madrugada.

Nascido em 1961 no Rio de Janeiro, foi criado em uma família de classe média alta no bairro do Flamengo. É o terceiro de quatro filhos. Levy costuma ser bem humorado, gentil no

trato pessoal. Casado com a advogada Denise, é pai de duas filhas adolescentes, Paulina e Gisela. É apaixonado por plantas, pelo meio ambiente e também pelo time do Botafogo. Há alguns anos, escreve uma espécie de guia sobre as mais de 11 mil árvores do Aterro do Flamengo. Nas horas de lazer gosta de velejar e coleciona miniaturas que adquire nos países que visita. Sobre sua vida financeira pessoal, Levy afirma: “gosto de coisas bonitas e que a gente aproveite. Dinheiro existe para ser usado, com prioridades e cumprindo obrigações”.

Formado em Engenharia Naval, fez o Mestrado em Economia pela Fundação Getúlio Vargas em 1987 e o Doutorado também em Economia na Universidade de Chicago, um dos principais centros de economistas alinhados com o setor financeiro em todo o mundo, em 1992. Sua carreira teve início em 1984, no Departamento de Engenharia e na Diretoria de Operações da Flumar S/A Navegação. No segundo governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, foi secretário adjunto da Secretaria de Política Econômica do Ministério da Fazenda, no ano 2000. No ano seguinte, foi nomeado economista-chefe do Ministério do Planejamento, sendo mantido na equipe econômica na transição entre os governos de Fernando Henrique e Luiz Inácio Lula da Silva.

Entre 2003 e 2006, Levy foi secretário do Tesouro Nacional na gestão do

então ministro da Fazenda Antonio Palocci. Naquela época, do primeiro mandato do governo Lula, Levy ganhou o apelido de “mãos de tesoura”, por defender a contenção dos gastos públicos.

“Joaquim Levy é um técnico de excelente qualidade”, mencionou Fernando Henrique Cardoso quando Levy assumiu a Secretaria do Tesouro Nacional no governo Lula.

“Menos gastos do governo ajuda a fazer os juros caírem, desestimulando o excesso de entradas de capital

e modulando o câmbio. Se a política monetária usa metas de inflação, isso é apenas uma questão operacional que não elimina o papel-chave da capacidade do governo de reduzir seus gastos correntes, inclusive os mais rígidos, nos ajustes de câmbio. O complicado é quando se considera que dá pra fazer isso enquanto se ampliam os gastos públicos, a não ser que haja um fortíssimo choque de produtividade na economia — com um substancial salto de eficiência e conhecimento e muito menos burocracia e mais liberdade para as pessoas tomarem riscos”, escreveu Joaquim Levy no artigo “O câmbio que agrada”, para a Folha de São Paulo.

Quando Levy assumiu o Tesouro Nacional havia forte desconfiança do mercado e dos empresários com os rumos da economia brasileira. Ele foi responsável por executar um ajuste fiscal que aumentou fortemente o



esforço fiscal. Em 12 meses, a média do setor público consolidado (governo, estados e municípios) somou 3,5% do Produto Interno Bruto, o que contribuiu para afastar os temores sobre a condução da economia no início do governo Lula e acalmar os investidores. Ele também foi o responsável por zerar a cobrança de Imposto de Renda para investidores estrangeiros em títulos públicos, o que ajudou a atrair mais recursos para o País. Naquela época, Levy tinha fama de ser mais “papista que o papa”, isto é, mais severo na hora de conter os gastos do que seu próprio chefe, o então ministro da Economia, Antonio Palocci. E isso que Palocci personificou o plano de austeridade econômica que permitiu que Lula ganhasse a confiança do setor privado e financeiro.

Levy faz questão de que tudo passe por suas mãos, apesar de delegar as tarefas. E é difícil vê-lo abrir mão de suas posições quando acredita realmente em uma ideia. Isso ocorreu quando deixou o governo Lula, em 2006, logo depois da saída de Palocci

e da chegada de Mantega à Fazenda. Ele discordava do relaxamento do controle dos gastos, que controlava com rigor.

“O Brasil tem plenas condições de exercitar o equilíbrio fiscal, com disciplina nos gastos públicos, sem com isso ofender direitos sociais ou deprimir a economia”, afirmou Levy ao assumir o cargo.

Antes de chegar ao governo federal, Levy acumulou vasta experiência internacional. De 1992 a 1999, trabalhou no Fundo Monetário Internacional (FMI), onde ocupou cargos no Departamento do Hemisfério Ocidental, encarregado de monitorar

as economias do continente americano, e atuou como pesquisador nas Divisões de Mercado de Capitais e da União Europeia. Em 1999 e 2000, foi economista visitante no Banco Central Europeu, onde esteve à frente das Divisões de Mercado de Capitais e de Estratégia Monetária.

Depois que saiu do governo federal, Levy assumiu a Vice-presidência de Finanças e Administração do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), em Washington. Ficou no cargo durante sete meses, de abril a novembro de 2006. Com o objetivo de modernizar a administração da instituição, teria se incomodado com a morosidade que encontrou e foi embora. No retorno ao Brasil, foi convidado para ser secretário da Fazenda do Estado do Rio, no primeiro mandato do governador Sérgio Cabral, em 2007. Durante sua gestão, Levy teria “fechado o cofre” do Estado e segurado gastos. Neste período, Levy criou o modelo de gestão fiscal que ajudaria o governo a ter sucessivos recordes de arrecadação, organizado a partir de



Ministro da Fazenda Joaquim Levi e Secretário da RFB Jorge Rachid.



medidas como a reestruturação da Secretaria, que não fazia concurso para novos fiscais há 17 anos. Em 2010, deixou o governo após divergências com alguns colegas do secretariado do governo. Eles queriam aumentar os gastos e encontraram o “Joaquim mãos de tesoura” pela frente. Conforme as pressões políticas aumentaram, Joaquim resolveu sair.

Depois disso, até o final de 2014, Levy assumiu a diretoria de Gestão e Estratégia do Bradesco Asset Management (BRAM), braço dos fundos de investimento do banco, com a tarefa de consolidar seu processo de internacionalização, que já estava em andamento. No comunicado oficial à imprensa, o presidente do Bradesco, Luiz Carlos Trabuco Cappi afirmou que a chegada de Joaquim Levy representava uma “importante contribui-

“Apesar da crise, o Brasil tem inúmeras vantagens em relação a outros países, e ainda tem bônus demográfico pela frente. Estamos entre os países mais jovens e somos a sétima maior economia do mundo, além de termos instituições funcionais. O Brasil tem tudo para continuar crescendo.”

ção ao Bradesco, em um cenário de alongamento de prazos da economia, queda das taxas de juros e novas exigências por parte dos clientes nacionais e estrangeiros”. Em sua passagem pela empresa, atuou como um grande “vendedor” do Brasil para investidores estrangeiros, mesmo em tempos difíceis, em especial para projetos de infraestrutura. Sob o comando de Levy, o patrimônio cuidado pela gestora de recursos do Bradesco passou de R\$ 184 bilhões, em junho de 2010, para os atuais R\$ 335 bilhões. Em 2015, Levy chegou ao Ministério da Fazenda com a missão de recuperar o crescimento da economia e sinalizar ao mercado mudanças na política econômica. Quando seu nome surgiu como um dos possíveis sucessores de Guido Mantega, o mercado reagiu com otimismo. A Bovespa voltou a



operar em alta e a flutuação do dólar foi contida. A indicação de Levy foi um sinal claro de que o governo pretendia dar um rumo mais ortodoxo para a política econômica.

“O Brasil tem plenas condições de exercitar o equilíbrio fiscal, com disciplina nos gastos públicos, sem com isso ofender direitos sociais ou deprimir a economia”, afirmou Levy ao assumir o cargo.

