

**Sistemas Produtivos e Desenvolvimento Profissional: Desafios e Perspectivas**

**Comparação dos Custos na Realidade de uma *Startup* Importadora  
de Importação por Santos e por Itajaí e seu Impacto Financeiro**

LUANA TEMOTEO IVERSEN

FATEC ZONA LESTE – São Paulo - Brasil

luanaiversen@gmail.com

TARSILA LIMA MACEDO

FATEC ZONA LESTE – São Paulo - Brasil

tarsilalm@gmail.com

ROBSON SANTOS

FATEC ZONA LESTE – São Paulo - Brasil

robson@fatec.sp.gov.br

ENIO FERNANDES RODRIGUES

FATEC GUARULHOS – São Paulo - Brasil

eniofr@uol.com.br

CAIO FLAVIO

FATEC GUARULHOS – São Paulo - Brasil

cstettiner@gmail.com

**Resumo** - A atual sobrecarga do Porto de Santos, tem dificultado as exportações e importações brasileiras que ocorrem por esse porto. Entre os fatores mais prejudiciais estão a demora na liberação da carga, o alto custo operacional e o excesso de demanda. Pretende-se apresentar através deste artigo as dificuldades enfrentadas por uma *startup* ao operar pelo porto de Santos e comparar os custos de importação da mesma carga através do porto de Itajaí, utilizando-se de uma *trading* para viabilizar a operação da mudança de porto. O objetivo do estudo é avaliar a melhor opção para

otimizar a logística e os custos do processo e apresentar o porto de Itajaí como alternativa aos entraves do porto de Santos.

**Palavras-chave:** Importação; *Startup*; Custo; Portos.

**Abstract** - The current overload of the largest port in the country, the Port of Santos, has hampered Brazilian exports and imports that occur through this port. Among the most damaging factors are the delay in cargo clearance, the high operating costs and excess demand. The article intends to present the difficulties faced by a startup when operating through the port of Santos and compare import costs the same cargo through the port of Itajaí, using a trading company to enable the operation of the port of change. The objective of the study is to assess the best option to optimize logistics and process costs and present the port of Itajaí barriers as an alternative to the port of Santos.

**Key-words:** Import; Startup; Cost; Port.

## 1. Introdução

As operações portuárias de importação no porto de Santos (SP) são famosas por fatores como lentidão na alfândega e na desova, zonas primárias sobrecarregadas e serviços superfaturados. Ao deparar-se com esses obstáculos, uma *startup* importadora deve procurar alternativas para otimizar sua operação, como um porto de menor porte que ofereça mais agilidade tal qual o porto de Itajaí (SC).

A metodologia de estudo se desenvolveu a partir de uma pesquisa com abordagem exploratória e explicativa (LAKATOS e MARCONI, 2003) por meio da análise dos custos logísticos, operacionais, fiscais e aduaneiros que constituem o processo de importação.

A dificuldade mais notável para realizar a pesquisa foi obter acesso aos custos das etapas envolvidas no processo.

Apresenta-se a seguir uma análise de uma operação de importação direta de uma carga por Santos e da mesma carga sendo importada por Itajaí utilizando-se uma *trading company*, em uma importação por conta e ordem com objetivo de analisar a opção mais eficaz para uma empresa iniciante.

## 2. Referencial Teórico

Segundo o jornalista Gerbelli (2015) MDIC (2015), as importações no cenário atual têm desempenhado papel essencial na economia. O Brasil passa por um cenário de desaceleração da atividade econômica. Nos cinco primeiros meses do ano de 2015, as importações recuaram cerca de 18,1% e, durante o primeiro trimestre do ano, o Produto Interno Bruto do país recuou 0,2%. A balança comercial brasileira está sendo afetada principalmente pela retração do preço das *commodities* no exterior devido à desaceleração do crescimento da economia chinesa. A falta de competitividade vem se agravando nos últimos anos e a necessidade de reformas em infraestrutura se torna urgente.

Um país pode adotar três caminhos principais para conseguir recursos: tomada de empréstimos, captação de investimentos e obtenção de divisas na realização de comércio. O comércio exterior é fundamental como indutor de reaparelhamento e modernização, via importações, e gerador de divisas com as exportações. (LOPEZ e GAMA, 2013).

As razões que levam uma empresa a tomar a decisão de destinar seus produtos para o mercado internacional podem ser diversas; além dos motivos óbvios, principalmente o aumento das receitas operacionais, para exportar entre tantas outras que podem ocorrer devido às características e peculiaridades de cada empresa, são: melhorias financeiras, marketing e status, qualidade e operacionalidade, redução da instabilidade e diluição de risco, ampliação de mercado e economia de escala e importação de tecnologia oculta (modificações concretizadas a partir de informações adquiridas com o *know-how* do mercado externo). Outros fatores podem ser agregados, dependendo de cada empresa, do seu porte, do setor, do produto e de sua agressividade empresarial (CASTRO, 2007).

