

CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA  
UNIDADE DE PÓS-GRADUAÇÃO, EXTENSÃO E PESQUISA  
MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO E TECNOLOGIA  
EM SISTEMAS PRODUTIVOS

HELLEN XAVIER DAS CHAGAS

OS PROCEDIMENTOS DE DESEMBARAÇO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO PELO  
PORTO DE SANTOS E O IMPACTO NO *LEAD TIME* DE LIBERAÇÃO DAS CARGAS.

São Paulo  
Junho/2017

HELLEN XAVIER DAS CHAGAS

OS PROCEDIMENTOS DE DESEMBARAÇO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO PELO  
PORTO DE SANTOS E O IMPACTO NO *LEAD TIME* DE LIBERAÇÃO DAS CARGAS.

Dissertação apresentada como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em Gestão e Tecnologia em Sistemas Produtivos do Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, no Programa de Mestrado Profissional em Gestão e Tecnologia em Sistemas Produtivos, sob a orientação do Prof. Dr. Getúlio Kazue Akabane.

São Paulo  
Junho/2017

C433p Chagas, Hellen Xavier das  
Os procedimentos de desembaraço aduaneiro de importação pelo Porto de Santos e o impacto no lead time de liberação das cargas / Hellen Xavier das Chagas. – São Paulo: CPS, 2017.  
93 f. : il.

Orientador: Prof. Dr. Getulio Kazue Akabane  
Dissertação (Mestrado Profissional em Gestão E Tecnologia em Sistemas Produtivos) – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 2017.

1. Procedimento. 2. Desembaraço aduaneiro. 3. Lead time . 4. Importação. I. Akabane, Getulio Kazue. II. Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza. III. Título.

HELLEN XAVIER DAS CHAGAS

OS PROCEDIMENTOS DE DESEMBARAÇO ADUANEIRO DE IMPORTAÇÃO PELO  
PORTO DE SANTOS E O IMPACTO NO *LEAD TIME* DE LIBERAÇÃO DAS CARGAS.

---

Prof. Dr. Getulio Kazue Akabane  
Orientador

---

Prof. Dr. Joshua Onome Imoniana  
Professor Convidado Externo

---

Prof. Dr. José Manoel Souza das Neves  
Professor Convidado Interno

São Paulo, 8 de junho de 2017

Dedico este trabalho primeiramente à Deus, nossa luz e força maior, à minha mãe, Georgina Aparecida das Chagas (*in memorian*) e a minha avó, Maria das Dores Cote (*in memorian*), que sempre sonharam em dar continuidade aos seus estudos e certamente estariam muito felizes em me ver chegar a este nível acadêmico. Dedico também ao meu marido, meu doce amor, companheiro e amigo Daniel Fernandes Custódio, e a todos os amigos e familiares que tiveram grande paciência, compreensão e tanto me estimularam durante esta jornada.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço imensamente ao Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, por esta oportunidade cedida aos alunos para que possam demonstrar de forma consolidada todo aprendizado adquirido durante o curso.

Ao meu orientador, o Professor Doutor Getulio Kazue Akabane, por acreditar no projeto deste trabalho, por sua confiança, paciência e pela valiosa orientação durante a elaboração desta pesquisa com suas opiniões e materiais recomendados que foram essenciais para qualidade deste estudo.

A minha grande amiga e colega de profissão, Mestra Karla Vaz Siqueira Cañete, por todo incentivo desde o início desta jornada e por sua valiosa colaboração para estruturação da pesquisa.

Ao Sr. Marcos Jorge Matusevicius, Assessor Executivo da Praticagem de Santos, por atenciosamente fornecer informações para esclarecimento de dúvidas sobre a estrutura e gargalos na navegabilidade do Porto de Santos.

Aos ex-colegas de profissão que muito colaboraram com insumos para a pesquisa respondendo a todos os meus questionamentos com interesse e solicitude: Marcelo de Oliveira Soares; Silvana Barbosa Batista, Catarina do Nascimento Alvarez e Jaqueline dos Santos Silva.

Estratégia é a arte ou ciência de saber identificar e empregar meios disponíveis para atingir determinados fins, apesar de a eles se oporem obstáculos e/ou antagonismos conhecidos.

(Sun Tzu)

## RESUMO

CHAGAS, H. X. **Os procedimentos de desembaraço aduaneiro de importação pelo porto de Santos e o impacto no *lead time* de liberação das cargas.** 93 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Gestão e Tecnologia em Sistemas Produtivos). Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, São Paulo, 2017.

O presente trabalho tem por objetivo identificar e mapear os principais procedimentos, barreiras e gargalos logísticos existentes nas operações de importação pelo Porto de Santos analisando e mensurando seus impactos nos *lead times* de liberação das cargas. As metodologias utilizadas foram a pesquisa bibliográfica; documental; descritiva; entrevistas e, um estudo de caso. Os resultados demonstraram que os procedimentos que mais impactam no *lead time* das cargas estão relacionados a morosidade na análise das Licenças de Importação e na conferência aduaneira das cargas, quando necessário; porém iniciativas recentes decorrentes do Acordo de Facilitação do Comércio criado pela OMC em Bali, Indonésia em 2013 vem contribuindo significativamente para diminuição dos *lead times* totais de liberação.

**Palavras-chave:** Procedimentos. Desembaraço Aduaneiro. *Lead Time*. Importação.



## **ABSTRACT**

**CHAGAS, H. X. The procedures of customs clearance of import by Port of Santos and their impact on lead time of liberation of goods.** 93 s. Dissertation (Professional Master Degree in Management and Technology in Productive Systems). Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, São Paulo, 2017.

The present work aims identifying and mapping the main procedures, barriers and logistic bottlenecks in the import operations at Port of Santos, analyzing and measuring their impacts on lead times of customs clearance and liberation of goods. The methodologies used were bibliographic, documentary and descriptive research; interviews, and a case study. The results showed that the procedures most impacted the cargo lead time are related to delays in the analysis of Import Licenses and in the cargo customs conference, when necessary. But recent initiatives stemming from the Trade Facilitation Agreement created by the WTO in Bali, Indonesia in 2013 have contributed significantly to the decrease in total lead times.

**Keywords:** Procedures. Customs Clearance. Lead Time. Import.

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Horas gastas com tributos ao ano .....	22
Tabela 2 - Relação entre a carga tributária e retorno à população em qualidade de vida .....	24
Tabela 3 - Canais de Parametrização.....	50
Tabela 4 – Desempenho logístico brasileiro de 2007 a 2016.....	57
Tabela 5 - Desempenho mundial no indicador “Desembaraço Aduaneiro” de 2007 a 2016 ...	58
Tabela 6 - Desempenho logístico mundial de 2007 a 2016.....	62

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Gráfico sobre o Desempenho logístico brasileiro de 2007 até 2016 .....	30
Figura 2 - Etapas do Despacho Aduaneiro de Importação .....	38
Figura 3 – Exemplo de código NCM .....	43
Figura 4 – Simulador de Tratamento Administrativo.....	45
Figura 5 - Gráfico sobre o Desempenho logístico brasileiro de 2007 até 2016 .....	59
Figura 6 - Gráfico sobre o Desempenho brasileiro de cada indicador em 2014. ....	60
Figura 7 - Gráfico sobre o Desempenho brasileiro de cada indicador em 2016 .....	61
Figura 8 - Gráfico com Processos da empresa Alfa conforme o canal de parametrização .....	70
Figura 9 - Gráfico com Lead times da empresa Alfa conforme o canal de parametrização ....	72
Figura 10 - Gráfico com Processos da empresa Beta conforme o canal de parametrização ....	74
Figura 11 - Gráfico com Lead times da empresa Beta conforme o canal de parametrização ..	76
Figura 12 - Gráfico com Lead times conforme o canal de parametrização (revisado) .....	78

## LISTA DE SIGLAS

**ADE** - Ato Declaratório Executivo

**AFRFB** – Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil

**AFRMM** - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante

**APEC** - Organização de Cooperação Econômica Ásia-Pacífico

**ART.** – Artigo (da legislação)

**ATRFB** - Analista Tributário da Receita Federal do Brasil

**AWB** - Air Way Bill

**BL** - Bill of Lading

**BRICS** - Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul

**CCA** - Conselho de Cooperação Aduaneira

**CCI** - Câmara de Comércio Internacional

**CE** - Conhecimento Eletrônico

**CNI** – Confederação Nacional da Indústria

**COANA** - Coordenação Geral de Administração Aduaneira

**CODESP** - Companhia Docas do Estado de São Paulo.

**COREP** - Coordenação Especial de Vigilância e Repressão

**CSCMP** - Council of Supply Chain Management Professionals

**CUCI** – Classificação Uniforme para o Comércio Internacional

**DANFE** – Documento Auxiliar de Nota Fiscal Eletrônica

**DARF** - Documento de Arrecadação de Receitas Federais

**DEC** – Decreto

**DI** - Declaração de Importação

**DTA** – Declaração de Trânsito Aduaneiro

**FGV** - Fundação Getúlio Vargas

**FOB** - Free on board

**IBPT** - Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação

**ICMS** – Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

**IDH** – Índice de Desenvolvimento Humano

**IN** – Instrução Normativa

**IRBES** – Índice de Retorno de Bem-Estar à Sociedade

**KG** – Quilograma

**KPI** - Key Performance Indicator

**LI** - Licença de Importação

**LPI** - Logistic Performance Index

**MANTRA** - Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento

**MDIC** - Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

**MERCOSUL** - Mercado Comum do Sul

**MIC** – manifesto internacional de carga

**NAB** - Nomenclatura Aduaneira de Bruxelas

**NBM** - Nomenclatura Brasileira de Mercadorias

**NCCA** - Nomenclatura do Conselho de Cooperação Aduaneira.

**NCM** - Nomenclatura Comum do Mercosul

**NIC** - Número Identificador da Carga

**OCDE** – Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico

**OEA** – Operador Econômico Autorizado

**OMA** - Organização Mundial das Aduanas

**OMC** - Organização Mundial do Comércio

**PIB** - Produto Interno Bruto

**PND** - Programa Nacional de Dragagem

**PNUD** - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

**RA** - Regulamento Aduaneiro

**RFB** - Receita Federal do Brasil

**RGI-SH** - Regras Gerais de Interpretação do Sistema Harmonizado

**SECEX** - Secretaria de Comércio Exterior

**SEP** – Secretaria especial de Portos

**SH** - Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias

**SISCOMEX** - Sistema Integrado de Comércio Exterior

**SRF** – Secretaria da Receita Federal

**TAB** - Tarifa Aduaneira do Brasil

**TEC** - Tarifa Externa Comum

**TEU** - Twenty-foot equivalent unit

**TFA** - Trade Facilitation Agreement

**TIPI** - Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados

**UN/CEFACT** - United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business

**UNESP** - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>15</b>
<b>1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....</b>	<b>19</b>
<b>1.1 Burocracia e a carga tributária no Comércio Exterior .....</b>	<b>20</b>
<b>1.2 Infraestrutura Logística Brasileira .....</b>	<b>25</b>
<b>1.3 Infraestrutura da Logística Portuária .....</b>	<b>28</b>
<b>1.4 O Despacho Aduaneiro de Importação.....</b>	<b>36</b>
<b>1.5 Os Procedimentos Aduaneiros para liberação de cargas.....</b>	<b>39</b>
1.5.1 Licenciamento da Importação .....	44
1.5.2 Controle informatizado da carga e Disponibilidade da carga.....	46
1.5.3 Registro da DI.....	48
1.5.4 Parametrização.....	49
1.5.5 Desembaraço Aduaneiro e Entrega de Mercadoria .....	54
<b>1.6 Desempenho do Brasil comparado no cenário internacional .....</b>	<b>55</b>
<b>2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....</b>	<b>66</b>
<b>3 ESTUDO DE CASO .....</b>	<b>69</b>
<b>3.1 Empresa “Alfa” .....</b>	<b>69</b>
<b>3.2 Empresa “Beta” .....</b>	<b>73</b>
<b>3.3 Resultados e discussão.....</b>	<b>79</b>
<b>4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>83</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>85</b>

## INTRODUÇÃO

O cenário dinâmico do comércio exterior faz com que as empresas importadoras e exportadoras do país tenham que buscar diferencial competitivo que as façam ganhar em produtividade, lucratividade e nível de serviço a seus clientes.

Assim, elas passam a tentar identificar dentro de seus processos produtivos, desde a abertura do pedido até a entrega ao cliente final, quais são as atividades que mais e menos agregam ou subtraem valor em sua cadeia e após essa identificação, as empresas procuram eliminar tudo aquilo que pode onerar o processo ou atrasar o *lead time* da operação. Com relação a este último termo citado, *lead time* é uma expressão em inglês que, a grosso modo, pode ser entendida como o tempo decorrido entre o início e o fim de um processo ou operação.

Com relação ao atraso no processo, atualmente, cada vez mais organizações, principalmente as industriais, se utilizam da aplicação do chamado *just in time* que pode ser entendido como uma filosofia japonesa que, em resumo, visa disponibilizar o produto ao cliente no tempo, qualidade e quantidade solicitados, produzindo conforme a demanda no menor estoque possível, poupando espaço e recursos, entre outros objetivos. Cañete, Carvalho e Pozo (2013, p. 774) consideram que esta filosofia “pode ser considerada uma forma disciplinada que visa eliminar desperdício e aprimorar a produtividade”.

Quando as empresas se empenham em aplicar esta filosofia, dificilmente haverá gargalos significativos que atrasem o processo em âmbito interno. Resta então, buscar soluções que possibilitem a maximização dos lucros ou minimização do custo de produção em âmbito externo, por exemplo, com renegociação junto a fornecedores a fim de aumentar a economia de escala ou postergar os prazos de pagamento.

Quando ações como estas não surtem os resultados esperados e os indicadores de desempenho continuam a demonstrar altos índices de custos ou atrasos, estendendo o *lead time* médio nas liberações de carga, as empresas passam a se questionar se o problema estaria mesmo no gerenciamento de sua cadeia de suprimentos ou se talvez o problema esteja “lá fora” onde sua gerência não pode agir, ou seja, nos fatores externos que se apresentam como as barreiras do comércio exterior e os gargalos logísticos brasileiros, dois fatores significativos e críticos para o desempenho da economia nacional. Neste sentido, é importante

esclarecer que Conforme Chase e Aquilano, (1995) Gargalo é uma designação do componente que limita o desempenho ou a capacidade de todo um sistema, que se diz ter um estrangulamento. Trata-se de uma analogia ao gargalo de uma garrafa, onde velocidade de saída do líquido é limitada pelo tamanho do gargalo, assim como no fluxo de uma operação logística, onde o sucesso da operação fica limitado às etapas onde ela é menos eficiente.

As barreiras do comércio exterior, comumente conhecidas como barreiras comerciais referem-se às normas, procedimentos e demais medidas que visam dificultar ou restringir o comércio entre os países, e muitas vezes são utilizadas com fins de protecionismo da indústria nacional. Os demais tipos e detalhes sobre as barreiras comerciais são explorados no referencial teórico.

Como se não bastassem todos estes obstáculos, o Brasil ainda ganha mais um destaque neste cenário, com seus famosos gargalos logísticos, dentre os quais podem-se destacar: a matriz de transporte brasileira na qual prevalece o transporte rodoviário; os muitos problemas de infraestrutura logística e as vias de acesso ao porto; o excesso de burocracia; a alta carga tributária, entre outros gargalos que “estrangulam” quaisquer tipos de planejamento logístico.

Os exemplos citados até agora visam apenas introduzir o leitor nos assuntos a serem aprofundados e já demonstram que os obstáculos não são poucos, no entanto, com o potencial brasileiro de inovação e capacidade de produção é possível acreditar em melhorias e, portanto, a seguir serão traçados os objetivos para melhor nortear esta pesquisa.

O interesse pelo assunto a ser abordado neste projeto provém do envolvimento profissional da autora com as consequências dos problemas gerados pelas barreiras e gargalos presentes nas operações de comércio exterior no Brasil.

Nos últimos anos, os profissionais que possuem longa experiência nas áreas de desembaraço aduaneiro de importação e liberação de cargas no porto de Santos, têm notado, durante sua atuação profissional, que a palavra “urgente” tornou-se corriqueira nos atendimentos das solicitações dos clientes e com o passar dos anos a situação tem se agravado devido à intensidade das operações e principalmente aos problemas de acesso ao porto e à morosidade nas liberações de cargas que são apenas dois exemplos dos que serão estudados nesta pesquisa.

Assim sendo, a escolha do tema justifica-se pela necessidade em se identificar, estudar e mapear todos os procedimentos de liberação aduaneira e os fatores que podem representar barreiras e/ou gargalos logísticos numa operação de importação no comércio exterior, com



vistas a levantar um diagnóstico real e mensurável das necessidades mais latentes de aperfeiçoamento, levantando possivelmente hipóteses de solução ou minimização dos efeitos destes problemas por meio da utilização das ferramentas mais eficientes de logística abrangidas, por exemplo, na filosofia *Lean Manufacturing* (expressão em inglês que pode ser entendida como Produção Enxuta e advém de uma filosofia de gestão focada em redução de desperdícios), e na observação e comparação do desempenho brasileiro com o desempenho bem sucedido de outros países com relação ao *lead time* médio de liberação de cargas.

Após o fim do estudo espera-se contribuir significativamente para o aperfeiçoamento tanto dos procedimentos aduaneiros quanto para a melhoria da gestão logística das empresas no sentido de melhor identificarem e gerenciarem os fatores que geram gargalos no *lead time* de liberação de suas cargas

### **Questão de pesquisa**

Quais os procedimentos de desembaraço aduaneiro de importação pelo Porto de Santos e os impactos sobre o *lead time* de liberação das cargas?

### **Objetivos**

O objetivo geral deste trabalho pode ser expresso por meio da necessidade de identificar e mapear os principais procedimentos, barreiras e gargalos logísticos existentes nas operações de importação pelo Porto de Santos analisando e mensurando seus impactos nos *lead times* de liberação das cargas.

Os objetivos específicos ficam a cargo da necessidade de:

- Identificar e mapear os procedimentos aduaneiros de importação e as principais barreiras do comércio exterior, bem como os gargalos logísticos com foco no desempenho do porto de Santos;

- Diagnosticar e mensurar a influência destes obstáculos no *lead time* da liberação de cargas nas operações de comércio exterior com foco em importação;
- Pesquisar quais ações estão sendo tomadas nacional e internacionalmente com relação aos obstáculos do comércio exterior, e;
- Por fim, com base nos resultados obtidos nas pesquisas anteriores observar as possíveis soluções que estão sendo implantadas em nível micro e macroeconômico, isto é: em âmbito interno nas empresas e em âmbito externo por meio de medidas governamentais para o aprimoramento da eficiência logística no comércio exterior.