Numa série de artigos, antes de ser indicado para o Ministério da Fazenda, Joaquim Levy definiu o que se precisa fazer para recuperar a economia de um país como o Brasil. Em texto para a revista “Investidor Institucional”, escreveu: “O importante é definir uma estratégia que o mercado entenda. Quando o presidente Lula começou a governar, estabeleceu-se que não haveria ‘pacotes’ e que os objetivos seriam definidos, anunciados e implementados de forma muito clara. Acho que isso foi um dos fatores do sucesso do seu mandato”. O economista resume tudo numa palavra: credibilidade.

Desde que deixou o posto de alto executivo no Bradesco para assumir o papel de homem de confiança de Dilma, Joaquim Levy já teve que dedicar muito esforço e paciência para lidar com todas as armadilhas inerentes ao cargo atual. Os que trabalharam com ele asseguram que Levy já sabia onde estava se metendo e o que o esperava. “Levy tem uma resistência enorme”, disse um interlocutor que trabalhou com ele quando atuou como secretário do Tesouro do Governo Lula, entre 2003 e 2006. Naquela época, a denominada taxa de risco-país, medida usada pelos mercados financeiros para calibrar a segurança para os investidores, superava os 1.800 pontos. Hoje está em 225.

Em janeiro, quando assumiu o ministério da Fazenda, o País temia que a crise hídrica pudesse gerar uma crise energética, o que, pelo menos até agora, não ocorreu. Existia também a possibilidade de que as agências de risco rebaixassem o Brasil em um

grau, o que tampouco aconteceu. Dessa forma, o país se livrou de mais uma marca negativa que teria acarretado menos investimento estrangeiro. No momento, o ministro formula e executa a política econômica nacional com o objetivo de solidificar a economia do Brasil e ter a confiança do mercado nacional/internacional. Segundo ele, com a saúde econômica em ordem é possível entrar em outra etapa de crescimento, de investimentos, atrair parceiros e desenvolver a capacidade produtiva do País. Agora, Joaquim Levy não é mágico. Sozinho, mesmo com autonomia, não arranca o Brasil da quase recessão. O país precisa “arrancar” junto, inclusive fazendo os sacrifícios necessários.

O ministro mantém sua particular cruzada para tentar provocar otimismo no país. Joaquim Levy reconhece que este ano está havendo mais desemprego e que os próximos meses serão difíceis, mas acredita que há luz no fim do túnel para 2016. “Estamos numa fase em que há um desconforto. Há um aumento do desemprego, a gente está vendo a inflação aumentar este ano”. Levy ponderou que já há uma expectativa no mercado de que a alta de preços no ano que vem seja mais contida. “Vai ser a mais baixa dos últimos anos, já está em 5,5%. Para 2017 já está praticamente na meta, o que não acontecia há anos”, afirmou. “Estamos começando a convergir para a meta de 4,5%, o que abre outra perspectiva de estabilidade, o que é muito favorável para você começar a ter investimento e emprego”.

“Apesar da crise, o Brasil tem inúmeras vantagens em relação a outros países, e ainda tem bônus demográfico pela frente. Estamos entre os países mais jovens e somos a sétima maior economia do mundo, além de termos instituições funcionais. O Brasil tem tudo para continuar crescendo.”

Segundo o ministro, a queda de 1,9% do PIB no segundo trimestre se deu por questões de ciclo e de confiança, e se não tivesse fatores não econômicos, o Brasil já estaria vendo uma retoma-

da. “Aí entra a história da incerteza. Se não se sabe o que vai acontecer, para de fazer certas coisas. O PIB cai pela incerteza, não pelo ajuste”, disse. Levy disse que a reação começa em grande parte por conta do setor externo. “A contribuição do setor externo foi de 1% do PIB. Com câmbio e liberação dos preços, já estamos vendo em vários setores que estoques estão acabando. Já estamos começando a ver indústria em alguns setores retomando. Oportunidades de recomposição da indústria já estão acontecendo. Além de papel e celulose, vemos minerais não metálicos e vidro já acontecendo”, disse.

Joaquim Levy defende que o Brasil precisa simplificar seus impostos para que o país se torne mais eficiente. Segundo ele, este é um dos passos essenciais que o país precisa dar para enfrentar o cenário de fim do ciclo das commodities. “A primeira coisa que precisamos fazer para enfrentar o novo mundo, em que não temos mais o ciclo das commodities: vamos simplificar os impostos, fazer eles mais racionais, mais transparentes, de uma maneira que dê menos insegurança”, disse Levy. Segundo o ministro, simplificar o PIS/Cofins é parte de uma série de reformas absolutamente essenciais. “é um trabalho indispensável para melhorar a eficiência da economia brasileira”, avaliou.

Para Joaquim Levy, que conhece bem as políticas públicas e também o sistema financeiro, a pior fase da crise econômica do Brasil já foi superada. Com o dólar mais valorizado, a retomada do crescimento da economia será puxada pelas empresas voltadas às exportações. “A própria exportação deve criar demanda por investimentos, via empresas que queiram se aparelhar não só para exportar, mas também para atender o mercado local, criando empregos”. O ministro prevê que muitos artigos importados poderão ser substituídos pela oferta de itens produzidos pela indústria brasileira, o que ajudará a aquecer as atividades internas. ■



Building for Brazil

BrasFELS, Keppel FELS Brasil's yard in Angra dos Reis, Rio de Janeiro, is the most established offshore and marine facility in Latin America.

Providing a broad range of construction, conversion, upgrading and repair services, BrasFELS' projects span Floating Production Units, Floating Production Storage and Offloading vessels, drillships, drilling semisubmersible rigs, platform supply vessels, and anchor handling tug/ supply vessels.

Construindo para o Brasil

O BrasFELS, em Angra dos Reis, Rio de Janeiro, é um dos estaleiros mais bem equipados e reconhecidos da América Latina.

O BrasFELS oferece uma enorme variedade de serviços em construção, conversão, upgrade e reparos. Essa variedade engloba Unidades Flutuantes de Produção (FPU), Unidades Flutuantes de Produção, Armazenamento e Transferência (FPSO), navios sonda, plataformas semissubmersíveis de perfuração, navio de apoio a plataforma e navios rebocadores de apoio e manuseio de âncoras.

Keppel FELS Brasil

Joaquim Levy and his valuable experience in financial markets

Chosen to succeed Guido Mantega at the Ministry of Finance, Joaquim Vieira Ferreira Levy is highly regarded within both the government, and the market, which praises his fiscal austerity. Methodical, driven by challenges and fanatic for work, he often works until 9 o'clock at night and answers emails at dawn.

Born in 1961 in Rio de Janeiro, he was raised in an upper middle class family in the Flamengo neighborhood. He is the third of four children. Levy is often humorous and gentle when dealing with peo-

ple. Married to a lawyer, Denise, he is the father of two teenage daughters, Paulina and Gisela. He loves plants, the environment and also roots for the Botafogo team. A few years ago, he wrote a kind of guide on the more than 11,000 trees of Aterro do Flamengo. On his free time, he enjoys sailing, and collects miniature collectables that he buys in the countries he visits. Regarding his personal financial life, Levy says: "I like pretty things that are pretty, and that are usefeful to us. Money exists to be used, with priorities and fulfilling obligations".

With a degree in Naval Engineering, he completed his Masters in Economics at the Getulio Vargas Foundation in 1987 and also PhD in Economics at the University of Chicago, one of the main centers of economists aligned with the financial sector worldwide in 1992. His career began in 1984 at the Department of Engineering and Board of Operations of Flumar S/A Navegação.

During the second term of President Fernando Henrique Cardoso, he was Assistant Secretary of the Economic Policy Secretariat of the Ministry of Finance in 2000. The following year, he was appointed chief economist of the Ministry of Planning, being kept on the economic team in the transition between the governments of Fernando Henrique and Luiz Inacio Lula da Silva.