A ausência de fundos financeiros e gastos operacionais, produtivos e de comercialização para a internacionalização, são algumas das problemáticas que afetam o pequeno e médio empresário. Um outro obstáculo enfrentado é a falta de conhecimento sobre como acessar o mercado internacional. É um problema complexo que implica em um grande desconhecimento empresarial de importantes questões sobre: gestão operacional e documental de exportação; aspectos aduaneiros da exportação; e aspectos financeiros e bancários do comércio internacional. O principal motivo para ocorrerem todos esses problemas é a falta de informação adequada (CIGNACCO, 2009).

Embora não existam dados abrangentes que ilustrem o volume total das atividades logísticas internacionais, é possível estimar que o custo seja de aproximadamente 15% do volume total do comércio internacional. As atividades logísticas são, tipicamente, mais árduas e onerosas por causa da infraestrutura e dos procedimentos menos eficientes, bem como das distâncias maiores (DAVID E STEWART, 2010).

## 2.1 Análise dos portos

Diante de um cenário portuário ainda em adequação Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP, 2012), é necessário verificar os pontos positivos e negativos que o porto oferece tanto em seu ambiente interno, quando são avaliadas deficiências, forças e fraquezas; quanto no ambiente externo, cuja ótica de observação compreende suas vantagens e desvantagens no setor competitivo em que está inserido.

### 2.1.1 Porto de Santos

O porto de Santos está localizado no centro do litoral do Estado de São Paulo. Este porto é responsável por 27% do comércio exterior brasileiro, movimentando, em 2005, mais de 71,9 milhões de toneladas, sendo em contêineres 1.478.428 unidades. As principais mercadorias movimentadas foram: açúcar, soja em grãos, farelos, sucos e cítricos, trigo, fertilizantes e óleo diesel (www.fiesp.com, 2015).

Em abril de 2015 foram movimentadas 9.461.437t no porto de Santos, com volume 4,5% superior ao resultado registrado no mesmo mês do ano passado (Mensário Estatístico do Porto de Santos, 2015).

O relatório anual da Companhia das Docas do Estado de São Paulo (CDESP - 2014), administradora do porto de Santos, mostra que as operações têm aumentado gradativamente. Quatro recordes mensais em 2014 garantiram ao porto uma participação de 25,3% da movimentação das trocas comerciais brasileiras. A participação da cabotagem no total de cargas transportadas cresceu de 10,2% para 13,0%. Essa performance mostra a tendência de Santos consolidar-se como um porto concentrador de cargas.

**Tabela 1: Matriz SWOT do porto de Santos**

Porto de Santos		
	Positivo	Negativo
Ambiente Interno	proximidade de um vasto mercado consumidor; infraestrutura recentemente modernizada; altos ganhos de escala no porto; prioridade à cargas internacionais;	compartilhamento de cais e berços; burocracia na navegação; inexistência de eclusas; alto investimento entre viagens nesse modal;
Ambiente Externo	baixíssimo risco no transporte; fortes apelos ambientais; investimentos públicos crescentes;	baixa oferta de navios internacionais; custos adicionais de frete da marinha mercante; baixo uso da multimodalidade;

possibilidade em tornar-se porto concentrador;

risco de congestionamento do canal de acesso;

Fonte: Braga, 2011

### 2.1.2 Porto de Itajaí

De acordo com a Prefeitura de Itajaí (2015) atual administradora do porto, o Complexo Portuário do Itajaí está estrategicamente localizado em um dos principais entroncamentos rodoviários do sul do Brasil, distante poucos quilômetros das rodovias BR-101 e BR-470. A posição geográfica o coloca no centro da Região Sul, (englobando, no raio de 600 quilômetros, as capitais de Santa Catarina, Rio Grande do sul, Paraná e São Paulo). Essas características transformam o Complexo em um centro concentrador e distribuidor de cargas, o que possibilita o atendimento dos mercados exportadores e importadores de 21 estados brasileiros e do Distrito Federal. Desde 2009, o porto está na segunda posição do ranking nacional de movimentação de contêineres.

No ano de 2014 foi movimentado aproximadamente 1,2 TEU (em inglês: *twenty feet equivalent unit*). Sendo que os produtos exportados pelo porto são: cerâmicos, papel Kraft, máquinas e acessórios, tabacos, veículo, têxteis, carne congelada. E produtos importados: trigo, motores, produtos químicos, têxteis, pisos.