## 1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A competitividade tem se demonstrado cada vez maior no segmento de comércio exterior, estimulada e intensificada pelos efeitos da globalização e pelos constantes e frequentes avanços tecnológicos, onde um único produto pode enfrentar diversos concorrentes e similares mais baratos em diversos pontos do mundo.

Pires (2007) corrobora esta afirmação ao mencionar que com o processo de globalização que marcou o país desde o início da década de 1990 com a abertura econômica dos portos para receber produtos importados, muitos setores industriais do país passaram a se deparar com a realidade da competição em uma escala global.

A segunda metade da década de 1990, foi marcada por grande instabilidade mundial, pois, o sistema financeiro global atravessou crises em sequência nos mercados emergentes que gerou certa turbulência no Brasil, por coincidir com a fase de implantação do Plano Real, desafiando a política monetária de controle da inflação, resultando assim em mais alguns anos para conquista da estabilidade econômica. Apesar de não ter sido um processo fácil, essa abertura se mostrou indispensável para a modernização econômica e o incentivo da competitividade das empresas nacionais.

Ainda segundo Pires (2007), isso impulsionou o crescimento da lógica da chamada manufatura de classe mundial (*world class manufacturing*), pois, em tese não interessa mais o local onde a empresa fabrica os produtos, nem sob qual realidade isso é feito, o que interessa de fato a maneira como a empresa atende com produtos e/ou serviços a um mercado com um conjunto crescente de exigências.

Portanto percebe-se que o nível de qualidade exigido pelo consumidor global, atingiu altos graus de exigência e padrão à altura do impacto da globalização, para que o produto pudesse ser considerado “bom” para concorrer no mercado externo.

Faz-se necessário, portanto, o estudo de meios para que a atuação das indústrias brasileiras, que dependem de mercadorias vindas do exterior e para ele as destinam, seja eficaz utilizando-se, por exemplo, de artifícios que colaborem para redução de custos ou que possibilitem prazos mais atrativos de atendimento da demanda por meio da eficiência logística nas liberações de suas cargas, seja para importação ou exportação.

Deste modo, percebe-se que a busca por um diferencial competitivo é cada vez mais latente no Comércio exterior brasileiro. Quando a indústria não consegue reduzir ainda mais seus custos, ela busca por outros diferenciais competitivos que justifiquem seus preços e garantam sua permanência no mercado.

Assim, a eficiência logística, neste ponto, é fundamental para que a empresa consiga atender os prazos de seus clientes. Porém, para alcançar a maior eficiência logística possível, as companhias importadoras dependem dos prazos de liberação de cada etapa dos procedimentos aduaneiros e dependendo do produto os procedimentos podem se tornar significativamente complexos e morosos, portanto, é essencial que o importador conheça muito bem não só o produto, como também os procedimentos aduaneiros a que será submetido, bem como os prazos de análise e liberação de cada um dos procedimentos.

### **1.1 Burocracia e a carga tributária no Comércio Exterior**

Com relação à burocracia relacionada aos procedimentos aduaneiros, entre outros fatores que diferenciam as operações de comércio nacionais das internacionais, Bowersox, Closs e Cooper (2006) afirmam que “para atender às leis e às regulamentações de todas as entidades governamentais, a documentação exigida para transações comerciais internacionais é significativamente mais complexa”. Portanto como se sabe no meio logístico, quanto maior a é complexidade da operação, maior é a tendência de aumento da morosidade na liberação de cargas.

Segundo o presidente do Conselho Superior e coordenador de estudos do IBPT (Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação, 2013), Gilberto Luiz do Amaral: A grande quantidade e a complexidade da legislação brasileira confunde não só as pessoas físicas (cidadãos) como também as empresas, que relatam muitas dificuldades em compreender e atender às exigências legais, além do fato de que este trabalho tem um custo empresarial que impacta diretamente e é considerado na formação do preço das mercadorias e serviços. Este trabalho está relacionado ao tempo que os profissionais gastam tendo que pesquisar e interpretar as legislações que mudam com grande frequência e indicam, por exemplo, alterações de alíquotas, restrições para uso de benefícios fiscais e regimes especiais de tributação por exemplo.

A indústria automobilística, por exemplo, é um dos segmentos mais importantes da economia e, portanto, possui uma significativa contribuição na arrecadação de impostos e demais tributos. Isso se deve ao fato de que a desproporção entre a capacidade das montadoras e dos seus fornecedores locais, associada às estratégias das montadoras de usar redes internacionais de fornecedores de peças ou conjuntos, torna compulsória a necessidade de importações de peças e componentes. Toda essa atividade industrial e comercial estimula não só a arrecadação de tributos como também a geração de empregos na cadeia produtiva, e por esses motivos, esse segmento possui poderosos instrumentos de pressão e barganha com o Governo. Por isso, em épocas de crise econômica ou política, as empresas e o governo se mobilizam para eliminar ou atenuar seus efeitos (MONTEIRO JÚNIOR; VENDRAMETTO e ROCHA, 2012).

O regulamento aduaneiro prevê dezenas de regimes aduaneiros especiais, cuja principal característica é o incentivo fiscal por meio da suspensão ou redução da carga tributária para algumas operações. Ainda segundo Monteiro Júnior; Vendrametto e Rocha, 2012, o RECOF (Regime Aduaneiro de Entreposto Industrial sob Controle Informatizado) é um desses instrumentos facilitadores para que as empresas credenciadas possam manter de forma incentivada estoques de produtos importados. Com isso, as empresas produtoras, reduzem estrategicamente seus custos importando autopeças conforme sua conveniência e reduzindo riscos de parada por falta de fornecimento. Porém, por se tratar de um benefício governamental, é necessário que a empresa se habilite e organize toda a gestão documental e física de sua empresa para disponibilizar os dados ao governo. Toda essa preparação inicial depende da burocracia e exige que o empresário dispense considerável tempo para atender aos requisitos e usufruir dos benefícios a que tem direito.

Conforme dados de um estudo realizado pelo Banco Mundial (2014), uma empresa brasileira de porte médio gasta 2.600 horas por ano calculando valores, preenchendo formulários e pagando seus tributos. Tempo muito superior a outros importantes países emergentes. Comparando com os países que compõem os BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) por exemplo, o Brasil fica em último lugar, com uma grande diferença dos outros, visto que a Rússia gasta 177 horas; A Índia gasta 243 horas; A China 318 e a África do Sul, 200 horas por ano. No âmbito do Mercosul, a Argentina gastou 405 horas, o Paraguai 384h, Uruguai 310h e a Venezuela 792 horas.

Entre os países da América Latina, o que mais se aproximou do Brasil foi a Bolívia, que gastou 1.025 horas/ano, enquanto a Colômbia gastou 203h; o Chile 291h; o Peru 293h;

Panamá 417h, Costa Rica com 226h e Equador 654 horas. Outros países a serem comparados como referência são os Estados Unidos com 175 horas, a Alemanha com 218h, Singapura que gasta 82h e Hong Kong com apenas 78h horas/ano. A tabela 1 a seguir demonstra esses dados atualizados conforme o último relatório publicado pelo Banco Mundial em 2017:

**Tabela 1** - Horas gastas com tributos ao ano

<b>País</b>	<b>Horas/ano</b>	<b>Nível de Comparação</b>
Brasil	2.038	BRICS, América Latina e Mercosul
Bolívia	1.025	América Latina
Equador	664	
Panamá	417	
Chile	291	
Peru	260	
Colômbia	239	
Costa Rica	151	
Venezuela	792	
Paraguai	378	
Argentina	359	
Uruguai	271	
China	259	BRICS
Índia	241	
África do Sul	203	
Rússia	168	Países Referência
Alemanha	218	
Estados Unidos	175	
Hong Kong	74	
Singapura	66,5	

**Fonte:** Elaborado com base no relatório “*Doing Business*” do Banco Mundial, 2017

Neste sentido, é necessário ter consciência que muitos destes procedimentos provêm de barreiras comerciais adotadas pelo Brasil a fim de ter um maior controle sobre as mercadorias que entram e saem do território aduaneiro nacional. E também que muitos destes prazos de liberação não dependem somente dos procedimentos advindos das barreiras comerciais, como também são influenciados pelos famosos gargalos logísticos que acabam afunilando e congestionando determinadas etapas do processo causando demora nas análises por parte dos órgãos responsáveis.

Com relação às barreiras, segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC, [2014]), “embora não haja uma definição precisa para barreira comercial, esta pode ser entendida como qualquer lei, regulamento, política, medida ou prática governamental que imponha restrições ao comércio exterior”. O MDIC ([2014]) alerta que é fundamental: “a identificação sistemática e atualizada das barreiras existentes para cada mercado importador, a fim de que medidas possam ser adotadas para impedir que causem entraves ao comércio exterior”. Portanto, percebe-se a necessidade de constante atualização

do profissional de Comércio exterior. Além destas, existem também as barreiras naturais, inerentes ao comércio exterior, que são enfrentadas por qualquer país que se predisponha a realizar transações comerciais internacionais, tais como: o choque de cultura que pode comprometer uma negociação; o idioma, religião, entre outros.

As duas categorias mais comuns de barreiras comerciais são: As barreiras tarifárias: que tratam de tarifas de importações, taxas diversas e valoração aduaneira e as barreiras não-tarifárias: que tratam de restrições quantitativas, licenciamento de importação, procedimentos alfandegários, Medidas Antidumping, Medidas Compensatórias, Subsídios, Medidas de Salvaguarda e medidas sanitárias e fitossanitárias e as barreiras técnicas, que podem ser mecanismos utilizados com fins protecionistas, porém cada uma destas barreiras será tratada com amplo estudo conceitual e prático a fim de atingir aos objetivos propostos.

Com relação às barreiras tarifárias, por exemplo, no que tange a carga tributária, um estudo recente realizado pelo IBPT afirma que o Brasil, sozinho, apresenta praticamente o dobro da média de carga tributária dos demais países que fazem parte do BRICS (grupo composto por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, classificados como mercado emergente, devido ao seu potencial de desenvolvimento econômico crescente). Conforme palavras do presidente do Conselho Superior, tributarista e coordenador de estudos do IBPT, Gilberto Luiz do Amaral:

Os constantes aumentos da carga tributária brasileira deixam bem clara a dificuldade que o Brasil tem de expandir o seu comércio exterior e também de incentivar a produção nacional. Competir no mundo globalizado com uma carga tributária tão alta é o mesmo que colocar um lutador de sumô para disputar os 100 metros rasos em uma olimpíada (IBPT, 2013)

O estudo demonstra ainda que o Brasil está entre os 30 países de maior carga tributária do mundo e é o que menos traz retorno da arrecadação refletido em serviços à população (em termos de saúde, educação, transporte, segurança, saneamento, pavimentação das estradas e outros). O país fica atrás, de países da América do Sul, como Uruguai e Argentina. Este estudo foi publicado em maio de 2015 e contou com dados de 2013 oriundos da OCDE – Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico com relação a carga tributária, comparados com dados sobre o IDH – Índice de Desenvolvimento Humano, oriundos do PNUD - (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento). O tratamento destes dados possibilitou a criação do O IRBES – Índice de Retorno de Bem-Estar à Sociedade, que, segundo o estudo foi “resultado da somatória da carga tributária, ponderada percentualmente pela importância deste parâmetro, com o IDH, ponderado da mesma forma” (IBPT, 2015) conforme se pode observar na tabela 2:

Tabela 2 - Relação entre a carga tributária e retorno à população em qualidade de vida

DISCRIMINAÇÃO	IRBES - ÍNDICE DE RETORNO AO BEM ESTAR DA SOCIEDADE				
	RANKING	ANO 2013	ANO 2013	ÍNDICE OBTIDO	RESULTADO
30 PAÍSES DE MAIOR TRIBUTAÇÃO	C.T SOBRE O PIB	IDH	IRBES	RANKING	RANK ANTERIOR
AUSTRÁLIA	27,30%	0,933	162,91	1º	2º
CORÉIA DO SUL	24,30%	0,891	162,79	2º	3º
ESTADOS UNIDOS	26,40%	0,914	162,33	3º	1º
SUIÇA	27,10%	0,917	161,78	4º	5º
IRLANDA	28,30%	0,899	158,87	5º	4º
JAPÃO	29,50%	0,89	156,73	6º	6º
CANADÁ	30,60%	0,902	156,48	7º	7º
NOVA ZELÂNDIA	32,10%	0,910	155,44	8º	8º
ISRAEL	30,50%	0,888	155,41	9º	10º
REINO UNIDO	32,90%	0,892	152,99	10º	17º
URUGUAI	26,30%	0,79	151,91	11º	13º
ESLOVÁQUIA	29,60%	0,830	151,51	12º	11º
ESPAÑA	32,60%	0,869	151,38	13º	12º
ISLÂNDIA	35,50%	0,895	150,25	14º	15º
ALEMANHA	36,70%	0,911	150,23	15º	14º
GRÉCIA	33,50%	0,853	148,98	16º	16º
REPÚBLICA THECA	34,10%	0,861	148,97	17º	18º
NORUEGA	40,80%	0,944	148,32	18º	20º
ARGENTINA	31,20%	0,808	147,80	19º	24º
ESLOVÊNIA	36,80%	0,874	146,97	20º	19º
LUXEMBURGO	39,30%	0,881	144,69	21º	21º
SUÉCIA	42,80%	0,898	141,15	22º	24º
ÁUSTRIA	42,50%	0,881	141,01	23º	22º
FRANÇA	43,00%	0,884	140,69	24º	29º
BÉLGICA	43,20%	0,881	140,21	25º	8º
ITÁLIA	42,60%	0,872	140,13	26º	27º
HUNGRIA	38,90%	0,818	139,80	27º	25º
DINAMARCA	45,20%	0,900	139,52	28º	28º
FINLÂNDIA	44,00%	0,879	139,12	29º	26º
BRASIL	35,04%	0,744	137,94	30º	30º

CARGA TRIBUTÁRIA 2013 - FONTE OCDE  
IDH 2013 FONTE PNUD - ONU

Fonte: IBPT – Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação, 2015

A afirmação a seguir é do Presidente do IBPT, e apesar de ser anterior ao estudo mencionado continua atual e totalmente aplicável para os dias de hoje pois corrobora a colocação anterior ao enfatizar que:

O agravante é que esses recursos não foram aplicados adequadamente, no sentido de proporcionar serviços públicos de qualidade à população. Todos nós precisamos cobrar da administração pública uma redução imediata da carga tributária, com a diminuição das alíquotas dos principais tributos, medidas que venham a ‘desafogar’ os cidadãos brasileiros, que estão no seu limite de capacidade de pagamento de tributos (OLENIKE, 2011).



Sem dúvida alguma, conforme afirmam muitos estudiosos de política e economia, reduzir impostos e tributos abruptamente, na atual situação do país, é inviável. No entanto, já que as discussões sobre incentivos e redução demoram a surtir efeito o que se pode fazer, no mínimo, é cobrar do governo que as arrecadações destes impostos sejam utilizadas para melhorias na infraestrutura necessária que o comércio exterior exige. Isso já seria um grande avanço.

## **1.2 Infraestrutura Logística Brasileira**

Quando se fala em infraestrutura, logo o pensamento se remete a instalações físicas, equipamentos de transporte, movimentação, armazenagem e eficiência no gerenciamento de todos estes itens, e, por consequência, o termo que se refere a todos estes fatores associa-se automaticamente a palavra Logística.

Há um consenso entre diversos autores no entendimento da definição de logística. Ballou, (2001, p.21) e Novaes, (2004, p. 35) acreditam que logística é o processo de planejamento, implementação e controle do fluxo e armazenagem de produtos, matérias-primas, estoque em processo, produtos acabados e serviços, assim como das informações relativas a eles, de forma eficiente e economicamente eficaz, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender às exigências do cliente”

A Cadeia de suprimentos, também chamada de cadeia de abastecimento, envolve todas as etapas percorridas pela matéria prima até chegar ao consumidor final como produto acabado. Neste contexto ela vai se transformando ou se adicionando de novas matérias que a modificam ou a agregam valor ao longo de seu percurso.

Segundo Chopra e Meindl, (2006) “O termo cadeia de suprimento representa produtos ou suprimentos que se deslocam ao longo da seguinte cadeia: fornecedores, fabricantes, distribuidores, lojistas e clientes”.

A Gestão da cadeia de Suprimentos, portanto, abrange o planejamento e a gestão de todas as atividades envolvidas desde a fonte (início das informações ou aquisição de matéria-prima) até a finalização com a entrega do serviço ou produto ao cliente, incluindo-se aí todas as atividades de gestão da logística que são essências para o sucesso de qualquer empresa do mercado.

É importante ressaltar que também inclui a coordenação e colaboração de parceiros ao longo dos canais de distribuição, que podem ser fornecedores, intermediários, prestadores de serviços terceirizados e clientes. Ou seja, o conceito de integração está sempre ligado e deve ser sempre presente na mente do profissional responsável pelo gerenciamento da cadeia de suprimentos.

O *Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP* (Conselho dos Profissionais de Gestão da Cadeia de suprimentos) é uma instituição reconhecida por objetivar a evolução da profissão de gerenciamento de cadeia de suprimentos através do estudo, desenvolvimento, avanço e difusão do conhecimento na cadeia de suprimentos. Este Conselho apresenta definições e defende que a logística é apenas uma parte do gerenciamento da cadeia de suprimentos que é responsável por desempenhar os papéis já citados por Ballou e Novaes, conforme se pode perceber na tradução da definição fornecida pelo conselho apresentada a seguir:

**Logística é a parte do Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento** que planeja, implementa e controla o fluxo e armazenamento eficiente e econômico de matérias-primas, materiais semiacabados e produtos acabados, bem como as informações a eles relativas, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender às exigências dos clientes” (grifo e tradução da autora) (CSCMP, [2011]).

É notório, portanto, o fato de que se a logística é “apenas uma parte” da cadeia de suprimentos, então é imprescindível hoje o domínio e conhecimento de todos os elos da cadeia com o intuito de melhor participar e atuar ao longo da mesma. E para tanto é fundamental não só identificar as empresas e organismos presentes na cadeia como também o papel de cada um e sua influência no *lead time* logístico das cargas.

Este papel é representado pelos respectivos procedimentos a serem cumpridos por cada um dos participantes da cadeia que, podem gerar inclusive, impactos nos custos finais, uma vez que tempo em se tratando de logística e comércio exterior é dinheiro.