Between 2003 and 2006, Levy was secretary of National Treasury during the term of then Minister of Treasury, Antonio Palocci. During the first term of the Lula government, Levy earned the nickname "Scissorhands" for defending the containment of public spending.

"Less government spending helps make the interest rates fall, dis-

couraging excessive capital inflow and modulating the exchange. If monetary policy uses inflation targets, it is just an operational issue that does not eliminate the key role of the government's ability to reduce their current spending, including exchange adjustments that are considered the strictest. It is complicated when the fact that this is possible to obtain while expanding public spending is considered, unless there is a very strong productivi-

"Joaquim Levy has excellent technical skills", Fernando Henrique Cardoso mentioned when Levy took over the National Treasury Secretariat during the Lula government.

ty shock in the economy - with a substantial leap of efficiency and knowledge, much less bureaucracy and more freedom for people to take risks", wrote Joaquim Levy in the article "O Câmbio

que agrada" (the exchange that pleases) to the newspaper Folha de São Paulo.

When Levy took over the Treasury there was a strong distrust of the market and entrepreneurs with the direction of the Brazilian economy. He was responsible for running a fiscal adjustment that greatly increased the fiscal effort. In 12 months, the average of the consolidated public sector (government, states and municipalities) amounted to 3.5% of the GDP, which contributed to ease fears about the management of the economy at the beginning of the Lula government, and reassure investors. He was also responsible for resetting income tax collection for foreign investors in government bonds, which helped to attract more resources to the country. At that time, Levy was reputed to be more "popely" than the Pope," meaning he was more severe when containing spending than his own boss, the then Minister of Finance, Antonio Palocci. And Palocci was who personified the economic austerity plan that allowed Lula to win the trust of the private and financial sector. Levy insists that everything should pass through him, despite



delegating tasks. It's also hard to see him give up his positions when we really believes in an idea. This happened when he left the Lula government in 2006, shortly after Palocci's departure and the arrival of Mantega to the Treasury. He disagreed with the relaxation of expenditure control, which he rigorously supervised.

Before arriving to the federal government, Levy had accumulated extensive international experience. From 1992 to 1999 he worked at the International Monetary Fund (IMF), where he held positions in the Western Hemisphere Department, while in charge of monitoring economies in the Americas, and he was a researcher at the Capital Market Divisions of the European Union. In 1999 and 2000, he was a visiting economist at the European Central Bank, where he led the Capital Market and Monetary Strategy Divisions.

After leaving the federal government, Levy became the Vice President of Finance and Administration of the Inter-American Development Bank (IDB) in Washington. He held this post for seven months, from April to November to 2006, with the objective of modernizing this institution's administration. He found himself bothered with the slow pace he found and left.

Returning to Brazil, he was invited to be the Rio de Janeiro State Secretary of Rio de Janeiro, during the first term of Governor Sergio Cabral, in 2007. During his tenure, Levy would have "closed the safe" of the state and froze expenses. During this period, Levy created the fiscal management model that would help the government obtain successive collection records, organized from measures such as restructuring of the Secretariat, which did not hold public competitive

testing for agent placement in the last 17 years. In 2010, he left office after arguments with a few government secretariat colleagues. They wanted to increase spending and were found an obstacle in "Joaquim scissorhands. As political pressures increased, Joaquim decided to leave.

After that, Levy took over the Board of Management and Strategy at Bradesco Asset Management (BRAM) until the end of 2014, a branch of the bank's investment funds, with the task of consolidating its internationalization process that was already underway. In the official press release, the president of Bradesco, Luiz Carlos Trabuco Cappi said that the arrival of Joaquim Levy represented an "important contribution to Bradesco, in a scenario where terms were being stretched, interest rates were falling and new demands were being made by domestic and foreign customers.

“ While he was at the company, he was a great “seller” of Brazil to foreign investors, even in difficult times, especially for infrastructure projects. Under Levy’s command, the capital overseen by resource manager Bradesco went from R\$184 billion in June 2010 to the its current R\$335 billion. In 2015, Levy arrived at the Ministry of Finance with the mission of recovering economic growth and signaling the market changes in economic policy. When his name came up as a possible successor to Guido Mantega, the market reacted with optimism. Bovespa went back to operating with a positive result, and the fluctuation of the dollar was contained. Levy’s appointment was a clear signal that the government intended to give the economic policy a more orthodox direction. In a series of articles, before being appointed to the Treasury, Joaquim Levy defined what one must do to revive the economy of a country like Brazil. In a text for the magazine “Inves-

tidor Institucional”, wrote: “The important thing is to define a strategy that the market understands. When President Lula came to power, it was established that there would be ‘packages’ and that the objectives would be defined, announced and implemented very clearly. I think this was one of his term’s success factors”. The economist sums it up in one word: credibility. Since leaving the top executive post in Bradesco to assume the role of Rousseff’s right-hand man, Joaquim Levy has had to devote a lot of effort and patience to dealing with all of the traps inherent to his current position. Those who worked with him ensure that Levy knew what he was getting into and what to expect. “Levy is very resilient”, said someone who worked with him when he served as Secretary of Treasury during the Lula government between 2003 and 2006. At that time, the so-called country risk rate, measured by using financial markets to gauge the

security for investors, exceeded 1,800 points. Now it is at 225. In January, when he took over the Ministry of Finance, the country was concerned that the water crisis could generate an energy crisis, which, at least so far, did not occur. There was also the possibility of rating agencies demoting Brazil, which also did not occur. Thus, the country got rid of another negative mark that would have resulted in less foreign investment. In that moment, the minister formulates and executes the national economic policy with the objective of solidifying the Brazilian economy and gaining the trust of the national / international market. According to him, with the economic health in order, it is possible to enter another stage of growth, investments, attract partners and develop the productive capacity of the country. But, Joaquim Levy is not a magician. Alone, even with autonomy, he cannot bring Brazil back from an almost recession. The coun-

try needs to “pick up” together, making the necessary sacrifices. The minister keeps his private crusade to try to bring optimism to the country. Joaquim Levy acknowledges that this year there is more unemployment, and that the coming months will be difficult, but believes there is light at the end of the tunnel for 2016. “We are at a stage where there is a discomfort. There is an increase in unemployment, we are looking at a rise in inflation this year”. Levy argued that there is already an expectation in the market that the rise in prices next year will be more restrained. “It will be the lowest in recent years, it is already 5.5%. It is practically on target for 2017, which has not happened for years”, he said. “We are beginning to converge towards the target of 4.5%, which opens another perspective of stability and is very favorable to begin having investment and employment”. According to him, the fall of 1.9% of GDP in the second quarter was given per cycle and trust issues,

and if there weren’t any non-economic factors, Brazil would already be seeing a recovery. “This is when the story of uncertainty comes in. If what is going to happen is unknown, you stop doing things. GDP falls due to uncertainty, not adjustment”, he said. Levy said the reaction begins largely due to the external sector. “The contribution of the external sector was 1% of GDP. With currency exchange and the release of prices, we are already seeing that stocks are running low in several sectors. We are already starting to see some industry sectors resuming. Industry recovery opportunities are already happening. Besides cellulose and paper, we see non-metallic minerals and glass are already happening”, he said. Joaquim Levy argues that Brazil needs to simplify its taxes in order for the country to become more efficient. According to him, this is one of the key steps the country must take to fight the scenario where commodity cycles. “The first thing we need to

do in order to face the new world in which we no longer have commodity cycles is: simplify taxes, making them more rational, more transparent, in a way that gives less uncertainty”, said Levy. According to the minister, simplifying PIS / Cofins is part of a series of necessary reforms. “it is an indispensable task to improve the efficiency of the Brazilian economy”, he said. For Joaquim Levy, who knows the public policies and the financial system, the worst of the economic crisis in Brazil has already been overcome. With a more expensive dollar, companies geared to exports will drive the resumption of economic growth. “Export itself should create demand for investments, through companies that want to equip not only for export but also to meet the local market, creating jobs.” The minister states that many imported items may be replaced by the supply of items produced by the Brazilian industry, which will help boost internal activities. ■



Ao longo de nossa história, temos contribuído para o sucesso de projetos de implantação e modernização de unidades industriais em vários setores, prestando **serviços de desembaraço aduaneiro e gerenciamento das importações** para algumas das mais conceituadas empresas brasileiras. A Asap Ronic oferece a seus clientes uma equipe formada por profissionais com mais de **25 anos de experiência**, sendo uma das mais tradicionais e respeitadas empresas em seu setor de atuação.



www.asapbr.com.br | +55 21 2215.2552 | +55 21 2533.2196

Av. Almirante Barroso, 63 -2603 - Centro - Rio de Janeiro - Brasil





POR WALTER SANCHES SANCHES JUNIOR

A hora é agora!