**Tabela 2: Matriz SWOT do porto de Itajaí**

Porto de Itajaí		
	Positivo	Negativo
<b>Ambiente Interno</b>	terminal de passageiros; especialização de contêineres; áreas de alfandegamento fora da área primária; operação de cais; operação retroaérea; planejamento portuário; situação financeira; restrição ambiental;	armazenagem; canal de acesso; tamanho dos navios; conflito com a cidade; acesso rodoviário ; continuidade de cais;
<b>Ambiente Externo</b>	pressão da demanda; localização; acesso rodoviário; diversificação de mercadorias; gestão ambiental;	fortes competidores; restrição para navios de grande porte; sem ligação ferroviária;

Fonte: Plano Mestre de Itajaí, 2012

### 3. Método

A seguir, um estudo dos custos envolvidos, comparando os valores e eficiência logística de uma operação de importação pelo Porto de Santos e da mesma operação pelo Porto de Itajaí:

Porto - Santos (SP)

Tempo da operação: 20 dias (em uma operação ideal que obtenha canal Verde durante a parametrização).

Esta operação considera importação direta, trabalhando com agente de carga e despachante.

**Tabela 3: Custo de Importação Santos**

<b>Custo de Importação Santos</b>	
Valor Aduaneiro - CFR (Cost and Freight)	<b>R\$89.085,69</b>
<b>Custo de Nacionalização</b>	
Capatazia	R\$374,25
II (Imposto de Importação)	R\$26.840,70
IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados)	R\$12.141,66
ICMS (Imposto sobre Circulação de Bens e Mercadorias)	R\$31.129,54
PIS (Programa de Integração Social)	R\$1.469,91
COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social)	R\$7.568,31
Taxa SISCOMEX	R\$332,50
AFRMM (Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante)	R\$466,29
Adicional de Frete	R\$1.308,20
Antidumping	R\$4.373,59
Emissão de LI (Licença de Importação)	R\$100,00
Armazenagem Portuária (1 período considerado)	R\$4.100,00
Honorários + Comissão de Despachante	R\$724,00
Desestufamento	R\$462,00
ISPS (Segurança dos Navios e Instalações Portuárias) + Dropoff	R\$13,00
SDA (Honorários Despachante Aduaneiro)	R\$473,00

Levante do contêiner	R\$193,00
Pesagem	R\$71,00
Abertura de contêiner + manuseio	R\$2.000,00
Total do Custo de Nacionalização	<b>R\$94.140,95</b>
<b>Custo de Entrada</b>	
Transporte Rodoviário	R\$1.392,18
Armazenagem	R\$10.748,70
Total do Custo de Entrada	<b>R\$12.140,88</b>
<b>Total da Operação</b>	<b>R\$195.367,52</b>

Fonte: Os autores

Porto - Itajaí (SC)

Tempo da operação: 6 dias (em uma operação ideal que obtenha canal Verde durante a parametrização)

Esta operação considera uma importação por conta e ordem por meio de uma *trading* e inclui a transferência da mercadoria de Santa Catarina para São Paulo.

**Tabela 4: Custo Importação Itajaí**

<b>Custo Importação Itajaí</b>	
Valor Aduaneiro - CIF (Cost, Insurance and Freight)	<b>R\$89.397,63</b>
<b>Custo de Nacionalização</b>	
Capatazia	R\$374,25
II (Imposto de Importação)	R\$26,922,33
IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados)	R\$12.184,39
ICMS (Imposto sobre Circulação de Bens e Mercadorias)	R\$0,00
PIS (Programa de Integração Social)	R\$1.475,06
COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social)	R\$7.594,07
Taxa SISCOMEX	R\$267,50
AFRMM (Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante)	R\$476,84

Antidumping	R\$4.373,60
Emissão de LI (Licença de Importação)	R\$304,46
Armazenagem Portuária (1 período considerado)	R\$632,00
Honorários + Comissão de Despachante	R\$947,00
Desestufamento	R\$462,00
ISPS (Segurança dos Navios e Instalações Portuárias) + Dropoff	R\$13,00
Comissão Trading	R\$1.470,00
Acompanhamento	R\$2.364,00
SDA (Honorários Despachante Aduaneiro)	R\$473,00
Levante do contêiner	R\$193,00
Pesagem	R\$71,00
Abertura de contêiner + manuseio	R\$2.000,00
Total do Custo de Nacionalização	<b>R\$62.597,50</b>
<b>Custo de Entrada</b>	
Transporte Rodoviário	R\$2.000,00
Armazenagem	R\$10.748,70
ICMS – SC	R\$5.882,11
ICMS – SP	R\$6.641,24
IPI não monofásico	R\$3.425,61
Total do Custo de Entrada	<b>R\$28.697,66</b>
<b>Total da Operação</b>	<b>R\$180.692,79</b>

Fonte: Os autores

#### 4. Resultados e Discussão

Com base nos dados apresentados, é possível perceber que o cenário se mostra desfavorável para operar por Santos devido ao excesso de demanda e alto

custo operacional. Para uma *startup*, todo o capital economizado será revertido em seu próprio benefício, portanto a busca por minimizar os custos torna-se um processo constante.