Novaes, (2001, p. 65) endossa essa afirmação ao dizer que “O moderno gerenciamento da cadeia de suprimento se preocupa não só com a agilização do processo como também com a redução [e boa administração] dos custos globais”

É importante salientar também que os tempos de espera e os atrasos podem pressionar a empresa e comprometer a confiabilidade dos prazos acordados, podendo resultar inclusive em custos de logística para o cliente (NOTTEBOOM, 2006)

Neste sentido, Lopez e Gama (2010, p.400) afirmam que: “Na formação de preço dos produtos brasileiros, temos a incidência de diversos componentes cujo impacto é muito maior do que o verificado nos custos dos concorrentes internacionais, fruto da política e da estrutura macroeconômica do país”

O Brasil é historicamente conhecido por seus procedimentos burocráticos que dificultam o desenvolvimento de qualquer atividade. Toda essa burocracia compromete desde os investimentos em criação e ampliação de estruturas e empresas atuantes no comércio exterior até os importadores que sofrem com liberações de suas cargas nos portos e aeroportos devido às várias etapas processuais que suas mercadorias têm de passar e que ainda por cima não conseguem fluir de maneira rápida, pois as empresas não conseguem melhorar sua infraestrutura justamente por causa da burocracia, o que fecha um ciclo atravancado e desagregador de valor e competitividade para o país.

Está cada vez mais difícil entender a confusa legislação portuária: são mais de 500 artigos regulatórios, constantes de leis, decretos, resoluções e portarias, sem falar nos do Plano de Outorga. Nos países industrializados a regulamentação portuária é a mais simples possível, liberando a iniciativa privada para construção de terminais onde melhor lhe aprouver. Sendo, nas áreas públicas, apenas mediante a aprovação do projeto pelas autoridades locais, sem as absurdas licitações financeiras. Com essa muralha burocrática e a descabida arrecadação, torna-se impossível igualar custos e produtividade com os principais portos do exterior. Aqui o custo médio da movimentação de um container gira em torno de US\$ 220, o dobro do valor cobrado em Roterdã, Hamburgo, Hong Kong e outros. Em Santos, na melhor marca nacional, estão sendo embarcados apenas 90 containers/hora, menos da metade do total registrado naqueles portos. (OLIVEIRA, 2010)

Neste aspecto, Van de Voorde e Verhoeven (2014) afirmam que as autoridades portuárias podem aumentar a sua contribuição otimizando as diversas funções que desempenham desde que trabalhem de maneira a implantar um gerenciamento facilitador e empreendedor em seus processos.

Notteboom (2010) ressalta esta necessidade, ao explicar que o ambiente mercadológico em que os portos operam mudou dramaticamente nos últimos anos, e este contínuo processo de mudança levanta questões sobre o papel das autoridades portuárias.

Portanto, pode-se inferir que é necessária uma maior preocupação com a importância, fluidez, necessidade e operacionalização dos procedimentos burocráticos para que não sejam vistos apenas como uma exigência de uma autoridade portuária e sim um procedimento importante e essencial para a conferência e liberação aduaneira da carga.

As afirmações anteriores apoiam a ideia de que a burocracia brasileira tem se demonstrado como um fator crítico gerador e intensificador dos gargalos logísticos e perda de competitividade internacional perante outros portos estrangeiros e refletindo, portanto, numa participação ínfima do comércio exterior brasileiro no volume do comércio exterior mundial.

Com relação aos gargalos logísticos, para ser ter uma prévia noção do assunto, no que tange a matriz de transporte brasileira, Keedi (2012) afirma que apesar de o Brasil ser um país “rodoviarista”, possui apenas 1,5 milhão de quilômetros de rodovias, sendo apenas cerca de 170.000 asfaltadas, enquanto que os EUA, segundo estatísticas, têm mais de 6 milhões de quilômetros, com pelo menos uns 70% asfaltados.

Dados mais recentes de um estudo do DNIT obtidos por meio do Jornal do Brasil (2015) afirmam que Brasil possui hoje 1,7 milhão de quilômetros de estradas, porém, apenas cerca de 13%, ou 221.820 quilômetros, estão pavimentados.

O restante, 87% das rodovias, não possui qualquer tipo de pavimentação e isso encarece muito o frete devido a necessidade de maior manutenção nos veículos e a redução da velocidade para conseguir atravessar uma estrada em más condições (JORNAL DO BRASIL, 2015)

No quesito estradas, o Brasil tem muito o que aprender com outras nações. Países da União Europeia, por exemplo, tem 100% das suas rodovias pavimentadas, como é o caso da Alemanha e França. É claro que essas nações têm uma extensão territorial bem menor que a brasileira, com 644.440 e 951.220 quilômetros de extensão rodoviária, respectivamente. Mas mesmo países com extensão rodoviária semelhantes à nossa, como é o caso da China, com 1.870.661 quilômetros, tem 81% das estradas pavimentadas. Ainda falando de países que compõem os Brics (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), a Índia, que tem mais de 3 milhões de quilômetros de estradas, conta 47,4% delas pavimentadas. Os Estados Unidos, por sua vez, têm 6,4 milhões de quilômetros de rodovias, sendo que 64,5% são pavimentadas. (JORNAL DO BRASIL, 2015)

Isso demonstra o quanto ainda se tem a melhorar para minimizar o custo do transporte no Brasil e o fato de uma utilização substancialmente concentrada no transporte rodoviário faz com que a intensa utilização de estradas e rodovias pelo país cause congestionamentos e morosidade no fluxo das cargas principalmente nas áreas próximas de cassos aos portos, aeroportos e fronteiras.

### **1.3 Infraestrutura da Logística Portuária**

Segundo a Secretaria Nacional de Portos (2015), o Sistema Portuário Nacional possui 235 instalações portuárias considerando as instalações públicas e as privadas. Dentre elas, o Porto de Santos se destaca devido a sua importância e influência na economia do país.

O Porto de Santos possui, atualmente, quase 16 quilômetros de extensão e conta com 65 berços de atracação de navios, dos quais 17 são dedicados exclusivamente para embarque e desembarque de contêineres. Em 2016, o porto alcançou um total de 113,815 milhões de toneladas de cargas, resultado este, que representou o terceiro maior movimento da história do porto (CODESP, 2017).

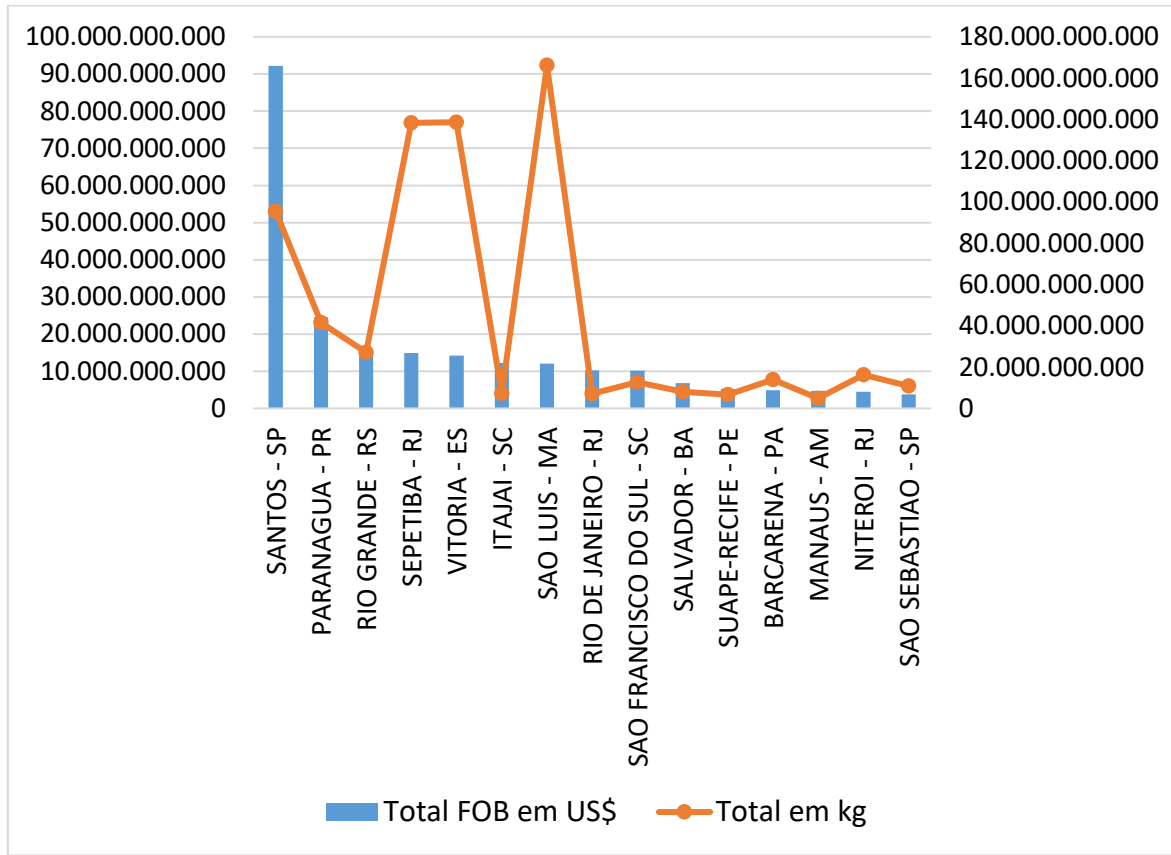
Um instrumento bastante utilizado para medir o desempenho dos portos no país é a análise da Balança Comercial. Porém é válido esclarecer a diferença conceitual entre Balança Comercial e Corrente Comercial. É importante ressaltar que a balança comercial se refere a diferença entre os valores de exportação e de importação, gerando assim os resultados: superávit (quanto o valor das exportações é superior ao das importações) ou déficit (quando ocorre o contrário).

Portanto, o termo que melhor abrange o desempenho de ambos juntos é a análise da Corrente Comercial, visto que, esta sim, soma os valores exportados e importados. Segundo dados extraídos do sistema Alice-Web (2017) o Brasil exportou em 2016 um valor FOB equivalente a US\$ 185.235.400.805,00 e importou o valor FOB de US\$ 137.552.002.856,00. Totalizando uma corrente de comércio total de US\$ 322.787.403.661,00 considerando importações e exportações.

O Alice-Web é um Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via Internet, pertencente a Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

Para se ter uma ideia da importância e representatividade do Porto de Santos para o Brasil, destes 322 bilhões, o Porto de Santos foi responsável por 51.665.287.230,00 FOB na exportação, e US\$ 40.483.673.499,00 FOB na importação, o que resulta numa corrente comercial de US\$ 92.148.960.729,00 (ALICEWEB, 2017). Em outras palavras, pode-se afirmar que em 2016 o Porto de Santos foi responsável por 28,55% do valor de todas as cargas que entraram ou saíram do país.

Os demais portos com grande movimentação não chegam a 10% deste valor total, conforme se pode observar no gráfico a seguir:

**Figura 1** - Gráfico sobre o Desempenho logístico brasileiro de 2007 até 2016

**Fonte:** Elaborado pela autora com base em dados extraídos do Sistema AliceWeb, 2017

O eixo vertical à esquerda representa os valores da corrente comercial (importações + exportações) considerando o valor FOB (*Free on board*) em dólar das operações. Ou seja, neste valor estão inclusos o preço da mercadoria e dos custos para colocá-la a bordo do navio, sem incluir o frete internacional. As colunas azuis demonstram quanto cada porto atingiu em valor. Já o eixo vertical à direita representa a quantidade de mercadorias movimentadas na exportação e importação em quilograma, no qual cada porto é representado pela linha laranja.

Neste gráfico, pode-se observar que o porto de Santos está em primeiro lugar no que se refere ao valor das mercadorias movimentadas. No entanto, é interessante ressaltar que outros portos como São Luís (MA); Vitória (ES) e Sepetiba (RJ) lideram o *ranking* em movimentação em kg apesar do valor FOB envolvido não corresponder na mesma proporção.

Neste ano, em abril, o Porto de Santos já alcançou a maior participação percentual do ano na balança comercial brasileira comercializando US\$ 31,7 bilhões FOB, de janeiro a abril. Estes valores representam 27,6% do total de US\$ 114,9 bilhões do comércio exterior do país até o momento (ALICEWEB, 2017 e CODESP, 2017)

Segundo Andréa Campos, redatora da Aduaneiras (empresa de consultoria na área de comércio exterior) presente no evento da Intermodal 2011, Pedro Brito (ex-ministro da Secretaria Especial de Portos - SEP) destacou que o trabalho realizado nos 20 portos mais importantes do País (referindo-se ao Programa Nacional de Dragagem - PND) aumentará a profundidade do canal do porto para receber maiores navios que chegam aos cais nacionais, o que pode dobrar o número de contêineres. Entretanto, a nova capacidade precisa ser acompanhada pela redução do tempo dos serviços. Segundo ele, o que justifica a dragagem é o rápido crescimento do número de navios de grande porte e não haverá sentido aumentar a capacidade para receber maiores navios e com isso ampliar o tempo de espera [para carga e descarga].

Nesta ocasião o ex-ministro da SEP afirmou ainda que nos últimos 20 anos o Brasil realizou apenas obras de manutenção e que o PND vence apenas um dos gargalos do comércio exterior, sendo fundamental reverter a atual conjuntura burocrática. Ele enfatizou que é inadmissível que o Brasil com sua corrente de comércio demore, em média, mais de cinco dias para liberar uma mercadoria. O Brasil tem de perseguir a meta de se igualar a grandes países exportadores.

Em outras palavras, pode-se dizer que não se deve agir nos problemas somente quando eles vêm à tona, deveria haver uma aceleração nos projetos e desenvolvimento de planejamentos para o futuro e para agilizar a movimentação e liberação de cargas no Brasil.

Neste aspecto, preocupada em aperfeiçoar o desempenho portuário e a competitividade brasileira em âmbito mundial, a Praticagem do Porto de Santos elaborou recentemente um levantamento dos principais problemas infraestruturais portuários em parceria com a FGV (Fundação Getúlio Vargas) encomendando um estudo sobre a competitividade internacional dos valores cobrados pelos serviços de Praticagem no Porto de Santos.

A Praticagem (em alguns casos também chamada de pilotagem) é a organização que possui funcionários especializados (práticos) em auxiliar o comando do navio na condução da embarcação durante a entrada e saída do porto. Visando assim minimizar os riscos das dificuldades de navegação que podem ser relativas a ventos, condições marítimas, marés, correntes, bancos de areia, naufrágios, visibilidade restrita, entre outros fatores e particularidades que alguns portos possuem.

Assim, a Praticagem relatou alguns dos principais pontos do estudo num documento que aborda os antigos problemas enfrentados com relação a embarques, desembarques, atracações e desatracações e propôs também atitudes simples que poderiam auxiliar muito na solução destes antigos gargalos que comprometem a eficiência logística deste que é o mais importante porto do país. Os problemas e as possíveis soluções estão relacionados a seguir:

- **Canal Estreito, sinuoso e com pouca profundidade;** neste aspecto estavam em andamento as obras de dragagem e alargamento do porto que passaria dos atuais 12 metros [em alguns casos 11,20 m, conforme dados do site Porto de Santos em outubro de 2016] para 15 metros de profundidade e aumentaria de 170m para 220 metros de largura. Porém, recentemente [em 16 de novembro de 2016], o ministério Público Federal reiterou seu pedido já feito em junho de 2015 onde enfatiza a necessidade antecipação de tutela para a suspensão do alargamento do canal de navegação do cais santista, no qual o Procurador Antonio José Donizetti Molina Daloia argumenta que as obras de alargamento e aprofundamento fazem com que correntes e ondas maiores e mais velozes impactem a faixa de areia, causando erosão nas praias do entorno e, conseqüentemente a intensificação e o aumento do número de ressacas, (ondas com mais energia que causam danos principalmente às embarcações de pequeno porte ali presentes; às muretas da praia e aos prédios e construções presentes na orla da praia) . Conforme dados dos relatórios do Programa de Monitoramento do Perfil Praial contratado pela Codesp, em 2010, por exemplo, as ressacas eram no máximo, quatro por ano, e já no primeiro ano da retirada de sedimentos, o número saltou para 26 ressacas ao ano.

Antes, a navegabilidade era feita em grande parte do trajeto em mão única por navios cargueiros com até 5,5 mil TEUs (a sigla “TEU” provém do inglês, *Twenty-foot equivalent unit*, ou Unidade Equivalente à 20 pés), e após a conclusão da obra de dragagem, seria possível a entrada e saída simultânea de navios com até 9 mil TEUs. Dados atuais (2017), conseguidos junto a praticagem informam que atualmente, depois da dragagem promovida pela SEP, que terminou em 2013 e que estreitou o canal de entrada na altura da Boia 4, os navios com mais de 190 metros de comprimento ou com mais de 11 metros de calado passaram a não poder navegar em mão dupla apenas em alguns trechos do canal. Ou seja, a regra é a mão dupla, existindo alguns navios que, em alguns trechos, por suas dimensões e pelas restrições geográficas, não podem transitar em mão dupla. E o Porto de Santos atualmente tem recebido navios de até 10.000 TEU



- **Tráfego de embarcações de pesca:** Há grande presença de barcos de pesca no caminho entre a entrada e saída dos navios de carga do porto de Santos, portanto a habilidade e experiência dos práticos ao conduzirem os navios em suas manobras são essenciais para garantir o sucesso e segurança durante as operações.
- **Correntes que se invertem dependendo das marés:** A superfície dos mares não é estável e, devido principalmente, às atrações da Lua e do Sol, a água se movimenta no sentido vertical, dando origem às marés e, também, no sentido horizontal gerando as correntes de maré. Além disso, o aquecimento não uniforme feito pelo sol nos diferentes pontos da Terra e os grandes sistemas de vento resultantes dão origem às correntes oceânicas. Em águas rasas, é o conhecimento preciso da altura da água em relação ao fundo do mar que permitirá definir em que ocasiões e quais as áreas, portos ou canais onde um navio pode navegar com segurança.
- **Cabeços de Amarração Simples:** Cabeço de Amarração é um poste vertical, normalmente de ferro, instalado no cais ou molhe (ou no convés do navio) para segurar os cabos, servindo para amarração do navio. O estudo critica que no Porto de Santos, os cabeços de atracação são simples, isso quer dizer que, cabos de diferentes navios são amarrados num mesmo lugar. Isso causa nós e dificulta o trabalho de desatracação. Este fato também torna o procedimento mais moroso, pois, o tempo de uma amarração varia de acordo com o tamanho do navio e o tipo de cabo que ele utiliza. Em média, uma atracação leva uma hora para ser finalizada.

Outro ponto crítico levantado pelos trabalhadores diz respeito à quantidade de cabeços, muitas vezes utilizados para a amarração de mais de um navio. O estudo relata que os trabalhadores portuários afirmam que muitas vezes cada cabeço leva até oito cordas. É preciso muita experiência para amarrar os cabos sem causar problemas ao segundo navio que pode ter as cordas encapeladas. E é neste momento que o porto necessita da a experiência da pessoa do amarrador. O Amarrador, é o trabalhador portuário que faz a amarração do navio no cais. Ele aguarda o tripulante jogar as cordas que serão amarradas nos cabeços. Se o amarrador não souber fazer o trabalho, há o risco de soltar o navio errado. Os trabalhadores enfatizam que “Você não pode deixar o cabo do navio cortando no outro, senão pode virar uma “navalha” e cortar o cabo de outro navio. Estima-se que 3 mil horas sejam perdidas com esses chamados “cabos mordidos”. A praticagem propõe como solução então aumentar a quantidade e cabeços e a instalação de cabeços duplos que já são padrão em outros portos referência.