Em momentos de crise, tempos difíceis, é necessário darmos atenção especial às chances que possam surgir, e sempre pensando fora da caixa, vislumbrar novas possibilidades e oportunidades.

Nesse momento em que, não só o Brasil, mas boa parte do mundo atravessa muito se fala em redução de custos, de tamanho, de efetivo... Cria-se um grande temor. Insegurança e incerteza passam a figurar como personagens principais.

Contudo, refletindo bem, foram nestes duros momentos que a humanidade sempre se superou, criou, desenvolveu, reinventou, descobriu e fez acontecer!

Preciso, pois, em termos Brasil, despertar toda nossa brasilidade! A criatividade inata de todo brasileiro, sua persistência e resistência diante as dificuldades.

Otimismo? Sim, mas somente o otimismo não fará com que uma ideia ou

um projeto se concretize.

Embora sendo o Brasil um país de proporções continentais, 5º maior, com a 7ª economia mundial, sempre foi visto com ironia como país do futuro, e deveria, enfim, se tornar a potência da vez. No entanto, estive no que tange às exportações de bens e serviços, em posição de pouco destaque desde 2002, estando a partir da 20ª colocação em diante (Fonte: Folha de São Paulo, 15/04/2015). Ora, estes fatos não condizem com seu tamanho, força e capital humano.

Chama atenção o percentual da participação de nossas exportações no contexto mundial. Por exemplo, em 2014, esta foi de apenas 1,2%, onde o minério de ferro, soja, petróleo e açúcar, se somados, representaram 35% do total exportado, que foi da ordem de \$225 bilhões de dólares. Sim, faturamos \$225 bilhões de dólares com um resultado inexpressivo, somente em 2014.

Passemos então a ver o cenário atual

como oportunidade!

O quanto poderíamos faturar em nossa Balança Comercial, se aumentássemos nossas exportações, e o que falta para tanto?

Sabemos parte das respostas do empresariado: falta de infraestrutura logística (a qual o Governo vem priorizando com novos planos de incentivos e investimentos, sob a responsabilidade disso fazer em meio à severa crise econômica por que vem passando). O cambio favorável (ora, este não pode ser mais utilizado como desculpa), e ainda, a falta de mão de obra qualificada.

Neste último quesito, devemos concordar parcialmente. Parcialmente? Sim! Observamos por exemplo o benchmarking que nos tornamos mundialmente em relação à tecnologia em extração de óleo e gás em águas profundas. Somos o sexto mercado mundial fabricante de veículos automotores. No Nordeste brasileiro, em Recife mais especificamente,

a mesma já esta sendo intitulada de “Vale do Silício Brasileiro”, isso sem mencionar nossas indústrias químico-farmacêuticas, bélica, de informática, alimentícia, aeronáutica, dentre outras. Então a raiz do dito problema, não esta na alegada falta de mão de obra qualificada, mas sim, na falta de difundir mais a Logística, o Comércio Exterior. Neste caso, uma resposta mais assertiva, seria: a falta de mão de obra treinada, pois qualificada podemos deduzir rapidamente pelo acima exposto, que não é o caso.

O Governo disponibiliza alguns canais para entendimento, treinamento e regulação acerca das práticas de exportação, todavia, carecemos de mais difusão, não só por parte do Governo, a qual sempre é muito bem-vinda, mas também das próprias Câmaras e Associações de Comércio, bem como do meio empresarial.

Devemos desmistificar que exportar é algo confuso, burocrático e difícil. Quando possuímos o claro entendi-

mento dos requisitos legais e formais sobre os passos para realizarmos uma exportação, não há como não obtermos outro resultado desejado final, senão a concretização de uma exportação.

Uma vez cumprida a primeira etapa, a do entendimento dos requisitos legais e formais, deve-se procurar parceiros que serão os meios de se fazer com que estas exportações ocorram, e para que isso se faça com mais segurança, temos um mecanismo recentemente criado, de certificação dos intervenientes da cadeia logística que representam baixo grau de risco em suas operações, tanto em termos de segurança física da carga, quanto ao cumprimento de suas obrigações aduaneiras, o Programa Brasileiro de Operadores Econômicos Autorizado – OEA.

Por fim, há de se verificar quais são os mercados potenciais - onde podemos identificar tais oportunidades, além das Câmaras e Associações de Comércio?

Rompidas estas barreiras iniciais, o processo de internacionalização das empresas brasileiras também deve ser aumentado e incrementado, pois sem investimentos não somente por parte do Governo na infraestrutura, mas sem investimentos do meio empresarial em capacitação, tecnologia, produtividade, tudo isso devidamente enriquecido com ingredientes especiais, tais como inovação e criatividade, sempre iremos procurar alguma justificativa para o pobre desempenho nas nossas exportações. E, tão importante quanto todos os pontos acima mencionados, é a divulgação de uma imagem positiva do País e de nossos produtos e serviços.

.....
Walter Sanches Sanches Junior

Engenheiro, Administrador e Bacharel em Direito, desempenhando as funções de Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil na Alfândega do Porto do Rio de Janeiro. ■

BY WALTER SANCHES SANCHES JUNIOR

The time is now!

In times of crisis, tough times, special attention for the chances that may arise is necessary, as is thinking outside of the box, envisioning new possibilities and opportunities. At this moment, not only Brazil's, but in much of the world, a lot is being said about reducing costs, size, staff... It creates great fear. Insecurity and uncertainty can now be found as main characters. However, through hard times, humanity has always excelled, created, developed, re-invented, discovered and made it happen! Therefore, in terms Brazil, awakening the country's essence is imperative! The innate creativity of every Brazilian, their persistence and endurance throughout difficulties. Optimism. Yes, optimism alone will not implement an idea or a project. Although Brazil is a country of continental proportions (5th largest), the 7th° world economy, has always been viewed with irony as a country of the future, and should ultimately become a big power. However, the country in a position of little importance in regards to the export of goods and services since 2002, continuously reaching positions below the 20th (Source: Folha de Sao Paulo, 4/15/2015). Now these facts do not match its size, strength and human capital. The percentage of our participation in exports within the global context is noteworthy. For example, in 2014, it was only 1.2%, where iron ore, soybeans, oil and sugar, if added together,

accounted for 35% of total exports, which was around 225 billion dollars. Yes, we made 225 billion dollars with an unimpressive result, in 2014 alone. Now let's start seeing the current scenario as an opportunity! Let's consider how we could increase our trade balance if we increased our exports, and what what is missing to make this happen.? We know a part of the business community's answers: lack of logistics infrastructure (which the Government has given priority to with new incentive plans and investments, under the responsibility doing this in the midst of severe economic crisis that has been going). The favorable exchange rate (now this can not be used as an excuse), and also the lack of skilled labor. In regards to the latter, we agree in part. Yes, Partially!? If we observe benchmarking, for example, it says we have become recognized worldwide in deep water oil and gas extraction technology. We are the sixth largest vehicle manufacturer in the market. In Northeastern Brazil, Recife is already being called the "Brazilian Silicon Valley", not to mention our chemical-pharmaceutical, war, computer, food and aerospace industries, among others. So, the root of said problem is not on the alleged lack of skilled labor, but foreign trade, due to the lack of expansion in logistics. In this case, a more assertive response would be: the lack of trained manpower, but from what is said above,

we can quickly infer that this is not the case. The Government provides channels for understanding, training and regulation regarding export practices.