Neste estudo, a diferença entre o valor da mercadoria trazida por Santos e por Itajaí foi de R\$14.674,73 a menos na operação catarinense proveniente principalmente do poder de negociação de uma trading em um porto, o que faz com que as taxas e os valores pagos por ela sejam consideravelmente mais baixos.. O valor economizado pode ser revertido para otimizar as demais operações logísticas da empresa. O fluxo de caixa ganho no desembarço em Itajaí devido ao ICMS e ao IPI (aproximadamente R\$15.948,96) beneficia o planejamento financeiro da empresa. E a diferença de 14 dias a menos em Itajaí na operação de desembarço e entrega da mercadoria, pode ser decisiva na operação comercial da empresa, por exemplo com produtos que estejam esgotados em estoque.

## 5. Considerações finais

Importante observar que de acordo com o PNL (2012), os portos brasileiros devem melhorar sua eficiência logística, aumentar a capacidade, tornando-se mais eficientes e produtivos. Também é pretendido que as autoridades portuárias sejam autossustentáveis e adequadas com melhorias institucionais, que tragam possibilidades de redução dos custos logísticos nacionais. Entretanto até o momento, a demanda do porto de Santos mostra-se incompatível com sua infraestrutura. De modo que para uma *startup* atuante em São Paulo (SP), operar por Itajaí torna-se um atrativo, mesmo incluindo a distância extra de 597,2km em relação ao seu percurso original para Santos e o comissionamento de uma *trading*.

A operação comercial de uma empresa depende diretamente do cumprimento de uma agenda de ações comerciais que podem aumentar as vendas, e o adiamento ou não cumprimento de tais ações graças a um calendário de importações imprevisível podem comprometer consideravelmente o funcionamento da empresa. A percepção da importância deste fator deve ser considerada para a tomada de decisão. Ressalta-se que os valores economizados momentânea ou definitivamente, em uma realidade de importação com pagamento antecipado e com o preço do dólar americano em alta, revelam-se como fatores decisivos na operação de empresas iniciantes. O esforço da abertura de uma filial e de sua manutenção, para a importação por outro estado, pode parecer moroso e cansativo, mas, ao levantar-se os verdadeiros custos e processos envolvidos, torna-se claro que as vantagens são atrativas a uma *startup*.

## Referências

BRAGA, Thiago. *Análise da situação da cabotagem brasileira: Um estudo de caso do porto de Santos*. Universidade Federal de Santa Catarina. Departamento de Ciências Econômicas, 2011. 89 p.

CASTRO, José Augusto de. *Exportação: Aspectos práticos e operacionais*. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Movimento de cargas*. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/Relatorio2014.pdf>>. Acesso em 10 de junho de 2015.

CIGNACCO, Bruno Roque. *Fundamentos de Comércio Internacional para pequenas e médias empresas*. São Paulo: Saraiva, 2009.

DAVID, Pierre; STEWART, Richard. *Logística Internacional*. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

GERBELLI, Luiz Guilherme. *Comércio exterior registra queda de 18% no ano*. Estadão. São Paulo. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,comercio-exterior-registra-queda-de-18-no-ano-, 1700993>>. Acesso em 28 de junho de 2015.

LABORATÓRIO DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA. *Porto de Itajaí*. Disponível em: <<http://www.labtrans.ufsc.br/>>. Acesso em 06 de junho de 2015.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de Metodologia Científica*, São Paulo: Atlas, 2003.

LOPEZ, José Manoel Contiñas; GAMA, Marilza. *Comércio Exterior Competitivo*. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

MDIC. Ministério do Desenvolvimento da Indústria Comércio. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/>>. Acesso em 20 de maio de 2015.

PLANO MESTRE PORTO DE ITAJAÍ. *Pesquisas e estudos para a logística portuária e desenvolvimento e instrumentos de apoio ao planejamento portuário*. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/porto-de-itajai.pdf>>. Acesso em 18 de maio de 2015.

PORTO DE ITAJAI. *Transporte e portos*. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/>>. Acesso em 15 de maio de 2015.

PORTO DE SANTOS. *Transporte e portos*. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/>>. Acesso em 15 de junho de 2015.

PORTO DE SANTOS. *Mesário estatístico do Porto de Santos*. Disponível em: <[http://201.33.127.41/DocPublico/estmen\\_CPT/2015/estmen-2015-04.pdf](http://201.33.127.41/DocPublico/estmen_CPT/2015/estmen-2015-04.pdf)>. Acesso em 15 de junho de 2015.

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA. *Planos Mestres*. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-sumarios-executivos/pnlp-sumario-executivo-planos-mestres.pdf>>. Acesso em 14 de junho de 2015.