- **Rebocadores Antigos:** Um rebocador é um barco projetado para empurrar, puxar e rebocar barcas ou navios em manobras delicadas como atracação e desatracação. Eles são caracterizados por ter pequeno porte, motores potentes e alta capacidade de manobra.

Para a praticagem de Santos, os rebocadores convencionais, além de insuficientes tornam as manobras mais lentas e arriscadas. "Para a otimização das operações que se pretende, principalmente com a dragagem de aprofundamento, os rebocadores têm que ser melhores", ressaltava o então diretor-executivo da Praticagem, Paulo Barbosa. Para ele, em razão da simultaneidade de manobras e do aumento das embarcações que trafegam no Porto são necessários equipamentos de maior potência (BARBOSA, 2009).

Os rebocadores azimutais são desejados, segundo ele, porque conseguem girar 360 graus sobre o próprio eixo. Já os rebocadores convencionais precisam de mais tempo e têm de ir mais vezes para frente e para trás, como em uma manobra de carro. Antes, (em 2009) o porto possuía rebocadores 12 azimutais e 7 convencionais e esse número realizava a operação, mas não era o ideal (BARBOSA, 2009).

Atualmente, no Porto de Santos, três empresas prestam serviço de rebocagem de navios: Sulnorte, Wilson, Sons e Smit Rebras. No total, elas possuem 17 rebocadores azimutais, porém, conforme informações da Praticagem, o máximo em operação diária tem sido de 15 rebocadores.

O porto precisaria usar mais rebocadores por navio, conforme Barbosa. A quantidade disponível deixa a desejar, pois, nos dias em que ocorrem mais de 40 manobras, já são registrados atrasos pela falta de disponibilidade (BARBOSA, 2009). Atualmente, conforme dados cedidos pela praticagem (2017), são feitas em média 33 manobras por dia, porém o Porto de Santos já chegou a registrar picos de mais de 60 manobras num só dia.

As empresas se defendem afirmando que elas "têm condições de apoiar nove navios simultaneamente. E, enquanto tem esse volume de serviço, não é interessante colocar mais rebocadores, porque o investimento é muito alto e o retorno só ocorre de 10 a 15 anos. O gerente da Sulnorte, Marcus Santana afirmou ter certeza de que a substituição e o aumento dos rebocadores irá acontecer naturalmente. Existe apelação para o detalhe que um rebocador azimutal novo custa em torno de US\$ 5 milhões. Além do preço, não há disponíveis para pronta-entrega, somado ao fato de que cada estaleiro nacional só consegue construir três rebocadores por vez (BARBOSA, 2009).

A praticagem de Santos, com vistas aos impactos destes transtornos vem tentando alertar sobre as possíveis e simples soluções para estes antigos gargalos logísticos. Portanto, pode-se acreditar que a melhor maneira de solucionar essa situação, é uma negociação com todas as partes envolvidas, conscientização da gravidade dos problemas, esquecimento dos jogos políticos e interesses individuais a fim de estimular o pensamento coletivo e o bem comum, pois o futuro deste importante porto pode vir a ficar obsoleto e comprometer todas as atividades do comércio exterior brasileiro, visto que esta é uma das maiores portas de entrada e saída de produtos do mercado brasileiro.

Interessante notar que muitas vezes o potencial brasileiro (de recursos naturais e até mesmo mão de obra) é desperdiçado e literalmente neutralizado pelos custos logísticos encarecidos em decorrência da ineficiência da infraestrutura nacional. Afirmando esta colocação, Lopez e Gama (2010, p. 400) mencionam que:

O diferencial entre os custos logísticos brasileiros e os demais países, que poderíamos chamar de concorrentes internacionais é tão evidente que provoca inversão nos parâmetros de competitividade para os preços dos produtos os mercados consumidores: temos em muitos casos melhores preços de fabricação/elaboração, decorrentes de vantagens naturais (insumos ou mão de obra), porém perdemos muitos mercados porque nosso preço final acaba ficando mais elevado, em função de possuímos custos logísticos maiores

Este estudo visa entre seus objetivos, observar as ações de outros países com relação a gestão de sua logística internacional no intuito de aplicar as melhores práticas visando aperfeiçoar o desempenho brasileiro e aumentar a competitividade em âmbito internacional por meio da redução de custos logísticos e melhoria nos prazos de liberação.

Conforme exposto anteriormente, acredita-se que o país tem potencial para minimizar seus custos logísticos por meio da otimização de melhores procedimentos operacionais e gerenciais que já são aplicados em outros países e podem ser copiados pelo Brasil a fim de aperfeiçoar o desempenho e representatividade do comércio exterior no cenário mundial.

Este dinamismo apontado anteriormente refere-se às constantes alterações no comportamento do mercado que se refletem automaticamente em alterações nos procedimentos ligados ao desembarço e liberação das cargas.

Para melhor entender quais são, como ocorrem e o prazo médio de cada procedimento é necessário entender os conceitos relacionados à importação e cada uma de suas etapas.

## 1.4 O Despacho Aduaneiro de Importação

Com relação ao conceito a Importação corresponde à “entrada de mercadorias originárias do exterior, sem retorno previsto”, conforme o sistema ALICE (2011). E de acordo com o MDIC: “A importação compreende a compra de produtos no exterior observadas as normas comerciais, cambiais e fiscais vigentes”. Conforme o Manual de Importação da Unesp (Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2003), a importação consiste na compra de produtos no exterior, por parte dos países que deles necessitam, e na entrada de mercadorias num país, provenientes do exterior. “É a entrada de mercadorias estrangeiras no país, apoiada em documentos oficiais e observadas as normas comerciais, cambiais e fiscais vigentes”.

A importação foi essencialmente concebida principalmente para que o país possa obter produtos e equipamentos cujos quais, seu país ainda não possui recursos, tecnologia ou conhecimento para produzir e foi largamente utilizada no período do pós-Segunda Guerra Mundial, quando muitos países eram obrigados a importar quase tudo que necessitavam devido à precariedade da indústria nacional.

Apesar de muitos anos terem se passado e o mercado industrial brasileiro ter se desenvolvido bastante, principalmente com a abertura da economia e a globalização, ainda se faz necessário o uso das importações para subsidiar a produção nacional e atender aos requisitos e exigências de qualidade, variedade e especificações técnicas do mercado consumidor. Embora as definições existentes sejam bastante simples, a importação é uma operação que exige muitos cuidados desde o início até o fim de seu caminho inclusive depois que a mercadoria é recebida pelo cliente.

Bizelli (2006) endossa esta afirmação ao ressaltar que por se tratarem transações com empresas de outros países, as operações de importação, abrangem interesses específicos para o controle e a intervenção dos órgãos governamentais além daqueles geralmente inerentes ao acompanhamento das operações comerciais no mercado nacional, e por este motivo necessitam de sistemática própria e consideravelmente mais complexa. Esta sistemática mencionada anteriormente se reflete nos complexos procedimentos a serem cumpridos pelo importador em cada uma das fases de uma importação. Uma delas é o Despacho Aduaneiro.

O Despacho Aduaneiro é um procedimento fiscal que tem por finalidade o lançamento dos créditos tributários e a conferência aduaneira da mercadoria para o conseqüente desembaraço aduaneiro (autorização da entrega da mercadoria ao importador) (BIZELLI, 2006).

De acordo com a Receita Federal do Brasil (RFB), toda mercadoria procedente do exterior, importada a título definitivo ou não, sujeita ou não ao pagamento do imposto de importação, deverá ser submetida a despacho de importação, que será realizado com base em declaração apresentada à unidade aduaneira sob cujo controle estiver a mercadoria.

Conforme disposto no artigo 542 do Regulamento Aduaneiro: Decreto 6.759 /2009:

Despacho de importação é o procedimento mediante o qual é verificada [pela Secretaria da Receita Federal – SRF] a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação a mercadoria importada, aos documentos apresentados e à legislação específica, [com vistas ao seu desembaraço aduaneiro]

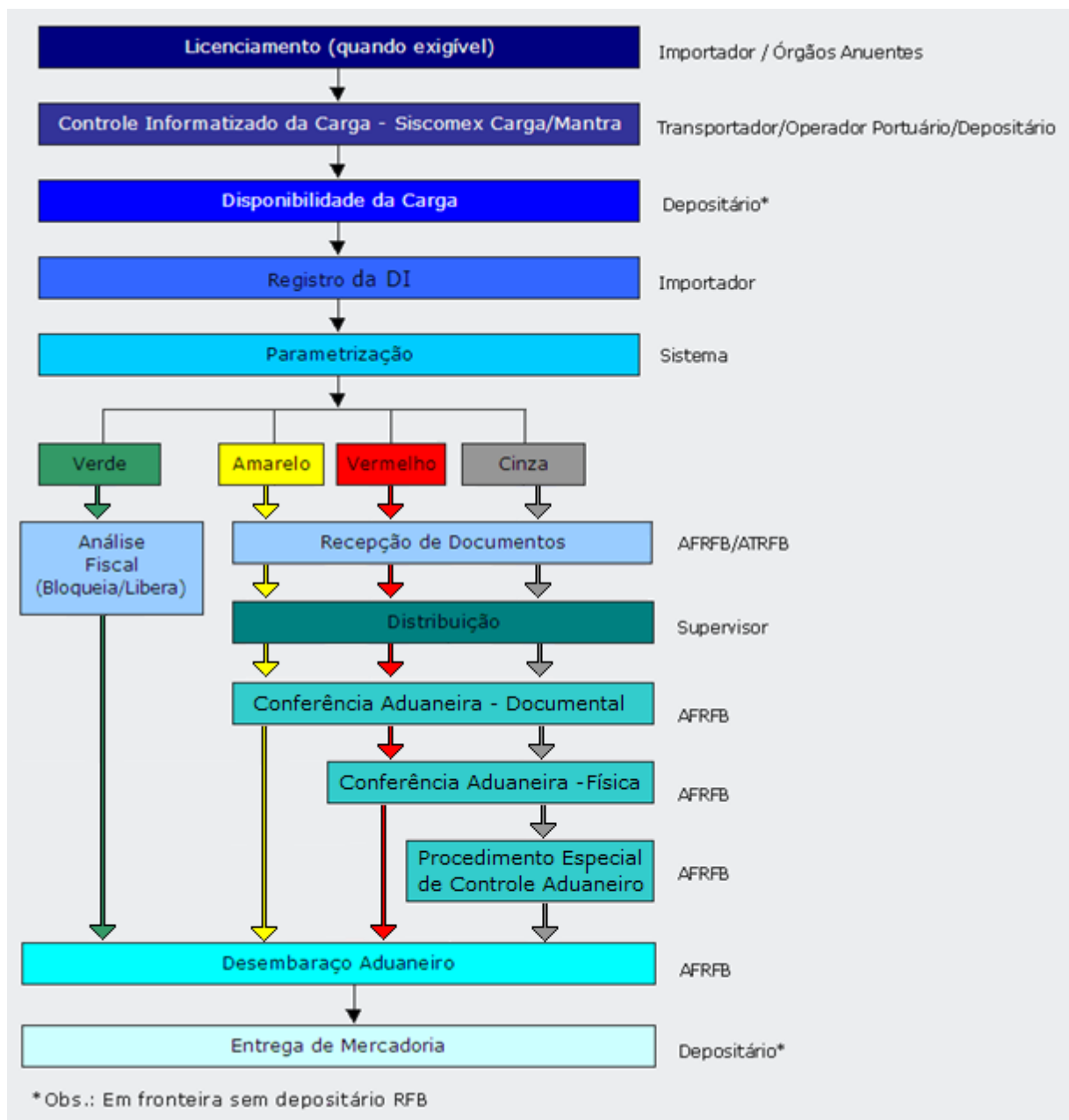
O Despacho Aduaneiro de Importação é disciplinado pela Instrução Normativa SRF nº 680, de 2 de outubro de 2006, podendo ser efetuado em zona primária ou secundária. Sendo que a Zona Primária corresponde às áreas demarcadas pela autoridade aduaneira local que podem ser: área terrestre ou aquática, contínua ou não nos portos alfandegados; área terrestre nos aeroportos alfandegados e área terrestre que compreende os pontos de fronteira alfandegados. E a Zona Secundária corresponde a toda parte restante do território aduaneiro, incluindo-se aí, as águas territoriais e o espaço aéreo, conforme artigos 2ª e 3º do Regulamento Aduaneiro.

De acordo com a citação anterior, nota-se que a receita federal, por meio do despacho de importação, verifica a acurácia dos dados declarados pelo importador. A Receita Federal esclarece que a fiscalização aduaneira verifica, por exemplo, se a mercadoria recebeu as devidas anuências, oferecendo, portanto, condições de sanidade e segurança para o uso do consumidor. A Receita Federal elucida ainda que o despacho aduaneiro de importação é processado com base em declaração e, em regra geral, é realizado no Siscomex. No entanto, existem exceções, em razão da natureza da mercadoria, da operação e da qualidade do importador, em que o despacho de importação é processado sem registro no Siscomex.

Para fins de alcance dos objetivos deste estudo é importante ressaltar que serão consideradas apenas as importações registradas no Siscomex. A RFB define o Sistema Integrado de Comércio Exterior - SISCOMEX, (instituído pelo Decreto nº 660/1992), como um sistema informatizado responsável por integrar as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior, através de um fluxo único e automatizado de informações Os dados são declarados, como o próprio nome já induz, por meio da Declaração de Importação (DI) registrada no Siscomex, sendo considerada, conforme disposto no artigo 551 do RA (Regulamento Aduaneiro), o documento base do despacho de importação.

A seguir, será apresentado o fluxograma para a DI, desenvolvido pela Subsecretaria de Aduana e Relações Internacionais da Receita Federal, contendo não só as diversas etapas do despacho, mas também, outras etapas que fazem parte do processo de importação. O fluxograma descrito a seguir foi publicado em 28/11/2014 16h50, teve sua última modificação em 28/05/2015 às 10h16 e foi editado pela autora de forma a melhor discriminar as diferenças entre os canais de parametrização. É importante que o importador se mantenha atualizado sobre as etapas vigentes.

**Figura 2 - Etapas do Despacho Aduaneiro de Importação**



**Fonte:** Adaptado da Subsecretaria de Aduana e Relações Internacionais da Receita Federal, 2015

No decorrer deste estudo, além de explicar minuciosamente cada uma das etapas citadas no fluxograma anterior, serão abordados todos os procedimentos pertencentes a cada uma delas, bem como os procedimentos prévios e posteriores ao despacho para liberação de uma carga de importação e a análise detalhada dos tempos de execução de cada etapa e sua contribuição para o *lead time* final do processo.

Em seguida essa análise dos procedimentos brasileiros será comparada aos procedimentos e desempenho de outros países no intuito de sugerir melhorias aos métodos adotados no Brasil.

### **1.5 Os Procedimentos Aduaneiros para liberação de cargas**

Apesar de a Figura 2 iniciar com “Licenciamento”, é importante lembrar que todo processo de importação se inicia na verdade com duas etapas anteriores que são de suma importância para o sucesso da operação. A primeira delas é a pesquisa de mercado para identificar os melhores países e empresas fornecedoras das quais serão adquiridos os produtos. O processo chamado de Seleção de Fornecedores hoje é bem embasado nas mais avançadas técnicas de *procurement*.

A Palavra “*Procurement*” traduzida ao pé da letra significa “aquisição ou obtenção de algo”. Porém, não se deve confundir aquisição com compra. Quando se fala em *procurement* (aquisição), refere-se todo o processo de seleção de fornecedores dentro de uma cadeia de suprimentos seguindo uma estratégia da empresa.

Esse termo, segundo Setti Jr (2014), envolve as atividades executadas conforme fundamentos e diretrizes preestabelecidas pela empresa, que geralmente se iniciam em nível estratégico até chegar maduras para o nível tático, tais como: pesquisa de mercado (inteligência); avaliação de fornecedores por meio de auditorias e *KPIs reports* (*Key Performance Indicators Reports* = Relatórios com Indicadores-chave de desempenho do fornecedor, também conhecidos como *Follow-Ups*); e negociação de contratos (*cost models*), entre outras, inclusive as atividades efetivamente de “Compras” necessárias para encomendar e receber esses bens.

*Procurement* envolve, portanto, todas as atividades e processos desde o estudo das necessidades da empresa; pesquisa de mercado; avaliação de índice de desempenho, negociação e, por fim, a efetivação da compra.

Nesta atividade de pesquisa de mercado, um dos passos mais importantes e essenciais a serem definidos é a negociação do Incoterm a ser utilizado na negociação. Incoterms é a sigla utilizada para abreviar *International Commercial Terms*, que são os Termos de Comércio Internacional criados pela da Câmara de Comércio Internacional (CCI) em Paris em 1936, cuja atual versão é a 2010 conforme a Publicação 715E da CCI.

Lunardi (2013) esclarece que no texto de introdução à Revisão de 2010, a CCI enfatiza que as regras dos Incoterms são um conjunto com 11 termos comerciais com três letras cada um, que refletem as práticas de comércio dos contratos de venda. Essas regras descrevem as principais tarefas, bem como os principais custos e riscos envolvidos na entrega de mercadorias por parte dos vendedores para os compradores.

Keedi (2014) simplifica a explicação ao mencionar que Incoterm “é um conjunto de regras de entrega de mercadorias, e que define responsabilidades do vendedor e comprador”.

A título de exemplo pode-se citar dentre os 11 termos, o incoterm FOB (*Free On Board*) que significa que o exportador transfere a responsabilidade por custos e riscos ao importador no exato momento que a carga fica “livre” (estivada) a bordo do navio. Este é um dos termos mais utilizados no comércio exterior principalmente quando o exportador não quer assumir riscos e/ou custos além das fronteiras de seu país.

A segunda etapa anterior ao início do fluxograma apresentado na Figura 2, é a complexa tarefa da Classificação Fiscal da Mercadoria. Esta etapa na verdade não vem necessariamente após a pesquisa de mercado. Na maioria das vezes ela começa antes de o importador sair em busca dos fornecedores. Isso porque, é só com a classificação fiscal da mercadoria que o importador consegue fazer os cálculos dos tributos e demais custos logísticos da importação. Portanto, muitos importadores preferem primeiro classificar a mercadoria, a fim de identificar o código correto de seu produto na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), para depois buscar os fornecedores, uma vez que muitas vezes dependendo da origem, o tributo pode ser reduzido ou até isento para algumas NCMs que constem nos acordos comerciais fechados entre os países.

Desde as primeiras décadas do século XX, os países já começaram a detectar a necessidade de estabelecer uma codificação para facilitar a identificação das mercadorias sem



utilizar apenas a sua descrição escrita, que era dificultada pelo fator dos diferentes idiomas nas transações.