However, more dissemination of such information, not only by the government, which is always very welcome, but also Trade Associations and Chambers of Commerce as well as the business community. We must demystify that export is confusing, bureaucratic and difficult. When we have a clear understanding of the legal and formal requirements on the steps to accomplish an export, there is no way to not obtain another desired end result, except for an export. Once the first step (understanding the legal and formal requirements) is accomplished, partnerships that make these exports viable and more

safe should be established. There is a mechanism that was recently created that makes this possible. It consists of the certification of the logistic chain's intervenients that represent low risk in their operations in terms of physical security of the cargo and compliance to customs requirements. It is the Brazilian program of Authorized Economic Operators - OEA. Finally, potential markets with such opportunities should be verified, in addition to Chambers and Trade Associations? Once these barriers are overcome, the internationalization process of Brazilian companies must also be increased and incremented. Without

investment in infrastructure from the government, and investments in qualification, technology and productivity by the private sector, in addition to innovation and creativity, there will always be a reason for the poor development of the country's exports. And, spreading a positive image of the country and its products and services is just as important as everything mentioned above
.....
Walter Sanches Sanches Junior
Engineer, Administrator and Bachelor of Law, performing the functions of Tax Auditor of the Federal Revenue of Brazil in the Customs Port of Rio de Janeiro. ■





O Porto com a melhor localização estratégica agora com acesso pelo Arco Metropolitano.

O Arco, que tem como marco zero o Porto de Itaguai, conta com trecho concluído, interligando o Porto à BR-116 (Dutra) e BR-040 (Washington Luís).

Acesse:
www.csn.com.br
www.sepetibatecon.com.br



Companhia Siderúrgica Nacional

II Fórum Aduaneiro do Porto de Itaguaí.

Importante interação de especialistas do Comércio Internacional.



II Customs Forum of the Itaguai Port.

Important interaction of international trade experts.



POR ROBERTO BORGES

Grandes oportunidades e desafios para o agronegócio fluminense.

Antônio Carlos Marques Medeiros, nomeado Superintendente Federal de Agricultura no estado do Rio de Janeiro em 2014, atua no Ministério da Agricultura há mais de 30 anos. Em entrevista exclusiva à revista Aduana Brasil, contou sobre sua carreira, sua visão sobre o agronegócio no segundo maior centro consumidor do país e seus maiores desafios para gerir e ampliar este importante setor da economia.

Em breves palavras, quais os principais momentos de sua carreira?

Formado em Engenharia Agrônoma, ingressei no Ministério da Agricultura em 1984 no Estado do Mato Grosso do Sul, onde chefei o Serviço de Fiscalização Agropecuária no Estado. Nesta ocasião fiz o curso de Pós Graduação em Fitossanidade na Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ.

Retornei ao Rio de Janeiro em 1987 para atuar no Laboratório para exames dos produtos vegetais importados e exportados pelo Porto do Rio de Janeiro e Aeroporto Internacional, sendo nomeado como Coordenador do serviço que controlava na época as ações dos portos e aeroportos do estado.

Em 1990 assumi o Serviço de Vigilância Agropecuária, e participei na elaboração do primeiro manual da Vigilância Agropecuária nos Portos do Brasil. Com a mudança do regimento das superintendências, e a criação do Programa de Vigilância Agropecuária, assumi a Coordenação Estadual dos Serviços de Portos, Aeroportos e Aduanas Especiais, estruturando os Serviços no Porto de Itaguaí, Aeroporto de Cabo Frio e Porto Seco de Resende e Nova Iguaçu.

Em uma nova mudança regimental, fui nomeado chefe da Divisão de Defesa Agropecuária, onde era responsável por todas as unidades ligadas aos ser-



viços de Vigilância, Fiscalização, Inspeção e Defesa da Superintendência Federal de Agricultura no Estado do Rio de Janeiro.

Em 05 de maio de 2014, fui nomeado Superintendente da Superintendência Federal de Agricultura no Estado do Rio de Janeiro - SFA/RJ, cargo que muito me orgulha.

O Senhor como funcionário de carreira há 32 anos, como foi aceitar o desafio de comandar essa Superintendência?

Aceitei a indicação com naturalidade, pois sempre foi o desejo de todos os servidores da SFA/RJ que um de nós ocupássemos este cargo, que nos últimos 30 anos vinha sendo ocupado por pessoas de fora, que mesmo sendo

capazes, não apresentavam o conhecimento técnico/administrativo que alguns de nós servidores de carreira temos.

Como o Senhor vê a Agropecuária, digo o Agronegócio no Estado do Rio de Janeiro?

Vejo, com a expectativa de estarmos no segundo maior centro consumidor do país, que é abastecido por outros estados, a grande maioria dos produtos que consumimos. A agropecuária fluminense pode e deve ser tratada como uma grande oportunidade de produzirmos alimentos cultivados por pequenos e médios produtores e pela proximidade dos grandes centros consumidores e por ser abastecido com facilidade.

ADUANA

Produzir o hortifrutigranjeiro é a nossa vocação e temos condições favoráveis de atingirmos um percentual bastante significativo no abastecimento do nosso mercado consumidor. Com os programas já estabelecidos pela Secretaria Estadual de Agricultura e seus órgãos vinculados de pesquisa e extensão rural, em parceria com a Superintendência Federal de Agricultura e a Superintendência de Desenvolvimento Agrário, poderemos, através da agricultura familiar melhorar bastante a nossa produção e produtividade e consequentemente a renda do nosso produtor rural.

Vejo todas as condições de atingirmos esses objetivos, bastando que os investimentos financeiros públicos e privados em programas bem elaborados, em conjunto com os setores envolvidos na atividade tais como: os sindicatos rurais, a FIRJAN, que tem desenvolvido através de uma proposta voltada para a agroindústria, o SEBRAE, o Sistema de Cooperativismo, sindicatos dos seguimentos do leite, carne, mel, floricultura etc.

Qual o maior desafio para sua gestão?

Acredito que o maior desafio é participar da unificação das forças capazes de se mobilizar em prol do aumento do agronegócio de modo que os diri-

gentes e investidores apostem mais recursos em estradas, eletrificação rural, na contratação de servidores capazes de atender os produtores com implantação das tecnologias já existentes e também das novas, adaptadas à nossa realidade. Criação de mais escolas técnicas para os produtores e seus filhos, investimento em irrigação, tão necessária à produção agrícola e pecuária; investimento em florestas plantadas, entre tantas outras de conhecimento das autoridades públicas.

Torno fazer menção aos municípios do Estado do Rio de Janeiro, por acreditar ser o maior dos investimentos, considerando que é nos municípios que estão localizadas as propriedades agrícolas e as agroindústrias. Passou a hora de municípios fazerem secretarias de agricultura estruturada para atender aos pequenos agricultores e às agroindústrias locais. Não acredito em um estado forte sem que seus municípios sejam igualmente capazes de investir na agricultura local.

O Ministério da Agricultura vem buscando através do Sistema Unificado de Saúde Agropecuária, as parcerias necessárias com o estado e municípios. As adesões ainda são pequenas e é lamentável, pois os benefícios seriam grandes.

Fale sobre as parcerias públicas

e privadas, as chamadas PPP'S, e como as mesmas contribuem para o Agronegócio.

As parcerias públicas/privadas são importantes no desenvolvimento do agronegócio, pois o governo sozinho não é capaz de aportar todos os recursos necessários para atingir o desenvolvimento do campo.

É necessário que os empresários ligados ao setor da agroindústria também invistam na melhoria da produção agrícola em parcerias com os produtores. Existe uma grande oportunidade de parcerias dos empresários da agroindústria com produtores rurais e é claro que o governo tem um papel bastante importante no fechamento da questão, pois é também necessário maior investimento nas condições básicas de infraestrutura e assistência técnica (estradas, centros de abastecimentos, iluminação, água, irrigação etc.).

Considerações finais.

Para finalizar, sonho com um estado comparado a uma grande hortifruti, capaz de abastecer nossa população com produtos frescos e de qualidade, com uma agroindústria voltada a atender a demanda dos pequenos produtores tais como: produtos lácteos, mel, frutas, sucos, aguardente, flores e tudo mais que sabemos ter condições de produzir e industrializar. ■



Há mais de 15 anos contribuindo com uma logística eficiente na distribuição de produtos químicos.

SCS
Comercial e Serviços Químicos S.A.
www.scs.com.br

Great opportunities and challenges for agribusiness in the state of Rio de Janeiro

Antonio Carlos Marques Medeiros, named Federal Agriculture Superintendent in the state of Rio de Janeiro in 2014, works in the Ministry of Agriculture for more than 30 years. In an exclusive interview with Brazil Customs, he talked about his career, his vision of agribusiness in the second largest consumer center of the country and its greatest challenges.

In a few words, what are the key moments of your career?

A bachelor in Agricultural Engineering, I joined the Ministry of Agriculture in 1984 in the state of Mato Grosso do Sul, where I headed the Agricultural Inspection Service in the state. On this occasion, I attended the Graduate Program in Plant Health at Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (Rural Federal University of Rio de Janeiro - UFRRJ). I returned to Rio de Janeiro in 1987

to work in the laboratory for testing plant products that are exported and imported through the Rio de Janeiro Port and International Airport, and was appointed as Coordinator of the service that the actions of the ports and airports of the state controlled at the time.

In 1990, I took over the Agricultural and Livestock Security Service, and participated in the drafting of the first manual of Agricultural and Livestock Surveillance in Brazilian Ports. With the change of the regiment of the superintendencies, and the creation of the Agriculture and Livestock Surveillance Program, I took over the Coordination of Port, Airport and Special Customs of Rio de Janeiro, structuring the Itaguaí Port, Cabo Frio Airporto, Seco de Resende and Nova Iguaçu Port services.

In a new regimental change, I was appointed head of the Agricultural Protection Division, where I was responsible for all the units connected to Surveillance, Supervision, Inspection and Defense services of the Federal Superintendency of Agriculture

of the State of Rio de Janeiro.

On May 5, 2014, I was appointed Superintendent of the Federal Agriculture Superintendency in the State of Rio de Janeiro - SFA / RJ, a position I'm very proud of.

As a person with a 32 year carrer, what did it feel like to accept the challenge od leading this Superintendency?

I naturally accepted, because it has always been the desire of all employees of SFA/RJ that one of us take this position, which in the last 30 years had been occupied by people that did not work in the agency, and that, although capable, did not have the technical and administrative knowledge that some of the other employees have.

How do you see agriculture and livestock, I mean, Agriculture and Livestock in the State of Rio de Janeiro?

I see it with the expectation of being the second largest consuming center in the country, that is supplied by oth-

er states and most of the products we consume. The Rio de Janeiro State Agriculture and Livestock can and should be treated like a huge opportunity to produce food that is produced by small and medium producers, for its the proximity with large consumer centers and for being easily supplied. Fruit and vegetable produce is our vocation, and we have favorable conditions to achieve a very significant percentage in the supply of our consumer market. With the programs that were already established by the state Department of Agriculture and its related research and extension bodies, in partnership with the Federal Superintendency of Agriculture and the Office of Agricultural Development, we can greatly improve our production and productivity through family farming, and consequently the income of our farmers.

I see all the conditions to achieve these goals. All we need is public and private investments in well established programs, together with the sectors involved in activities such as: the rural unions, FIRJAN, which has been developed through a proposal focused on agribusiness, SEBRAE, the Co-operative System, the milk segments unions, meat, honey and flowers etc.

What is the biggest challenge in your management?

I think the biggest challenge is taking part in the unification of forces that can be mobilized in favor of the increase in agribusiness so that managers and investors can apply more resources in roads, rural electrification, the hiring of servers able to meet producers with the deployment of existing technology, as well as new technologies, adapted to our reality. Creating more certificate programs for farmers and their children, investment in irrigation, which is essential to agricultural and livestock production; investment in planted forests, among so many others that are known to public authorities.

I mention once again the municipalities of the State of Rio de Janeiro, for believing it to be the largest in investments, considering that it is in the municipalities that the farms and agribusinesses are located. It is more than time for municipalities to build agriculture departments structured to meet the needs of small farmers and local agricultural industries. I do not believe in a strong state without its municipalities being equally able to invest in local agriculture.

The Ministry of Agriculture is seeking the necessary partnerships with the state and municipalities through the Unified System for Agricultural Health. Adhesions are still small and it is unfortunate because the benefits

would be great.

Talk about public and private partnerships, the so called PPP'S, and how they contribute to the Agribusiness.

Public / private partnerships are important in the development of agribusiness, as the government alone is not capable of providing all the necessary resources to achieve the development of the field.

It is necessary for businessmen linked to the agribusiness sector to also invest in improving agricultural production through partnerships with producers. There is a great opportunity for partnerships of agribusiness entrepreneurs with farmers, and it is clear that the government has an important role in this issue, as larger investments in basic conditions of infrastructure and technical assistance (roads, supply centers, lighting, irrigation, etc.) is also necessary.

Final Thoughts

Finally, I dream of a state compared to a large grocery, able to supply our population with produce that is fresh and has quality, with an agribusiness geared to meet the demands of small producers such as: dairy products, honey, fruit, juice, brandy, flowers and everything else we know to be able to produce and industrialize. ■





D U F R Y

ELEITA **6** VEZES

A MELHOR OPERADORA DE DUTY FREE DAS AMÉRICAS
2007 ★ 2008 ★ 2009 ★ 2010 ★ 2012 ★ 2013

2011 ★ MELHOR VAREJISTA EM AEROPORTOS DAS AMÉRICAS

Fonte: Duty-Free News Internacional



Global Customer Service
www.dufry.com



Plano de Expansão da Dufry traz novos conceitos no varejo de viagem

Com seu Plano de Expansão, voltado para uma grande ampliação na área comercial em aeroportos, tanto duty free, como duty paid, a Dufry está introduzindo novos conceitos no mercado de varejo de viagem no Brasil. Com a Hudson, chega um novo conceito em lojas de conveniência. Líder no segmento duty paid nos Estados Unidos e Canadá e agora no Brasil, já conta com uma rede de 14 unidades: cinco no Rio Galeão, quatro no Aeroporto de Brasília, duas em Natal e uma no GRU Airport, a maior do conjunto e onde estão sendo inauguradas duas outras. As lojas estarão abertas das 6 às 23 horas com um mix de produtos tanto para entretenimento como para necessidades do momento. Além da tra-

dicional revistaria (jornais, revistas e livros), as lojas oferecem comestíveis, artigos de higiene e cuidados pessoais, souvenirs, eletrônicos e brinquedos. O diretor-geral Gustavo Fagundes comentou a iniciativa: "A Dufry está trazendo para o mercado de viagem brasileiro, o conceito Hudson, com sucesso internacional comprovado sobretudo nos Estados Unidos e já presente nos Aeroportos de Brasília, Natal e GRU Airport, em São Paulo, também com grande receptividade por parte do público. O nosso Plano de Expansão tem a previsão de abrir novas lojas em outros aeroportos, formando assim uma rede de conveniência capaz de atender às necessidades dos passageiros com grande variedade e qualidade dos produtos". A Dufry opera também no embar-