Assim, foi aprovada em 1913 na 2ª Conferência Internacional sobre Estatística Comercial, realizada em Bruxelas na Bélgica, a Nomenclatura Estatística Internacional, e, posteriormente, a Nomenclatura Aduaneira da Liga das Nações, em 1937, conhecida como Nomenclatura de Genebra. Já em 1938, a Liga das Nações publicou uma “Lista Mínima de Mercadorias para Estatística de Comércio Exterior”, baseada nessa Nomenclatura de Genebra. E entre os anos de 1948 e 1950, essa lista foi modificada pela Comissão de Estatística das Nações Unidas, passando a denominar-se “Cuci – Classificação Uniforme para o Comércio Internacional”. E em 1950 o Conselho Econômico e Social das Nações Unidas adotou oficialmente essa classificação visando facilitar o estudo e a elaboração de análises estatísticas dos fluxos do comércio internacional.

A necessidade de criar um código numérico como nomenclatura foi intensificada principalmente devido ao fato de que após o término da 2ª Guerra Mundial, muitos países sofreram com a escassez de recursos e por isso precisavam importar itens para suprir suas necessidades e iniciar a reconstrução econômica. Nesta época, entre 1948 e 1949 a União Europeia criou um Grupo de estudos que foi o responsável por elaborar um projeto de nomenclatura com o objetivo de preparar uma tarifa aduaneira comum. Em 26 de janeiro de 1953 ocorreu a sessão inaugural do Conselho de Cooperação Aduaneira (CCA), realizado em Bruxelas. Em 1955 a lista inicial de produtos do projeto sofreu modificações objetivando à adoção de um novo Protocolo Modificativo que estabeleceu uma nova versão da nomenclatura, conhecida originalmente como NAB - Nomenclatura Aduaneira de Bruxelas, que a partir de 1974, passou a ser denominada NCCA - Nomenclatura do Conselho de Cooperação Aduaneira.

Conforme visto, até então existiam duas nomenclaturas distintas, uma exclusivamente para fins aduaneiros e outra apenas para fins estatísticos. Porém, ainda entre as décadas de 1970 e 1980 as Nações Unidas e o Conselho de Cooperação Aduaneira juntamente com outras entidades internacionais resolveram elaborar um estudo para a criação de uma única nomenclatura comum que pudesse atender os interesses tanto aduaneiros quanto estatísticos dos países.

Foi então que anos depois, em 1983 foi celebrada a Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (SH), a qual foi ratificada e promulgada pelo Brasil por meio do Decreto 97.409/1988. E mais tarde, por meio

do Decreto nº 766/1993, o Brasil tomou um importante passo ao decretar no art. 3º que as alterações à Nomenclatura do Sistema Harmonizado, seriam automaticamente incorporadas à Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM), à Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (Tipi) e à Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB). Hoje a antiga CCA é conhecida como Organização Mundial das Aduanas (OMA) que é o órgão responsável pela revisão e pareceres técnicos sobre o Sistema Harmonizado

Ao aderir ao Sistema Harmonizado, todos os produtos a serem classificados devem estar de acordo com as nomenclaturas, criadas com base na Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, comumente chamado apenas de SH que foi criado tanto para atender a necessidade de uniformização de códigos para estabelecer as tarifas aduaneiras, quanto para auxiliar os países a fazerem o Controle estatísticos de todas as cargas que entram e saem de seus territórios.

Em 1991 o Brasil assinou o Tratado de Assunção, visando a constituição de um bloco econômico chamado Mercosul (Mercado Comum do Sul) que almejava, entre outros objetivos, a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países, por meio da eliminação dos tributos e de restrições não tarifárias à circulação de mercado. Para tanto, este tratado estabeleceu que a partir de 1995 seria adotada uma Tarifa Externa Comum (TEC)

O Mercosul, como seu próprio nome sugere, foi criado visando ser um Mercado Comum, cujo nível de integração abrange a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos. Porém, como os países integrantes nunca conseguiram atingir este nível de integração, o Mercosul não pode ser chamado de Mercado Comum e sim, apenas de União Aduaneira que é um nível inferior de integração dos blocos econômicos.

Por ser uma União Aduaneira, o Mercosul deve tratar seus parceiros comuns de fora do bloco de maneira igual quanto aos direitos aduaneiros (tributos), ou seja, toda mercadoria vinda de países externos ao bloco recebe o mesmo tratamento tarifário em quaisquer dos países-membros (Brasil, Argentina, Paraguai ou Uruguai). Para esse tratamento igualitário entre todas as partes, o Mercosul criou a TEC com base na Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), cujas alíquotas de Imposto de Importação estão definidas de forma conjunta para que um produto importado por quaisquer dos países membros entre no país importador com a mesma alíquota de imposto de importação.

A NCM, é uma nomenclatura de códigos numéricos composta por 8 dígitos. Destes oito dígitos, os seis primeiros provêm do SH e permitem que sejam atendidas as

especificidades dos produtos, tais como origem, matéria constitutiva e aplicação, em um ordenamento numérico lógico, crescente e de acordo com o nível de sofisticação das mercadorias enquanto que o sétimo e oitavo dígitos correspondem a desdobramentos específicos atribuídos no âmbito do Mercosul. A título de exemplo, observe a figura 3.

**Figura 3** – Exemplo de código NCM

<b>8712.00</b>	<b>Bicicletas e outros ciclos (incluindo os triciclos), sem motor.</b>
8712.00.10	Bicicletas
8712.00.90	Outros

Fonte: TEC (2017)

Nesta figura 3, os seis primeiros dígitos (871200) são o código SH utilizado internacionalmente e que não pode ser alterado unilateralmente por nenhum país. Já os códigos 87120010 e 87120090 apresentam os dois últimos dígitos (10 ou 90) que servem para fornecer mais detalhes sobre o produto requeridos pelo Mercosul. É interessante notar que o “zero” na subposição (5º e 6º dígitos) indica que não houve necessidade de desdobramento (especificação) desta mercadoria no âmbito do sistema harmonizado (SH). Porém, o Mercosul julgou que seria necessário especificar se trata-se de bicicletas (item 1 no sétimo dígito) ou não (item 9 no sétimo dígito) e por isso acrescentou os itens 1 e 9.

Apesar de este ser um exemplo simples, a tarefa de classificação de mercadorias é complexa e demanda profundo conhecimento, pois existem aproximadamente 14 mil códigos dispostos em 418 páginas da TEC. E apesar de serem separados por seções e capítulos conforme o material constitutivo e a finalidade da mercadoria, é necessário ter muitas informações mais precisas tais como: material de fabricação, especificidades técnicas, composição química se for o caso, numeração de componentes como chassi, motor, ano de fabricação, aplicabilidade final, confirmação se o item está vindo solto ou se faz parte de algum kit ou produto final, entre diversas outras informações.

É importante salientar que para auxiliar na tarefa de classificação fiscal para encontrar a correta NCM do produto, o classificador deve ser profundo conhecedor não só da mercadoria (por meio da ciência da merceologia) como também e principalmente das Regras Gerais de Interpretação do Sistema Harmonizado (RGI-SH), disponíveis no texto da própria TEC no site do MDIC.

É fundamental mencionar também que a determinação incorreta de um código NCM pode sujeitar o importador ao pagamento de multa de 1% do Valor Aduaneiro da Mercadoria,

conforme disciplinado no artigo 711 do Regulamento Aduaneiro (Decreto 6759/09). Além do fato de que errar a NCM pode fazer com que o importador precise providenciar uma Licença de importação que deveria ter providenciado antes do embarque da mercadoria e por isso pode incorrer em outra multa por falta de licença de importação. Porém este tópico sobre Licenciamento será melhor abordado adiante.

Em resumo, pode-se afirmar que classificar uma mercadoria é identificar sua correta NCM e para isso, é necessário pesquisar os códigos na TEC. A Classificação Fiscal de Mercadorias é etapa obrigatória de uma compra ou venda tanto internacional como também nacional, visto que é o código da NCM que vai estabelecer a tributação à qual a mercadoria estará sujeita.

Com o fornecedor já definido na etapa da pesquisa de mercado e com a mercadoria já classificada na NCM, caso a empresa nunca tenha realizado uma importação, ela deverá se habilitar para utilizar o Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), procedimento esse, também conhecido como “Habilitação no Radar da Receita Federal”, conforme disciplinado na Instrução Normativa RFB nº 1.603, de 15 de dezembro de 2015, e na Portaria Coana nº 123, de 17 de dezembro de 2015.

Em suma a classificação fiscal de mercadoria possui três grandes objetivos: Identificar a tributação da mercadoria; controle estatístico por parte do governo, e; determinar o tratamento administrativo da mercadoria. Sobre este último item será abordado no próximo tópico.

### *1.5.1 Licenciamento da Importação*

A Figura 2 trouxe como primeira etapa o item “Licenciamento quando exigível” na qual figuram como envolvidos o importador e o(s) órgão(s) anuente(s). Nesta etapa entra uma fase de suma importância que é a consulta ao Tratamento Administrativo da importação.

Segundo o MDIC (2016) “O Controle Administrativo nas importações é exercido por meio da Licença de Importação (LI) sujeita a anuência de órgãos governamentais”. O MDIC informa ainda que a maioria das importações está dispensada de licenciamento. Quando isso ocorre, o importador (ou seu representante legal, por exemplo despachante aduaneiro) pode autorizar o embarque no exterior e quando a carga chegar e estiver disponibilidade do depositário, o importador (ou seu representante) precisa somente registrar a Declaração de

Importação (DI) no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) e dar andamento às demais etapas do despacho aduaneiro.

Todas regras e informações sobre Tratamento Administrativo estão disciplinadas na Portaria SECEX nº 23/2011, a qual também traz importantes informações com relação a data de validade das Licenças para embarque no exterior e prazos para utilização da LI numa DI.

É essencial respeitar essas normas pois, a falta de uma LI ou embarque fora do prazo pode acarretar multas de até 30% do Valor Aduaneiro da importação, conforme disciplinado no artigo 706 do Regulamento Aduaneiro (Decreto 6759/09).

Para consultar se a mercadoria em questão necessita ou não de Licenciamento de Importação (LI), o importador (ou seu representante legal) deve consultar o módulo de Tratamento Administrativo do Siscomex. Ou caso ainda não tenha acesso ao sistema, é possível também efetuar a consulta por meio de uma lista disponível para simples consulta no site do MDIC.

É importante salientar que esta lista é atualizada com frequência pelo governo e demais órgãos anuentes e, portanto, deve-se sempre consultá-la novamente antes que a mercadoria embarque no exterior. Outra maneira de realizar esta consulta é por meio do “Simulador de Tratamento Administrativo – Importação” no Portal Siscomex, conforme demonstrado na Figura 4.

**Figura 4** – Simulador de Tratamento Administrativo

Fonte: Portal Siscomex, 2016

A Figura 4 demonstra a tela do Simulador do Tratamento Administrativo no qual é possível pesquisar por capítulo (dois primeiros dígitos da NCM); por posição (quatro primeiros dígitos da NCM) ou por subitem (os oito dígitos da NCM).

Ao clicar em “prosseguir”, o simulador traz as informações sobre a necessidade ou não de LI e já informa também quem é o órgão anuente responsável pelo deferimento do licenciamento.

### *1.5.2 Controle informatizado da carga e Disponibilidade da carga*

A segunda etapa do fluxograma descrito na figura 2 refere-se ao Controle informatizado da carga, que é realizado no Siscomex Carga ou no sistema conhecido como Mantra, dependendo do modal de transporte utilizado.

Segundo a Receita Federal (2015), O Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento - Mantra, serve para realizar o controle informatizado das cargas procedentes do exterior, desde a sua chegada até a sua saída dos aeroportos internacionais do país.

Este (Mantra) é o sistema onde o transportador, antes da chegada do veículo em aeroporto internacional, informa as cargas procedentes diretamente do exterior, com a finalidade de identificar a aeronave transportadora e sua previsão de chegada; identificar e quantificar cargas no sistema; e constituir o manifesto informatizado (rol de “conhecimentos” do veículo destinados ao aeroporto), sobre o qual se controlará a descarga, permanência e saída da carga. Quando finalizado o lançamento dessas informações no Mantra, diz-se que foi feita a “manifestação da carga” ou manifesto de carga. Observação importante: Neste caso, a palavra “conhecimentos” refere-se aos conhecimentos de embarque que são os documentos internacionais de transporte aéreo, conhecidos como *AWB (Air Way Bill)*.

No registro do armazenamento, o depositário confere a carga recebida e informa, no sistema, a quantidade, o peso e eventuais avarias da carga. Em seguida o sistema procede a checagem automática dos dados informados pelo depositário com os dados de informação da carga prestados pelo transportador, a fim de identificar os casos de falta, excesso ou avaria.

No caso de divergência, o transportador pode concordar com a informação (função "avaliza sem ressalva") ou discordar dela (função "avaliza com ressalva"). Após isso, A RFB toma ciência da divergência detectada (função "visa"), que pode ser objeto de procedimento específico, tal como vistoria aduaneira ou conferência final de manifesto. Com a carga "visada" pela Receita Federal, pode-se dizer que este processo já está disponível para registro da DI.

Já no modal marítimo, o módulo de controle de carga aquaviária do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), denominado Siscomex Carga, controla a entrada e a saída de embarcações, a movimentação de cargas e unidades de carga em portos, bem como a entrega de carga pelo depositário (IN RFB nº 800/2007).

Os dados relacionados ao navio transportador devem ser prestados na escala pela empresa de navegação operadora da embarcação ou a agência de navegação. Essa informação da carga transportada no veículo precisa mencionar, entre outros dados: a informação do manifesto eletrônico e sua vinculação a escala; a informação dos conhecimentos eletrônicos; a informação da desconsolidação; e a associação do Conhecimento Eletrônico (CE) a novo manifesto, no caso de transbordo ou baldeação da carga.

A informação do Conhecimento de Carga prestada à autoridade aduaneira na forma eletrônica (CE) abrange os dados básicos e os correspondentes itens de carga e deverá ser prestada pela empresa de navegação que emitiu o manifesto ou por agência de navegação que a represente. Entre os dados básicos, no campo de descrição de mercadorias, deverá conter também a quantidade total de volumes do conhecimento (caput e §5º do art. 13 da IN RFB nº 800/2007).

O CE é a declaração eletrônica das informações constantes do conhecimento de carga (*Bill of Lading - BL*), informado à autoridade aduaneira na forma eletrônica, mediante certificação digital do emitente, no modal marítimo, lacustre e fluvial. (art. 2º, inciso XI da IN RFB nº 800/2007).

Em seguida, o procedimento padrão quando o navio atraca é o operador portuário efetuar a descarga das mercadorias e o depositário informar no Siscomex as informações sobre as cargas recebidas em seu armazém (quantidade, espécie, existência de avarias etc). Esse procedimento é a chamada Presença de Carga no modal marítimo e significa que a carga já está disponível para registro da DI.

Já nos casos de modal terrestre nas fronteiras, o procedimento é mais simples pois, há um módulo no Siscomex, denominado “Presença de Carga”, cuja função é registrar/controlar o armazenamento da carga, possibilitando o registro da DI somente para as cargas efetivamente armazenadas e ainda não submetidas a despacho, exceto em casos admitidos pela legislação. Assim, o depositário gera o Número Identificador da Carga (NIC) com base no conhecimento de carga e de acordo com a regra de formação estabelecida no ADE Corep nº 2/2008. Essa informação do NIC, no sistema, corresponde à confirmação da presença de carga no recinto alfandegado e é registrada na situação "disponível".

Nas explicações anteriores, quando se fala em depositário, refere-se ao local, geralmente um armazém ou terminal onde as cargas estão depositadas (armazenadas). Em outras palavras, Depositário é a pessoa [geralmente jurídica], autorizada a administrar o depósito aduaneiro que nada mais é do que um depósito destinado a receber e armazenar mercadoria sujeita a controle aduaneiro. Para isso existe também o Fiel depositário que é um termo jurídico usado para designar uma pessoa física que representa o depositário e responde, pela conservação do bem, sob pena de prisão, caso não o faça adequadamente.

A disponibilidade de carga, já citada é um termo também conhecido como “Presença de carga” pois é o ato por meio do qual o depositário confirma que determinada carga está presente em seu terminal (depósito). Em suma, com a presença de carga (disponibilidade da carga) devidamente informadas no sistema, já é possível registrar a DI e prosseguir com o processo de despacho.

### *1.5.3 Registro da DI*

O registro da Declaração de Importação define o início do despacho de importação e ao ser registrada no Siscomex pelo importador (ou seu representante legal, por exemplo despachante aduaneiro), o sistema atribui uma numeração automática única, sequencial e nacional, reiniciada a cada ano (arts. 14 a 16 da IN SRF nº 680/2006). A DI consiste na prestação das informações correspondentes à operação de importação, contendo dados de natureza comercial, fiscal e cambial sobre as mercadorias (ART. 551 - DECRETO 6759/09).

É importante lembrar que o pagamento dos tributos e contribuições federais será efetuado no ato do registro da respectiva DI, mediante débito automático em conta-corrente



bancária, em agência habilitada de banco integrante da rede arrecadadora de receitas federais, pois o Siscomex possui campos para que sejam preenchidos os códigos do banco e da agência e o número da conta-corrente a ser debitada (ou em alguns casos muito específicos, por meio de Documento de Arrecadação de Receitas Federais - Darf eletrônico) (ART. 11 da IN SRF nº 680/2006).

Outro detalhe importante é a questão do prazo de permanência da carga nos terminais de zona primária e secundária, pois o Inciso I do art. 642 do Regulamento Aduaneiro define que caso uma mercadoria permaneça em recinto alfandegado de zona primária por mais de 90 dias sem que o seu despacho de importação seja iniciado (DI registrada), ela é considerada abandonada e por isso pode sofrer aplicação da pena de perdimento prevista no artigo 689 do Regulamento Aduaneiro.

Caso a mercadoria esteja em zona secundária, este prazo passa a ser de 120 dias (45 dias previstos na alínea “b” do inciso II do art. 642 + 75 dias previstos no § 2º do art. 642). É por este motivo que muitos importadores preferem remover suas cargas de zona primária para zona secundária, visando prevenir-se da pena de perdimento caso haja algum problema que atrase o registro da Declaração de Importação.

Algumas mercadorias possuem autorização da Receita Federal para efetuar o Despacho antecipado, no qual o importador pode proceder com o registro da DI antes da descarga na mercadoria, tais como: granel, mercadoria inflamável, corrosiva, radioativa ou que apresente características de periculosidade; plantas e animais vivos, frutas frescas e outros produtos facilmente perecíveis; papel para impressão de livros, jornais e periódicos, entre outros casos. Entretanto, no geral, a maioria das importações obedece ao fluxo normal de despacho.