que dos aeroportos do Riogaleão e no GRU Airport, em São Paulo, lojas duty free que inauguram o conceito Last Minute, ao concentrar os produtos mais procurados pelos passageiros, facilitando assim as compras de última hora. Duas novas lojas Hudson estão sendo abertas com essas características no GRU Airport. Ainda no Riogaleão foram abertas, no setor de embarque do Terminal 2, três lojas que adotam o conceito Pop-Up, que vem se tornando uma tendência no mercado. MAC, Tommy Hilfiger e a especializada WatchesEletronic, de relógio, óculos e eletrônicos, com uma área de 200m², vão oferecer uma maior exposição das marcas e dar oportunidade a se testar um espaço diferenciado. Já no GRU Airport, onde se encontra

a maior loja da rede Dufry, no mundo adotou-se o modelo Walkthrough, em que o consumidor é cercado por vitrines, quiosques e lojas até chegar ao portão de embarque. É uma inovação, assim como o posicionamento após o posto da Receita Federal, no desembarque. É uma loja de referência para a Dufry e para o mercado de varejo de viagem.

Como varejista oficial das Lojas Rio 2016 para aeroportos e locais de transportes públicos, a Dufry já está operando no Riogaleão, Santos Dumont, Congonhas, oferecendo os produtos licenciados para o evento, entre eles os mascotes Tom e Vinicius. Até o fim do ano, o GRU Airport abrirá também lojas oficiais, completando assim áreas de vendas nos quatro principais aeroportos no Rio de Janeiro e São Paulo.

Em 2016, haverá quiosques nos aeroportos das cidades-sede do futebol (São Paulo, Belo Horizonte, Brasília, Salvador e Manaus). As novas Lojas Oficiais Rio 2016 são uma ótima oportunidade para viajantes dos quatro cantos do mundo já entrarem no clima do evento e carregar para qualquer destino um pedacinho dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016.

Ala Internacional de Passageiros

O objetivo primário do plantão dentro do Aeroporto Internacional Afonso Pena é efetuar o controle aduaneiro de viajantes procedentes do exterior e suas bagagens acompanhadas. O principal desafio é realizar o controle sem, contudo, causar transtornos desnecessários ao contínuo fluxo de passageiros na chegada ao País. Para isso contamos com 5 Analistas Tributários, 5 Auditores Fiscais trabalhando na escala de 24 horas, além de um supervisor exercendo sua função no horário comercial. Hoje o fluxo de aeronaves vindos do exterior ainda é pequeno. Temos um voo diário vindo de Miami, um voo cinco vezes por semana vindo de Buenos Aires e um voo uma vez por semana vindo de Montevidéu. Com as obras de ampliação do aeroporto a previsão é que esse número cresça. ■



Dufry Expansion Plan brings new concepts to the travel retail market

With its expansion plan, focused on a major expansion in the commercial area at airports, both duty free and duty paid, Dufry is introducing new concepts in the Brazilian travel retail market.

With Hudson comes a new concept in convenience stores. Leader in the duty paid segment in the US and Canada and now in Brazil, Hudson already counts with 14 unit network: five in the Galeão Airport, in Rio de Janeiro, four in the Brasília Airport, two in Natal and one in the GRU Airport, the largest in the group and where two others are being opened. The shops will be open from 6am to 11pm with a mix of products both for entertainment and immediate needs. Besides the traditional magazine stands (newspapers, magazines and books), the stores offer edibles, toiletries and personal care products, souvenirs, electronics and toys.

General Director Gustavo Fagundes commented on the initiative, saying: "Dufry is bringing the Hudson concept to the Brazilian travel market, with proven international success es-

pecially in the US, and already present in the airports of Brasília, Natal and GRU Airport, in São Paulo, also with great response from the public. Our expansion plan is predicted to open new stores in other airports, forming a convenience network able to meet the needs of passengers with a great variety and quality of products". Dufry also operates in the boarding sections of the Galeão Airport, in Rio de Janeiro, and GRU Airport, in São Paulo, duty free shops inaugurate the Last Minute concept, by concentrating the passenger's most sought after products, facilitating last minute shopping. Two new Hudson stores are being opened with these characteristics at the GRU Airport. Also, in the Rio-Galeão Airport, three stores that adopt the Pop-Up concept, which is becoming a trend in the market were opened at Terminal 2 boarding section. MAC, Tommy Hilfiger and specialized store WatchesEletronicas, that sells watches, glasses and electronics, with an area of 200m², will offer greater exposure of the brands and give opportunity to test a different space.

At GRU Airport, where the largest

Dufry store is, in the world where the Walkthrough model was adopted, the consumer is surrounded by windows, kiosks and shops until they reach the departure gate. It is an innovation, as is the positioning after IRS stand, after the landing sector. It is a model store for Dufry and the travel retail market.

As the official retailer of Lojas Rio 2016 to airports and public transportation sites, Dufry is already operating at the Galeão, Santos Dumont, Congonhas Airports, offering licensed products for the event, among the mascots, Tom and Vinicius. By the end of the year, the GRU Airport will also open official stores, accomplishing sales areas in the four major airports of Rio de Janeiro and Sao Paulo.

In 2016, there will be kiosks in airports of soccer game host cities (São Paulo, Belo Horizonte, Brasília, Salvador and Manaus). The new Rio 2016 Official Stores are a great opportunity for travelers from all over the world to get into the mood of the event and take a little piece of the Olympic and Paralympic Games Rio 2016 to any destination. ■



Todo sentido, um só caminho.



www.pjpcomerciointernacional.com.br

Matriz Maceió, AL: Tel: +55 82 3231-6448. R. Zacarias de Azevedo, 399 - Ed. Trade Center - Sl. 519, Centro.

Filial Comercial São Paulo, SP: Tel: +55 11 4314-7400. Alameda Rio Negro, 500, Sl's 403, 404 e 406 - Ed. West Tower - Torre A - Barueri - SP.

Filial Operacional Vitória, ES: Tels.: +55 27 3325-0830 . 3026-3033. Pça. San Martin, nº 84 - Sl's 403 a 405 - Ed. Al. Trade Center - Praia do Canto.

PJP COMÉRCIO INTERNACIONAL S.A.

RIOgaleão obtém alfandegamento definitivo do Aeroporto Internacional Tom Jobim

Aeroporto operava com autorização provisória para receber aeronaves, passageiros e cargas de fora do país

Rio de Janeiro, 07 de agosto de 2015 – O RIOgaleão obteve hoje (07/08) pela Receita Federal o alfandegamento definitivo do aeroporto. Desde agosto do ano passado, quando a concessionária assumiu a administração, o Aeroporto Interna-

cional Tom Jobim operava com autorização provisória concedida pelo órgão. Após apresentar um termo de compromisso que garante a conclusão de uma série de investimentos que irão proporcionar mais segurança para as atividades aduaneiras, a Receita Federal autoriza, em caráter permanen-

te, que o RIOgaleão receba aeronaves, passageiros e cargas procedentes do exterior ou que estejam destinados a sair do país.

O ato declaratório, publicado pela manhã no Diário Oficial, revela que estão oficialmente alfandegados os dois terminais de passageiros e os

terminais de importação e exportação de cargas do RIOgaleão Cargo. “Mais do que uma autorização oficial, o deferimento dessa licença representa o reconhecimento de importantes órgãos sobre nossa gestão, os investimentos que já estamos fazendo e os que estamos comprometidos a fazer. Temos como prioridade garantir aos passageiros e clientes do terminal de cargas que somos um dos aeroportos mais seguros e confiáveis do país e do mundo”, ressalta Luiz Rocha, presidente do RIOgaleão.

Entre os principais itens do cronograma de investimentos estão a instalação de câmeras de segurança em todos os terminais alfandegados, instalação de balanças rodoviárias e scanners no terminal de cargas, reforma e adequação das áreas do terminal de exportação de cargas, dentre outros. A conclusão desses projetos, cujo prazo é de seis meses, conta com o apoio de diversas equipes multidisciplinares da concessionária.

Sobre o RIOgaleão

O RIOgaleão é formado pela Ode-

brecht TransPort, Changi Airports International e Infraero. A concessionária assumiu a administração e operação do aeroporto, em agosto de 2014, com contrato de concessão de 25 anos. Até o fim desse período, o RIOgaleão investirá R\$ 5 bilhões no aeroporto – destes, cerca de R\$ 2 bilhões serão investidos até 2016. As melhorias e obras de infraestrutura englobarão os terminais de passageiros, pátio de aeronaves, estacionamentos e setor hoteleiro. Diversas melhorias já vêm sendo implementadas como serviços de atendimento bilíngue, abertura de novos estabelecimentos comerciais, criação de novas rotas, instalação de cancelas automáticas e câmeras de segurança nos estacionamentos, melhoria na limpeza dos terminais, dos banheiros e dos fraldários; além da disponibilização de wifi grátis e sistema de coleta seletiva de resíduos. Para mais informações, visite a página: www.riogaleao.com.

Sobre o RIOgaleão Cargo

O RIOgaleão Cargo, ativo de logística da concessionária RIOgaleão, que

tem Odebrecht TransPort, Changi e Infraero como sócias, receberá investimentos da ordem de R\$ 26 milhões até 2016 para realização de melhorias no terminal de cargas do Aeroporto Internacional Tom Jobim. Com o começo do programa de investimentos, em agosto de 2014, foram iniciadas as reformas dos terminais, galpões e escritórios, além da aquisição de novos equipamentos e adoção de novos processos e procedimentos na armazenagem e movimentação das cargas. Desde o início da operação, o terminal conseguiu uma redução de 20% no tempo médio de liberação de cargas, um ganho de extremo benefício para os clientes do aeroporto. O RIOgaleão Cargo é uma plataforma logística multimodal e de localização estratégica. O terminal de cargas, que está situado há 17 km do Porto do Rio de Janeiro e conectado às principais rodovias do Brasil, conta com uma pista de 4 mil metros – a mais longa do Brasil – e nove posições dedicadas a cargueiros, que podem operar 24 horas por dia, sem restrições de capacidade ou de horário para pousos. ■



RIOgaleão gets definitive customs area of the Tom Jobim International Airport

The airport was operating with temporary authorization to receive passengers and cargo aircrafts from abroad

Rio de Janeiro, August 7, 2015 - The RIOgaleão obtained today (August 7) through the IRS, the final airport customs area. Since August last year, when the concessionaire took over the management, the Tom Jobim International Airport

was operating with temporary authorization granted by the agency. After presenting a commitment agreement that ensures the completion of a series of investments that will provide more security for customs activities, the IRS allows the RIOgaleão Airport to receive air-

crafts, passengers and cargos from abroad or that are intended to leave the country, on a permanent basis.

The declaratory act, published in the morning in the Official Gazette, reveals that the two passenger terminals and the two import and ex-

port cargo terminals of RIOgaleão are now officially granted a customs area. "More than an official authorization, the granting of this license is the recognition of important bodies in our management, the investments we are already making and are committed to make. Our priority is to guarantee passenger terminal and cargo customers that we are one of the safest and most reliable airports in the country and the world," says Luiz Rocha, president of RIOgaleão.

Among the main items of the investment schedule are installing security cameras in all customs terminals, installation of road scales and scanners in the cargo terminal, reform and adjustment of the export cargo terminal areas, among others. The completion of these projects, whose term is six months, has the support of several multidisciplinary teams of the concessionaire.

About RIOgaleão

The RIOgaleão is formed by Odebrecht TransPort, Changi Air-

ports International and Infraero. The concessionaire took over airport administration and operations in August 2014 through a 25-year concession contract. By the end of that period, the RIOgaleão invested BRL5 billion in the airport - approximately BRL2 billion will be invested by 2016. Improvements and infrastructure shall include the passenger terminal, aircraft patio, parking lots and hotel sector. Several improvements have already been implemented as bilingual customer services, opening of new shops, creating new routes, automatic barriers and installing security cameras in the parking lots, improvement in terminal cleaning, restrooms and baby changing facilities; besides the availability of free wifi and a selective waste collection system. For more information, visit: www.riogaleao.com.

About RIOgaleão Cargo

The RIOgaleão Cargo, a logistics asset of RIOgaleão concessionaire, which has Odebrecht TransPort,

Changi and Infraero as partners, will receive investments in the order of BRL26 million by 2016 to make improvements in the cargo terminal of the Tom Jobim International Airport. With the start of the investment program in August 2014, reforms were initiated in the terminals, warehouses and offices, in addition to the acquisition of new equipment and adoption of new processes and procedures in cargo storage and handling. Since the beginning of operations, the terminal achieved a 20% reduction in the average time of cargo release, an extreme benefit for airport customers. The RIOgaleão Cargo is a multimodal logistics platform with strategic location. The cargo terminal, which is located 17 kilometers from the Rio de Janeiro Port and connected to the main Brazilian highways, has a 4000 meter runway - the longest in Brazil - and nine position dedicated to cargo ships that can operate 24 hours a day, without restrictions in capacity or landing times. ■



RIOPORT ADUANEIRA.

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO COM AGILIDADE E CONFIANÇA.

SERVIÇOS

Na Importação

- Habilitação do Radar Siscomex
- Classificação das mercadorias (NCM)
- Elaboração e deferimento de Licença de Importação
- Elaboração da D.I. (Declaração de Importação)
- Desembaraço aduaneiro
- Recolhimento de impostos e taxas
- Trânsito aduaneiro (DTA)
- Anuência de Ministérios

e Órgãos envolvidos com

Comércio Exterior

- Admissão temporária
- Retorno de Exportação Temporária
- Linha Azul - Repetro
- Entrepasto aduaneiro / Recof, Linha Azul, Admissão temporária e demais regimes aduaneiros especiais e/ou atípicos (Drawback, material usado, ex-tarifário e etc.)
- Bagagem desacompanhada

Na Exportação

- Análise e emissão de documentos
- Cobertura de seguros
- Desembaraço aduaneiro

- Consularização de documentos
- Registro de Exportação (R.E.)
- Declaração de Despacho de Exportação (D.D.E.)
- Processos atípicos

Av. Rio Branco, 135 Gr. 814/820

Centro - Rio de Janeiro, RJ - Brasil - CEP: 20.040-006

Tel.: +55 21 2505.9650 - Fax: +55 21 2242.5829

www.rioportaduaneira.com.br





CONECTE-SE A UM MUNDO DE FACILIDADES

COMPRA LOGÍSTICA SEGUROS LICENÇAS PROCESSO ADUANEIRO CONSULTORIA



YEBCOMEX

Yellow Bee Importação e Exportação

Matriz

Maceió, AL. Tel +55 82 3221-9729
R. Zacarias de Azevedo, 399
Ed. Trade Center, Sl.412, Centro
CEP 57.020-470

Filial Comercial

São Paulo, SP. Tel: +55 11 2970-3070
Alameda Rio Negro, 500 - Sl. 2204
Ed. West Tower, Torre B, Barueri
CEP 06.454-000

Warehouse Yeb

São Paulo/SP

atendimento@yebcomex.com
www.yebcomex.com