#### *1.5.4 Parametrização*

Após o registro da DI, o Siscomex efetua de maneira automática o procedimento de parametrização, também chamado de “Seleção Parametrizada” ou “Seleção para Conferência Aduaneira”.

O artigo 21 da IN 680/2006 explica que uma importação pode ser selecionada para um dos seguintes canais de parametrização conforme Tabela 3:

**Tabela 3** - Canais de Parametrização

<b>Canal</b>	<b>Características</b>
<b>Verde</b>	No qual o sistema registrará o desembaraço automático da mercadoria, dispensados o exame documental e a verificação [física] da mercadoria
<b>Amarelo</b>	No qual será realizado o exame documental, e, não sendo constatada irregularidade, efetuado o desembaraço aduaneiro, dispensada a verificação [física] da mercadoria
<b>Vermelho</b>	No qual a mercadoria somente será desembaraçada após a realização do exame documental e da verificação [física] da mercadoria;
<b>Cinza</b>	No qual será realizado o exame documental, a verificação da mercadoria e a aplicação de procedimento especial de controle aduaneiro, para verificar elementos indiciários de fraude, inclusive no que se refere ao preço declarado da mercadoria, conforme estabelecido em norma específica

**Fonte:** Adaptado do art. 21 da IN 680/2006

É importante discriminar também os fatores que influenciam na parametrização, pois muitos importadores não entendem o motivo de seu processo ter sido selecionado para conferência, porém essas informações estão disponíveis no § 1º do Art. 21 da IN 680/2006, que menciona que A seleção será efetuada por intermédio do Siscomex, com base em análise fiscal que levará em consideração, entre outros, os seguintes elementos:

- I - regularidade fiscal do importador;
- II - habitualidade do importador;
- III - natureza, volume ou valor da importação;
- IV - valor dos impostos incidentes ou que incidiriam na importação;
- V - origem, procedência e destinação da mercadoria;
- VI - tratamento tributário;
- VII - características da mercadoria;
- VIII - capacidade operacional e econômico-financeira do importador; e
- IX - ocorrências verificadas em outras operações realizadas pelo importador.

Outra questão muito discutida entre os profissionais iniciantes desta área é o fato de que em alguns casos o fiscal da alfândega exige conferência documental num canal verde, ou conferência física num canal vermelho, etc. Porém, o § 2º deste mesmo artigo também disciplina que “A DI selecionada para canal verde, no Siscomex, poderá ser objeto de conferência física ou documental, quando forem identificados elementos indiciários de irregularidade na importação, pelo AFRFB responsável por essa atividade” (ART. 21 IN

680/2006). É importante observar estes fatores pois eles contribuirão no entendimento do estudo de caso proposto nessa dissertação.

Nos casos de canal amarelo, vermelho ou cinza, após tomar ciência da parametrização por meio de consulta ao Siscomex, o importador (ou seu representante legal) disponibiliza os documentos de instrução do despacho para a alfândega, que serão recebidos e analisados por um Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil (AFRFB) e por um Analista Tributário da Receita Federal do Brasil (ATRFB) que realizarão a análise documental, e em seguida procederão com a distribuição do processo para o Fiscal responsável pela conferência física (se for vermelho) e/ou procedimento especial de controle aduaneiro (se for canal cinza) conforme previsto na Instrução Normativa RFB nº 1169, de 29 de junho de 2011.

Com relação aos documentos mencionados, apesar de não ser uma etapa do fluxograma que está sendo tratado, é importante refletir sobre alguns de seus aspectos visto que, qualquer erro nos documentos pode gerar grandes problemas de multa, retificação, atrasos, entre outros.

Conforme o art. 553 do Regulamento Aduaneiro e art. 18 da IN SRF nº 680/06, os documentos de instrução de uma Declaração de importação são os seguintes

- I - Via original do conhecimento de carga ou documento equivalente;
- II - Via original da fatura comercial, assinada pelo exportador;
- III - o comprovante de pagamento dos tributos, se exigível.
- IV - Packing list (romaneio de carga), quando aplicável; e
- V - Outros, exigidos exclusivamente em decorrência de Acordos Internacionais ou de legislação específica. Exemplos: Certificado de Origem e MIC/DTA, quando a via de transporte for rodoviária

O conhecimento de carga (ou conhecimento de transporte) emitido pelo transportador, é um documento de suma importância pois define a contratação da operação de transporte internacional e possui outras três finalidades: comprovar o recebimento da mercadoria na origem e a obrigação de entregá-la no lugar de destino; constituir prova de posse ou propriedade da mercadoria, e; amparar a mercadoria descrevendo a operação de transporte. Este documento possui diferentes denominações específicas conforme a via de transporte, tais como: CRT (no modal rodoviário), TIF (no modal ferroviário), BL (no modal marítimo) ou AWB (no modal aéreo).

No modal marítimo por exemplo é o BL que espelha o CE mercante e, portanto, deve ser emitido e conferido com o máximo cuidado pois uma informação errada fora do prazo pode gerar grandes problemas de atraso e custos com estadia e armazenagem. Uma confusão bastante comum ocorre com relação aos BLs dos tipos: Único, *House*, *Master*, e *Submaster*. A Receita Federal tenta explicar as diferenças conceituais, porém ainda assim, grande parte dos profissionais tem dificuldade para entender a linguagem utilizada.

De forma simplificada, pode-se afirmar que os BLs Único e *House* são os únicos que a Receita Federal aceita como Conhecimento de carga para Documento de Instrução da DI, visto que o BL único é emitido do Transportador diretamente para o importador final (que constará no campo consignatário do BL), ou seja, nesta operação o Importador contratou diretamente um armador, por isso o armador emitiu um BL em seu nome, apenas um “único” documento.

O mesmo raciocínio vale para o BL *House*, porém neste caso, ao invés de ser um transportador é um agente de carga que emite o BL para o importador (consignatário). Neste último caso, este agente contratou um armador para fazer o transporte e o BL que este armador emitirá para o agente é um BL *Master*, no qual o transportador (armador) será o emissor e o consignatário será o agente. E o último caso é o do BL *SubMaster* que geralmente ocorre quando um importador contrata um agente, porém esse agente não consegue carga suficiente para fechar uma consolidação e contratar o armador, então o agente é obrigado a subcontratar outro agente, ou seja: o agente de carga que contratou o armador emitirá um BL cujo consignatário é o outro agente de carga.

O segundo documento é a Fatura Comercial (também conhecida como *Commercial Invoice*), que é o documento de natureza contratual que espelha a operação de compra e venda entre o importador brasileiro e o exportador estrangeiro. Este documento não possui modelo padrão estabelecido, entretanto, o Regulamento Aduaneiro (Art. 557 do Decreto Dec 6759/09) define critérios mínimos para emissão e quais as informações necessárias para sua apresentação na Aduana brasileira.

É importante sempre conferir a fatura antes que o exportador a envie pois conforme o Art. 715 do Decreto 6759/09: Aplica-se a multa de R\$ 200,00 (duzentos reais), pela apresentação de fatura comercial em desacordo com uma ou mais de uma das indicações estabelecidas no art. 557 do Regulamento Aduaneiro. Além disso, o importador deve manter a fatura bem guardada por anos, pois de acordo com o art. 710 (Dec. 6759/09) aplica-se a multa

de 5% do valor aduaneiro das mercadorias importadas, no caso de descumprimento de obrigação se relativo aos documentos obrigatórios de instrução das declarações aduaneiras.

O comprovante de pagamento dos tributos consta como “se exigível” justamente devido ao fato de que conforme visto anteriormente, os tributos são debitados automaticamente no Siscomex no momento do Registro da DI. Porém, caso por algum motivo especial os tributos sejam recolhidos via DARF, mesmo sendo multas é necessário guardar estes comprovantes para apresentar à fiscalização caso necessário.

Romaneio de Carga é um documento que relaciona/discrimina toda(s) a(s) mercadoria(s) embarcada(s), (ou todos os componentes de uma carga em quantas partes estiver fracionada) conforme sua disposição nos volumes. Ele não tem modelo padrão, porém geralmente contém informações referentes a quantidade e espécie dos volumes, além de pesos e dimensões, cubagem, referências dos produtos e outras informações que facilitam a identificação e localização de qualquer mercadoria dentro de um lote, e também a conferência da mercadoria por parte da fiscalização, tanto no embarque como no desembarque. É importante salientar também que a não apresentação do romaneio de carga (*packing list*) na instrução de despacho aduaneiro enseja a aplicação da multa de R\$ 500,00 prevista na alínea “e”, inciso VIII do art. 728 do Regulamento Aduaneiro (Decreto 6759/09).

Além destes, outros documentos podem ser exigidos em casos por exemplo de acordos internacionais que possibilitam redução ou isenção de imposto de importação, onde se deve apresentar o Certificado de Origem para comprovar que o importador tem direito àquele benefício. Em casos também de transporte rodoviário, onde é necessário apresentar o MIC/DTA (Manifesto Internacional de Carga / Declaração de Trânsito Aduaneiro).

Em alguns casos, os fiscais exigem também outros documentos para melhor análise da classificação fiscal, como é o caso de produtos químicos, onde é exigido o Certificado de Análise do exterior com a composição química detalhada do produto; Catálogos, fotos e desenhos técnicos quando se trata de máquinas; Documentos com visto consular e até documentos com tradução juramentada podem ser exigidos.

Fora isso, em casos de canal cinza, geralmente são exigidos também todos os detalhes que comprovam o preço negociado, e isso inclui inclusive troca de e-mails entre importador e exportador, listas de preço do exportador e fabricante, planilhas com lançamento das notas fiscais dos últimos meses, entre outras exigências. Portanto, é muito importante estar atento à

documentação inerente a cada produto e conferir cada documento de forma minuciosa visando evitar erros, atrasos e multas.

Atualmente, os documentos de instrução do despacho devem ser apresentados à Receita Federal em formato digital, por meio do módulo “Anexação de Documentos” (disponível no Portal Único de Comércio Exterior), considerando-se autenticados mediante o uso de certificado digital emitido por autoridade credenciada.

Para isso o importador (ou seu representante legal), devidamente habilitado no Siscomex para operações de importação [RADAR], deverá vincular o dossiê eletrônico, com os documentos instrutivos digitalizados, à Declaração de Importação - DI (art. 19 da IN SRF nº 680/2006), porém, esta vinculação não é necessária quando a DI for direcionada para o canal verde de conferência (Conforme a Portaria Coana nº 30/2015).

#### *1.5.5 Desembaraço Aduaneiro e Entrega de Mercadoria*

O art. 571 do Regulamento Aduaneiro (Decreto 6759/09) disciplina que o desembaraço aduaneiro é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira. Ou seja, O desembaraço é o fim do processo de despacho aduaneiro.

A Receita Federal (2015) explica que o desembaraço aduaneiro é efetuado após o registro da conclusão da conferência aduaneira e do pagamento dos tributos federais incidentes, das multas e acréscimos devidos (caso tenha havido algum erro na DI).

A partir do momento que a carga está desembaraçada geralmente o importador (ou seu representante legal) agilizam os procedimentos internos com relação ao pagamento do ICMS (caso ainda não tenha sido pago), visto que o fato gerador deste tributo é o desembaraço aduaneiro bem como pagamento do AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante), caso ainda não tenha sido pago.

Além disso, é necessário também providenciar a emissão da nota fiscal [DANFE] para entrada da mercadoria no estabelecimento do importador (visto que a nota fiscal deve acompanhar a carga em todo trajeto de transporte do porto/aeroporto ao importador); contratação de uma empresa transportadora para levar a carga do porto/aeroporto ao estabelecimento do importador, e; pagamento da armazenagem ao terminal depositário da

carga para que a mercadoria seja realmente liberada para retirada pela transportadora contratada.

Após o desembaraço, é autorizada a entrega da mercadoria ao importador desde que ele tenha pago o AFRMM e ICMS conforme art. 575 e 576 do Regulamento Aduaneiro. Como regra geral, a mercadoria só pode ser entregue ao importador após o desembaraço aduaneiro.

Porém, em casos isolados, devido a mandados judiciais ou decisões administrativas, nos termos do art. 47, §3º da IN SRF nº 680/2006, poderá ser autorizada a entrega da mercadoria antes do seu desembaraço.

De acordo com a Receita Federal, o depositário só pode proceder com a entrega [autorização para retirada] da mercadoria se não houver nenhuma pendência com relação a bloqueio de CE mercante nos casos de modal marítimo, e/ou pendência de pagamento de AFRMM e ICMS, ou comprovação de sua isenção.

## **1.6 Desempenho do Brasil comparado no cenário internacional**

Conforme Drucker (1998), não se pode administrar o que não se mede, portanto, é necessário mensurar o desempenho dos países com base em indicadores de eficiência para que se possa melhor administrar os recursos e infraestrutura logística de cada país. Neste sentido, existe um reconhecido estudo internacional que traz à tona um denso relatório comparativo entre o desempenho logístico de 160 países. Trata-se do *LPI: Logistic Performance Index* (em português: Índice de Desempenho Logístico), que analisa 6 diferentes aspectos que influenciam no desempenho logístico dos países.

Estes seis indicadores são baseados em duas categorias principais importantes. São elas: Áreas de regulamentos de política, indicando principais insumos para a cadeia de abastecimento, contendo 3 indicadores: Desempenho da alfândega (eficiência desembaraço aduaneiro), Qualidade da infraestrutura nacional e Qualidade de serviços de logística interna, e; Resultados de desempenho na entrega, sendo os outros 3 indicadores: Pontualidade das operações, Competitividade dos preços dos embarques internacionais, e facilidade de monitoramento e rastreamento.

A cada indicador é atribuído um peso e para estabelecer o resultado final, o Banco Mundial utiliza técnicas estatísticas padrão para agregar os dados em um único indicador.

Conforme Jeffrey Lewis, diretor de Política Econômica, Dívida e Departamento do Comércio do Banco Mundial o *LPI* é uma ferramenta concreta para sensibilizar e estimular melhorias. Isso permite a cada país avaliar suas restrições por meio de um amplo conjunto de países.

Para se ter uma ideia do desempenho brasileiro, conforme o *LPI* de 2014, dentre 160 países o Brasil ocupou o 65º lugar no desempenho geral, atrás de países como El Salvador, Sérvia, Omã e Vietnã. Nos indicadores em separado seu melhor resultado foi 50º lugar no indicador da qualidade dos serviços logísticos internos e o pior resultado foi no indicador de Eficiência do desembaraço aduaneiro no qual o Brasil ficou em 94º lugar.

Com base nos preocupantes resultados deste relatório, este estudo aborda os principais obstáculos que influenciam no desempenho logístico, trazendo os dados mais relevantes do *LPI* e analisando desempenho brasileiro perante outros países com desempenho superior para tentar suscitar na sociedade e principalmente nas autoridades políticas atenção às áreas que carecem de planejamento e melhoria emergencial visando otimizar o desempenho brasileiro e melhorar a posição do país no próximo *LPI*.

O relatório *LPI* é um estudo elaborado pelo *World Bank Group* (Grupo Banco Mundial) desde 2007 e o grupo tem tentado estabelecer a frequência de emissão de um *LPI* a cada dois anos. Em 2007 o estudo foi realizado com 150 países e em 2010 e 2012 a pesquisa foi feita com 155, porém, no relatório de 2014 o grupo conseguiu acrescentar mais 5 chegando a 160 países estudados e mantendo este número em 2016.

Os dados que compõem o estudo, feito pela Unidade de Comércio Internacional do Grupo provêm de uma pesquisa on-line estruturada respondida por milhares de profissionais de logística envolvidos em agenciamento de carga internacional.

O Banco mundial acredita que estes profissionais são os mais aptos para avaliar o desempenho dos países nos indicadores estudados e suas opiniões são de confiança, pois, afetam diretamente a escolha de rotas de navegação, influenciando, portanto, as decisões das empresas e países quanto ao local de produção, escolha de fornecedores e seleção de mercados-alvo.



O *LPI* vem sendo cada vez mais respeitado e utilizado pelas autoridades políticas. Na Indonésia, por exemplo, o índice é usado para medir o desempenho do Ministério do Comércio.

A organização de Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC) usa para medir o impacto de uma iniciativa para melhorar a conectividade da cadeia de fornecimento. E a Europa utiliza o *LPI* em seu Painel de Avaliação dos Transportes e na avaliação de desempenho da união aduaneira.

Conforme já informado na introdução, o *LPI* é composto por 6 indicadores que anteriormente foram tratados em duas grandes categorias (Áreas de regulamentos de política e área de Resultados de desempenho na entrega), e que podem ser considerados os fatores críticos para o desempenho logístico, contudo, para simplificar a representação destes indicadores, serão adotadas as seguintes nomenclaturas, com o critério mensurado a ser analisado entre parênteses: Desembaraço Aduaneiro (eficiência); Infraestrutura nacional (qualidade); Embarque internacional (preços); Serviços Logísticos internos (qualidade); Monitoramento e rastreamento (facilidade); Pontualidade das operações (prazos).

Para definir o Índice de desempenho logístico, cada indicador é avaliado e a ele é atribuída uma nota que varia dentro de uma escala de 1 a 5 (pior 1 e melhor 5). Neste quesito a Alemanha tem sido o país com melhor desempenho com uma pontuação de 4,23 no *LPI* 2016, e a Síria no pior desempenho com 1,60, com certeza muito influenciado pelos recentes conflitos armados na região.

A Alemanha também foi o país que manteve o melhor desempenho desde 2007 até 2016 e o Brasil no relatório de 2014 obteve 2,94 pontos, colocando-o em sua pior posição desde 2007 (65° lugar) em desempenho logístico, conforme a tabela 4, e 3,09 pontos na classificação geral de 2016, onde ficou em 55° lugar.

**Tabela 4** – Desempenho logístico brasileiro de 2007 a 2016.

Posição e pontuação do Brasil no LPI	2007		2010		2012		2014		2016	
	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação
Desembaraço Aduaneiro	74	2,39	82	2,37	78	2,51	94	2,48	62	2,76
Infraestrutura Nacional	49	2,75	37	3,10	46	3,07	54	2,93	47	3,11
Embarque internacional	75	2,61	65	2,91	41	3,12	81	2,80	72	2,90
Serviços Logísticos internos	49	2,94	34	3,30	41	3,12	50	3,05	50	3,12
Monitoramento e rastreamento	65	2,77	36	3,42	33	3,42	62	3,03	45	3,28
Pontualidade das operações	71	3,10	20	4,14	49	3,55	61	3,39	66	3,39
Classificação e Pontuação geral LPI	61	2,75	41	3,20	45	3,13	65	2,94	55	3,09

**Fonte:** Elaborado pela autora com base no *LPI*

Visando uma melhor análise da situação do Brasil perante o cenário mundial, a tabela a seguir representa 30 países e suas pontuações e posições apenas no quesito Desembaraço aduaneiro que, conforme visto na tabela anterior, tem sido a variável com pior desempenho no Brasil.

Na tabela a seguir estão presentes os mesmos países já citados no estudo tributário do IBPT (abordado na tabela 1) e foram acrescentados também outros países que também são referência mundial de desempenho no *LPI*:

**Tabela 5** - Desempenho mundial no indicador “Desembaraço Aduaneiro” de 2007 a 2016

País	2007		2010		2012		2014		2016	
	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação	Posição	Pontuação
Brasil	74º	2,39	82º	2,37	78º	2,51	94º	2,48	62º	2,76
Bolívia	128º	2,00	97º	2,26	89º	2,40	108º	2,40	146º	1,97
Chile	24º	3,32	41º	2,93	35º	3,11	39º	3,17	35º	3,19
Costa Rica	64º	2,49	58º	2,61	80º	2,47	110º	2,39	113º	2,33
Colômbia	116º	2,10	66º	2,50	64º	2,65	79º	2,59	129º	2,21
Equador	88º	2,25	92º	2,32	98º	2,36	92º	2,49	74º	2,64
Panamá	48º	2,68	49º	2,76	74º	2,56	40º	3,15	42º	3,13
Peru	49º	2,68	64º	2,50	58º	2,68	96º	2,47	63º	2,76
Argentina	51º	2,65	56º	2,63	83º	2,45	85º	2,55	76º	2,63
Paraguai	100º	2,20	84º	2,37	97º	2,36	90º	2,49	103º	2,38
Uruguai	86º	2,29	51º	2,71	40º	2,99	111º	2,39	58º	2,78
Venezuela	77º	2,37	133º	2,06	134º	2,10	109º	2,39	145º	1,99
África do Sul	28º	3,22	31º	3,22	26º	3,35	42º	3,11	18º	3,60
China	35º	2,99	32º	3,16	30º	3,25	38º	3,21	31º	3,32
Índia	47º	2,69	52º	2,70	52º	2,77	65º	2,72	38º	3,17
Rússia	137º	1,94	115º	2,15	138º	2,04	133º	2,20	141º	2,01
Alemanha	4º	3,88	3º	4,00	6º	3,87	2º	4,10	2º	4,12
Austrália	17º	3,58	14º	3,68	16º	3,60	9º	3,85	22º	3,54
Canadá	9º	3,82	13º	3,71	17º	3,58	20º	3,61	6º	3,95
Estados Unidos	19º	3,52	15º	3,68	13º	3,67	16º	3,73	16º	3,75
Finlândia	14º	3,68	7º	3,86	2º	3,98	8º	3,89	4º	4,01
Hong Kong	7º	3,84	8º	3,83	3º	3,97	17º	3,72	7º	3,94
Luxemburgo	15º	3,67	1º	4,04	18º	3,54	10º	3,82	9º	3,90
Noruega	12º	3,76	6º	3,86	21º	3,46	1º	4,21	20º	3,57
Nova Zelândia	18º	3,57	16º	3,64	20º	3,47	6º	3,92	37º	3,18
Países Baixos	1º	3,99	4º	3,98	8º	3,85	4º	3,96	3º	4,12
Reino Unido	13º	3,74	11º	3,74	10º	3,73	5º	3,94	5º	3,98
Singapura	3º	3,90	2º	4,02	1º	4,10	3º	4,01	1º	4,18
Suécia	6º	3,85	5º	3,88	12º	3,68	15º	3,75	8º	3,92
Suíça	5º	3,85	12º	3,73	5º	3,88	7º	3,92	10º	3,88

Fonte: Elaborado pela autora com base no *LPI*

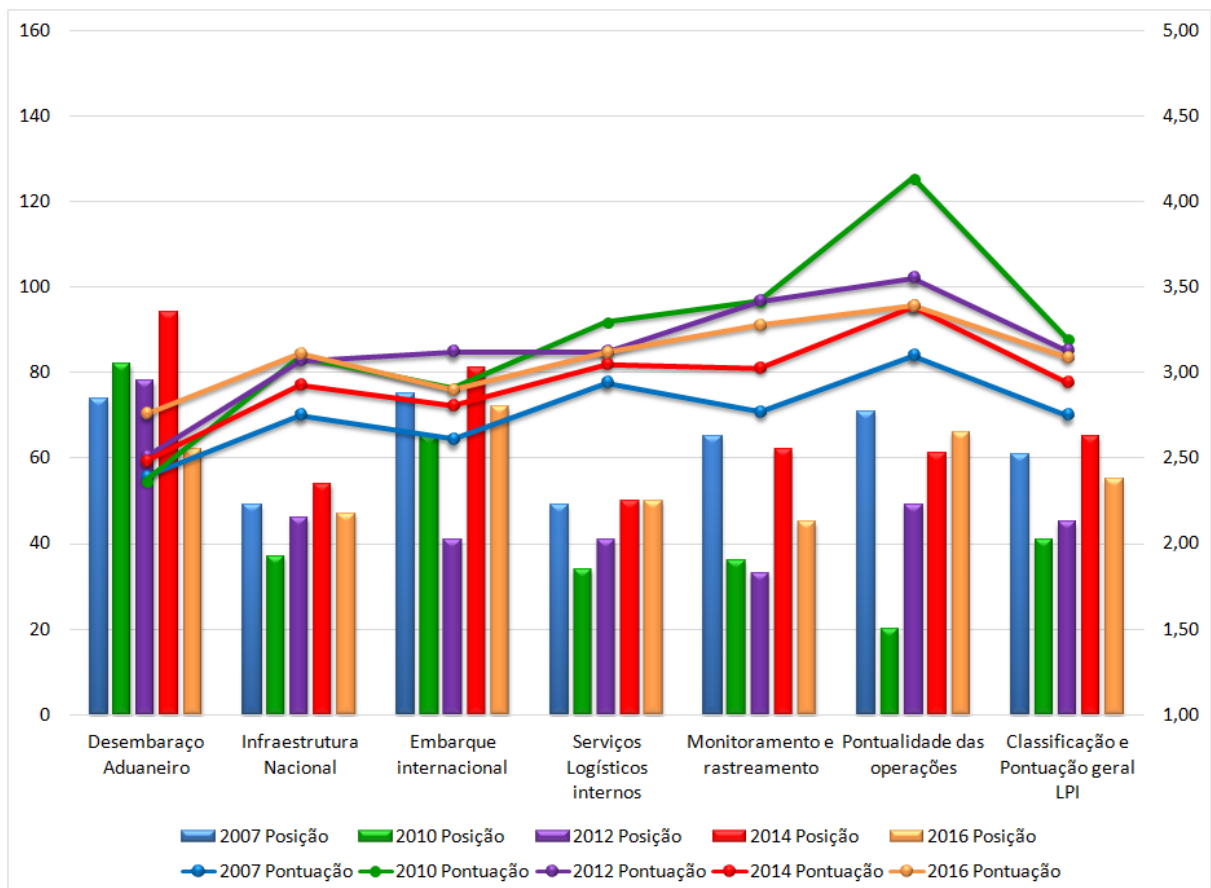
É importante explicitar que os países cujo nome está na cor rosada são países membros da América Latina; os países cujo nome está em azul são os países que compõem o Mercosul; na cor cinza são os países que correspondem aos BRICS, e; os países cujo nome consta em células brancas são outros países de referência mundial no desempenho logístico. Neste sentido é interessante notar que os países com melhor pontuação no *ranking*, em todos os anos são os países referência, e os países com menor pontuação são os que compõem os BRICS, a

América Latina e Mercosul. As maiores e menores pontuações estão em azul e vermelho respectivamente.

Com relação exclusivamente ao Brasil, para melhor representar os dados da tabela 4 anterior, o gráfico da figura 5 representa visualmente a evolução do desempenho logístico brasileiro de 2007 a 2016.

Para facilitar o entendimento é importante salientar que o eixo vertical esquerdo refere-se a posição ocupada pelo Brasil dentre 160 países no *ranking* mundial e o eixo vertical direito representa a pontuação alcançada pelo Brasil na escala de 1 a 5:

**Figura 5** - Gráfico sobre o Desempenho logístico brasileiro de 2007 até 2016



**Fonte:** Elaborado pela autora com base nos relatórios *LPI* de 2007 a 2016

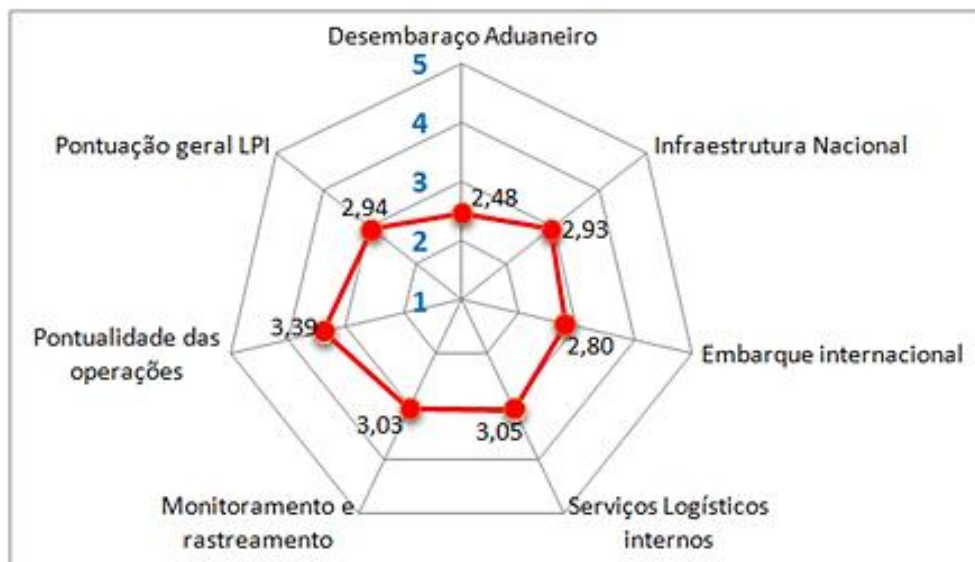
Este gráfico demonstra que apesar da pontuação dos indicadores ter sofrido uma leve melhora nos últimos anos, seu posicionamento geral no *ranking* mundial caiu, principalmente devido à ineficiência do desembaraço aduaneiro que provocou uma queda de 20 posições na classificação geral em comparação de 2012 com 2014. E em 2016 houve uma melhoria e

recuperação de 10 posições na classificação geral. É importante também ressaltar que no relatório de 2014 a competição aumentou devido ao maior número de países abrangidos na pesquisa que passou de 150 em 2007 para 160 países em 2014. Isso significa que a competitividade internacional aumentou, porém, o Brasil não acompanhou o ritmo externo e não conseguiu manter nem melhorar sua posição.

De um modo geral o *LPI* aponta que, apesar de uma lenta evolução notada desde 2007, a disparidade entre os países que possuem melhor e pior logística ainda é muito grande, pois mesmo com o reconhecimento quase unânime de que a baixa eficiência da cadeia de suprimentos é a principal barreira à integração comercial no mundo atual, essa lacuna persiste devido à complexidade da logística de reformas e de investimentos nos países em desenvolvimento.

O gráfico de radar retratado a seguir demonstra a pontuação obtida pelo Brasil em cada um dos indicadores analisados pelo Índice de Desempenho Logístico do Banco Mundial (*LPI*) em 2014:

**Figura 6** - Gráfico sobre o Desempenho brasileiro de cada indicador em 2014.



**Fonte:** Elaborado pela autora com base no *LPI* 2014

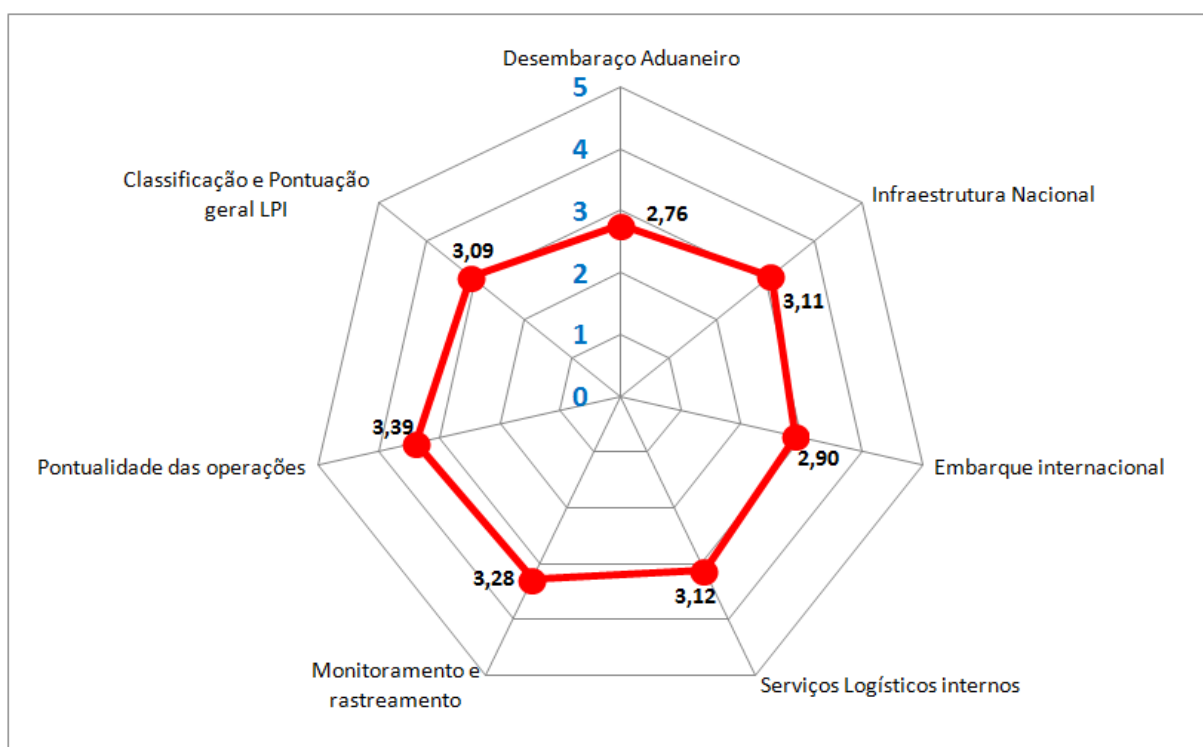
Pode-se observar neste gráfico que a pior pontuação brasileira foi justamente no indicador de eficiência no desembaraço aduaneiro, o que enfatiza a necessidade latente de aperfeiçoamento destes procedimentos.

Neste sentido, em dezembro de 2013, a Organização Mundial do Comércio (OMC) concluiu o chamado *Trade Facilitation Agreement (TFA)*, ou em português: Acordo de Facilitação do Comércio, que estabelece normas para que os procedimentos aduaneiros se tornem mais rápidos e mais eficientes e este acordo contém disposições relativas à assistência técnica e formação nesta área.

O Banco Mundial e outras 6 instituições financeiras multilaterais apoiaram os esforços da OMC em uma declaração unificada em outubro. Este acordo serviu como pressão para que os procedimentos aduaneiros sejam simplificados e agilizados e o Brasil aos poucos tem tomado medidas para atender essa ordem internacional e vem lançando programas e atualização de procedimentos burocráticos para tentar atingir as metas estabelecidas.

Um reflexo dessas medidas pode ser constatado ao observar que em 2016 a eficiência aduaneira subiu 32 posições (de 94º lugar para 62º), conforme pode-se observar no gráfico a seguir:

**Figura 7** - Gráfico sobre o Desempenho brasileiro de cada indicador em 2016



**Fonte:** Elaborado pela autora com base no LPI 2016

Apesar de a pontuação ter sofrido uma melhoria de poucos décimos, essas medidas de facilitação do comércio possibilitaram um grande incremento da posição do Brasil perante o *ranking* mundial.

A tabela 6, a seguir demonstra o *ranking* dos 10 países com melhor pontuação no desempenho logístico geral em todos os anos, ou seja, o índice que abrange os seis indicadores avaliados pelo *LPI*:

**Tabela 6** - Desempenho logístico mundial de 2007 a 2016

<b>Ranking</b>	<b>2007</b>	<b>2010</b>	<b>2012</b>	<b>2014</b>	<b>2016</b>
1°	Singapura	Alemanha	Singapura	Alemanha	Alemanha
2°	Países Baixos	Singapura	Hong Kong	Países Baixos	Luxemburgo
3°	Alemanha	Suécia	Finlândia	Bélgica	Suécia
4°	Suécia	Países Baixos	Alemanha	Reino Unido	Países Baixos
5°	Áustria	Luxemburgo	Países Baixos	Singapura	Singapura
6°	Japão	Suíça	Dinamarca	Suécia	Bélgica
7°	Suíça	Japão	Bélgica	Noruega	Áustria
8°	Hong Kong	Reino Unido	Japão	Luxemburgo	Reino Unido
9°	Reino Unido	Bélgica	Estados Unidos	Estados Unidos	Hong Kong
10°	Canadá	Noruega	Reino Unido	Japão	Estados Unidos

**Fonte:** Elaborado pela autora com base no *LPI*

A tabela 6, demonstra que conforme os relatórios *LPI*, nos últimos anos, a Alemanha é o país que tem demonstrado o melhor desempenho logístico global do mundo (considerando a pontuação geral do *ranking*), seguida por Singapura, Países Baixos e Suécia. E como nas edições anteriores, o relatório constatou que os países com alta renda dominam o topo do *ranking* mundial. Entre os países de baixa renda, Malawi, Quênia e Ruanda apresentaram o desempenho mais alto em 2014 e em 2016 os dez países com pior desempenho no *ranking* são de renda baixa e média-baixa. De um modo geral, trata-se de economias frágeis, afetadas por conflitos armados, catástrofes naturais e instabilidade política, como é o caso da Síria, ou países sem litoral que são naturalmente desafiados por economias de escala ou geografia na ligação às cadeias de abastecimento globais. Em geral, a tendência em todos os relatórios anteriores foi de que, no geral, os países estão melhorando seu desempenho sendo que os países com baixo desempenho estão aumentando suas pontuações gerais mais rápido do que países com alto desempenho.

Interessante observar que em países de baixa renda, os maiores ganhos normalmente vêm de melhorias na infraestrutura básica e gestão das fronteiras. Isso pode significar uma

simples reforma aduaneira, mas, cada vez mais, isso significa melhorar a eficiência em outras organizações presentes na fronteira, incluindo os responsáveis por controles sanitários e fitossanitários. Essas melhorias relativamente rápidas também são alcançadas regionalmente quando os países possuem uma forte vontade política e alinham os seus esforços na implementação de reformas administrativas. É o caso, por exemplo, do Corredor Norte que liga Burundi, Ruanda e Uganda ao porto de Mombasa, no Quênia, e também serve as zonas orientais do Congo, Sudão do Sul e Tanzânia. Algumas das reformas de facilitação do comércio e transporte foram implementadas com um impacto significativo mesmo antes da conclusão dos projetos de robustas infraestruturas. As reformas simples, conforme abordado anteriormente, proporcionaram um retorno maior e mais rápido do investimento em relação às obras que envolvem grandes infraestruturas.

Portanto, muitas vezes, são necessárias várias abordagens diferentes. Os países de renda média, por exemplo têm identificado geralmente maiores ganhos de melhoria dos serviços de logística com a terceirização de funções especializadas, tais como transporte, agenciamento de frete, e de armazenagem, conforme o *LPI*.

Um fato interessante é que segundo o estudo, em países de alta renda, há uma consciência crescente e uma demanda cada vez maior pela chamada "logística verde", ou serviços de logística que são ambientalmente sustentáveis. Em 2014, aproximadamente de 37% dos entrevistados pelo *LPI* (que trabalhavam com embarque de cargas para países da OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) reconheceram uma demanda por soluções de logística ambientalmente sustentável, em comparação com apenas 10% daqueles com embarques para destinos de baixa renda.

Conforme visto até o momento, todos os indicadores estudados têm relação entre si e na maioria das vezes a ineficiência de um ocasiona ineficiência em outro aumentando os custos e fazendo o país perder em competitividade.

Conforme o relatório do *LPI* (2014), nos últimos anos, com as tarifas caindo globalmente, a logística e os outros aspectos de facilitação do comércio recebem uma certa pressão para reduzir os custos do comércio. Um estudo de 2013 feito pelo Grupo do Banco Mundial e pelo Fórum Econômico Mundial descobriu que a redução dos altos custos de transações e burocracia desnecessária enfrentada pelos comerciantes poderia fornecer um impulso significativo para o PIB (Produto Interno Bruto) global.

Com relação ao Brasil, ainda no que diz respeito aos custos, Lopez e Gama (2010) endossam esta afirmação ao assegurar que os custos logísticos brasileiros podem ser reduzidos em 50%, em média, desde que sejam otimizados os principais sinais de ineficiência. Segundo eles, é preciso adotar políticas e mecanismos similares aos adotados por outros países, assim seria possível atingir os mesmos parâmetros observados em países mais desenvolvidos na logística de escoamento de mercadorias, no mais curto prazo possível.

Este é o panorama geral do desempenho brasileiro no cenário mundial, onde fica claro que os principais fatores que prejudicam nosso desempenho, de acordo com o *LPI* estão sendo neste momento a ineficiência nos procedimentos de desembaraço aduaneiro e a baixa competitividade de nossos preços nos embarques internacionais que são muito afetadas pela alta carga tributária.

Porém, conforme exposto anteriormente, acredita-se que o país tem potencial para minimizar seus custos logísticos por meio da otimização de melhores procedimentos operacionais e gerenciais que já estão sendo aplicados em outros países, inclusive os de renda baixa e média, e podem ser copiados pelo Brasil a fim de aperfeiçoar o desempenho e representatividade do comércio exterior no cenário mundial.

Neste sentido, o Acordo de Facilitação do Comércio criado pela OMC em 2013, também conhecido como Acordo de Bali, fez com que o Brasil começasse a adotar medidas voltadas a simplificação dos complexos e burocráticos procedimentos de importação e também os de exportação.

Dados do relatório *Doing Business* divulgados pelo Banco Mundial em 2014, apontavam que uma importação de mercadoria em contêiner no Brasil levava, em média, 17 dias para ser concluída. O relatório informava ainda, que na importação, os custos médios para cumprir exigências burocráticas (sem contar tributos), chegavam a 2.275 dólares. Esses números fizeram com que o Brasil figurasse na 124<sup>a</sup> posição na classificação de melhores países para se realizar operações de comércio exterior do *Doing Business* 2014.

Segundo Hummels e Minor (2011), cada dia a menos no tempo entre a saída da mercadoria importada de sua origem e a sua entrega ao importador pode gerar uma economia equivalente, em média, a 0,8% do valor dessa mercadoria.

Com base nesses dados, o governo resolveu desenvolver o chamado “Programa Portal Único de Comércio Exterior”, que objetiva em 2017 reduzir os tempos na importação de forma que os prazos médios cheguem a 10 dias, uma redução de cerca de 40% do tempo atual.



E segundo o governo, com as reduções de tempo esperadas, há um potencial de economia anual de 23 bilhões de dólares para os exportadores e importadores brasileiros.

Segundo o MDIC [2014], a reformulação de processos e sistemas pelo Programa Portal Único de Comércio Exterior seguirá uma abordagem de *single window* (conforme terminologia internacionalmente empregada). Segundo define o Centro das Nações Unidas para Facilitação de Comércio e Negócios Eletrônicos (UN / CEFAC) na sua Recomendação 33 de 2005: O portal único é uma facilidade que permite às partes envolvidas na transação e no transporte apresentarem informações e documentos padronizados em um ponto único de entrada (neste caso o site Portal Único) para atender a todas as exigências regulatórias relativas a importação, exportação e trânsito dos diversos órgãos anuentes e intervenientes envolvidos na operação. O texto enfatiza ainda que se a informação é eletrônica, então os elementos de dados individuais devem ser enviados apenas uma vez.

A partir desses ganhos de tempo e dos consequentes ganhos de custos, o governo tinha a pretensão de que, até 2017, o Brasil figurasse entre os 70 melhores países para se realizar operações comerciais transfronteiriças, galgando mais de 50 posições na classificação do *Doing Business* 2014. Porém, conforme o relatório *Doing Business* 2017, infelizmente o Brasil não atingiu seu objetivo, pois ficou em 149º lugar no *ranking* de melhores países para se realizar transações internacionais. Entretanto, uma melhoria significativa foi detectada com relação ao tempo para importar, pois segundo o relatório de 2017 (que considerou transações realizadas até junho de 2016) o Brasil tem demorado menos de 8 dias para finalizar um processo de importação. Esses números poderão ser melhor visualizados no estudo de caso.

## 2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Foram utilizados, neste trabalho, os métodos da pesquisa bibliográfica, de caráter exploratório; pesquisa documental; descritiva; por meio de consulta ao acervo de bibliotecas; consulta à revistas e periódicos em geral especializados, livros de editoras e entidades especializadas nas áreas de Logística e Comércio Exterior, entrevistas com profissionais de empresas atuantes na área; e, um estudo de caso, com empresas importadoras de dois diferentes ramos de atuação visando demonstrar os procedimentos de desembarço aduaneiro identificados e seus impactos nos *lead times* dessas empresas

A pesquisa bibliográfica pode ser considerada como qualitativa e exploratória que conforme explicado por SAMPIERI *et al.*, (2006) é baseada em um processo indutivo que explora, descreve e em seguida gera perspectivas teóricas e contribuiu significativamente para este estudo, pois, permitiu explorar a análise e ponto de vista de diversos autores e trouxe maior embasamento teórico, enriquecendo os argumentos abordados com o ponto de vista de autores pesquisados que são profissionais experientes e especializados tanto nacional quanto internacionalmente.

A Pesquisa documental neste caso foi facilitada pelo fato da autora trabalhar na área estudada e ter acesso aos documentos e indicadores de desempenho utilizados com a devida autorização das empresas envolvidas quando necessário.

A pesquisa descritiva foi consideravelmente relevante no desenvolvimento desta dissertação, pois Malhotra (2006), explica que na pesquisa descritiva existem três métodos básicos que norteiam os dados primários: entrevistas, questionários e observação e neste estudo foram descritos cada um dos procedimentos pertencentes às cargas de importação e as entrevistas com profissionais da área possibilitaram analisar o alto *lead time* de liberação pelo porto de Santos. Isso permitiu ao estudo traçar um perfil de desempenho identificando os principais gargalos estudados e compará-los internacionalmente. Essa descrição juntamente a observação sistemática dos eventos estudados são dois importantes instrumentos de pesquisa aplicados neste estudo para atingir os objetivos propostos.

Pode-se afirmar, portanto, que este estudo caracteriza-se por uma pesquisa com enfoque misto entre pesquisa qualitativa e quantitativa, uma vez que além da análise dos procedimentos aduaneiros e fatores levantados por meio das entrevistas de opinião, houve

também uma análise crítica dos tempos de execução de cada etapa dos procedimentos tanto em âmbito nacional quanto internacional a fim de analisar a representatividade de cada etapa dos procedimentos identificados no *lead time* total do processo em comparação com o desempenho de outros países.

Após a pesquisa bibliográfica que embasou cada um dos procedimentos abordados, realizou-se um levantamento sobre os principais procedimentos aduaneiros identificados junto a experientes profissionais da área, como por exemplo: despachantes aduaneiros, representantes de sindicatos, representantes de entidades da classe importadora, fiscais da Receita Federal e pesquisadores especialistas da área, visando um melhor entendimento desses procedimentos apontados pelos *experts* como sendo de maior influência no *lead time* de liberações de cargas.

Essa escolha de *experts* (profissionais especializados) é comum, principalmente quando se trata de amostras por julgamento. Neste caso, a população de profissionais da área é ampla e diversificada, portanto, a amostra de profissionais a serem entrevistados foi escolhida pelo método da amostra por julgamento, que conforme Churchill, (1998, p. 301) possui como característica chave o fato de que os elementos da população são selecionados intencionalmente e esta seleção é feita considerando que a amostra poderá efetivamente oferecer as contribuições solicitadas. E, de acordo com Kish (1965, p. 19), Aaker, Kumar e Day (1995, p. 376) e Kinnear e Taylor (1979, p. 187), a escolha de *experts* é uma forma de amostragem por julgamento (também chamada de amostragem intencional) usada para escolher elementos "típicos" e "representativos" para uma amostra, que pode ser considerada inclusive mais fidedigna e representativa que uma amostra probabilística, assim como neste caso em que estão sendo selecionados profissionais específicos com atuação na área aduaneira visando a obtenção de respostas mais representativas para o estudo.

Após o tratamento desses dados, as informações colhidas possibilitaram identificar os maiores gargalos apontados pelos relatórios de desempenho estudados. Em seguida, estes fatores apontados foram estudados e comparados com os procedimentos e desempenho de outros países a fim de identificar pontos de melhoria para o Brasil.

Com relação ao estudo de caso, conforme elucidado por Yin (2005), por ser uma averiguação empírica que investiga fenômenos contemporâneos inseridos em algum contexto da vida real, o estudo de caso permite a utilização de fontes de evidências como a observação direta e entrevistas, no entanto, não foi obtida autorização para divulgação dos nomes das empresas e dos respondentes das entrevistas, porém o estudo foi realizado inicialmente com

duas corporações diferentes sendo uma indústria fabricante de equipamentos de movimentação de carga e uma empresa fabricante de filtros de ar, com o intuito de obter sua percepção sobre a relação de seus procedimentos aduaneiros com o *lead time* de liberação de suas cargas por meio de análise do desempenho de seus processos a fim de comparar as diferenças de procedimentos e analisar o tempos de cada processo segundo suas características específicas.

As empresas pesquisadas no estudo de caso são predominantemente importadoras que realizam suas operações pelo porto de Santos, onde procurou-se estudar empresas diferentes para se obter uma amostra do impacto dos diferentes procedimentos aduaneiros nos *lead times* estudados. Percebe-se, portanto que a amostra qualitativa deste estudo é do tipo por conveniência conforme o acesso da autora às empresas e a disponibilidade das mesmas em participar da pesquisa. Pode-se afirmar também que o desenho do processo de pesquisa é do tipo fenomenológico, pois visa estudar procedimentos e rotinas específicas de importação e produzir informações que possibilitem a tomada de decisões para uma reforma estrutural dos procedimentos brasileiros em comparação com os procedimentos estrangeiros.

A amostra quantitativa deste estudo foi determinada por meio da análise dos tempos despendidos em cada etapa do processo aduaneiro e sua relação com as quantidades de processos analisadas, de forma não probabilística também por conveniência e possui variáveis qualitativas ordinais uma vez que foi possível analisar os fatores que mais influenciam no *lead time* de suas cargas. A amostragem não probabilística foi escolhida, pois, acredita-se que as pesquisas científicas não são realizadas, obrigatoriamente ou necessariamente, com o objetivo de poder generalizar para as populações de onde provêm as amostras, ou seja, muitos estudos são realizados não para estimar determinado valor da população, e sim para obter certa ideia da variedade de elementos existentes nessa população (SELLTIZ, 1975, p. 605), assim como se espera para este projeto.

É interessante observar que conforme Curwin e Slater (1991, p. 8), se um determinado grupo faz parte da população a ser pesquisada, porém, apresenta resistência em envolver-se com o assunto, ele pode ser excluído da amostra. E se este grupo tem diferentes visões sobre o assunto da pesquisa em relação aos demais grupos pesquisados, essa visão poderá não estar representada nos resultados da pesquisa final, o que caracteriza uma amostragem não probabilística, o que é exatamente o caso desta dissertação, pois os resultados obtidos podem demonstrar reações diferentes dependendo do ramo de atuação da empresa e, portanto, não se pode generalizar os resultados obtidos, nem traçar uma tendência futura homogênea.

### 3 ESTUDO DE CASO

Foram estudadas duas empresas distintas com pequena variação de procedimentos para que se pudesse analisar os impactos deles nos *lead times* de liberação das cargas. Como não foi possível obter autorização para divulgação dos nomes das companhias, foram adotadas as terminologias “Alfa” e “Beta” para facilitar a identificação de cada uma no decorrer do estudo.

A empresa Alfa é uma companhia multinacional fabricante de Escavadeiras, motoniveladoras, guindastes e demais equipamentos de grande porte utilizados na construção civil. Possui sede na China, foi fundada há quase 30 anos e possui aproximadamente 60 mil funcionários distribuídos em 150 países. Seu faturamento em 2012 foi de algo em torno dos 7,9 bilhões de dólares. Foi utilizada no estudo sua filial brasileira que fica localizada numa cidade do estado de São Paulo.

A empresa Beta também é uma multinacional, com aproximadamente 58 mil funcionários distribuídos em 50 países, porém com sede nos Estados Unidos, faturamento aproximado de US\$ 13 bilhões em 2014 e várias divisões de fabricação de peças voltadas a tecnologias de movimento e controle. Neste caso foram estudados apenas os processos de importação de uma de suas filiais estabelecidas no estado de São Paulo responsável pela aquisição partes de peças para filtros de ar, filtros de líquidos, de gases, entre outros.

Com relação a delimitação da pesquisa, é importante salientar que foram considerados apenas processos de importação pelo modal marítimo, pois conforme pesquisas realizadas este é o modal com maior quantidade de procedimentos burocráticos. E também é válido ressaltar que foram considerados apenas processos que, via de regra, não necessitam de licença de importação, visto que não foi possível conseguir dados suficientes para fazer uma análise quantitativa robusta de produtos com necessidade de anuência.

#### 3.1 Empresa “Alfa”

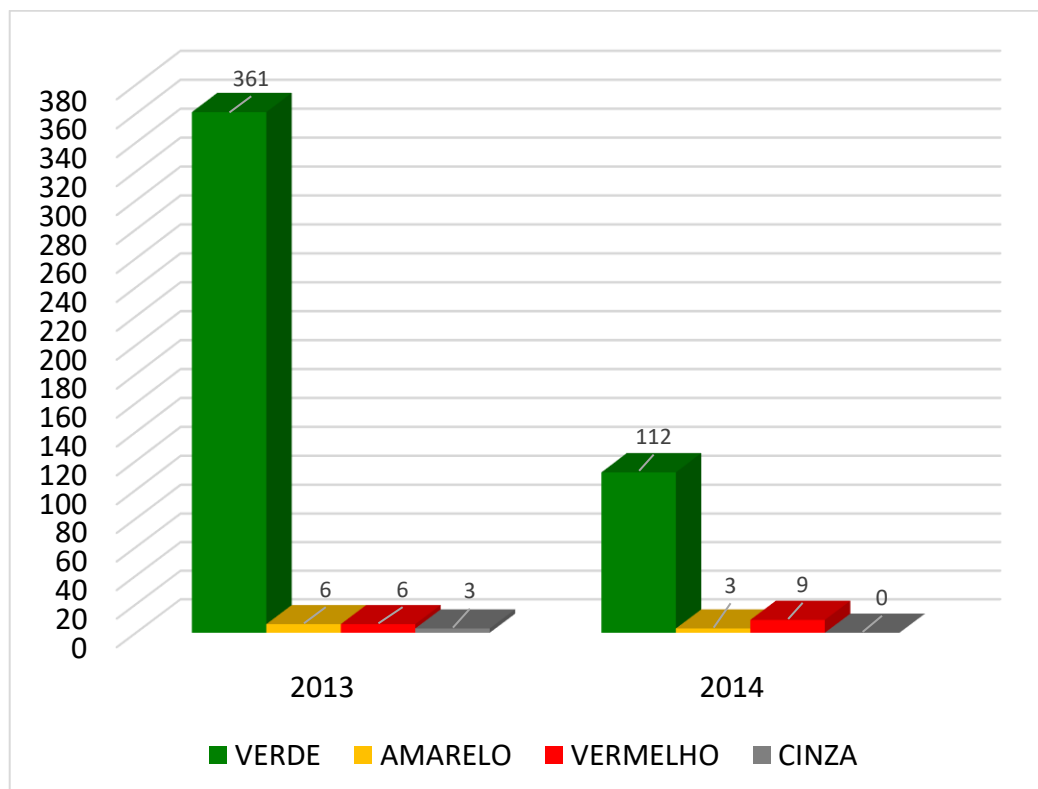
No caso da empresa Alfa foram analisados apenas processos com navio atracado a partir de janeiro de 2013 até dezembro de 2014. A escolha destes anos deu-se devido ao fato

de que até 2013 os procedimentos aduaneiros seguiam num mesmo ritmo, porém, a partir de 2014 começaram a ser implementadas as melhorias previstas no Acordo de Facilitação do Comércio de Bali.

Neste caso, a população incluía um leque de 616 processos. Entretanto, destes, foram consideradas apenas as cargas que entraram e desembarçaram pelo porto de Santos, assim, foram excluídos 42 processos, restando 574 processos na amostra. Uma segunda triagem foi feita no sentido de se analisar apenas os processos em contêiner, já que este é um dos critérios utilizados no relatório *Doing Business* do Banco Mundial, restando assim 500 processos a serem considerados na amostra.

Conforme visto no item 1.1.4, no Brasil existem quatro opções possíveis de parametrização aduaneira no processo de despacho aduaneiro de importação, por isso, com em alguns casos é necessária conferência documental e/ou física da carga, pode haverá variação nos tempos de desembarço. Por isso foi definido que a análise seria separada por canal de parametrização. O gráfico a seguir ilustra os processos da empresa Alfa conforme os canais de parametrização sofridos por seus processos, onde o eixo vertical representa a quantidade de processos.

**Figura 8** - Gráfico com Processos da empresa Alfa conforme o canal de parametrização



**Fonte:** Elaborado pela autora com base em análise de relatórios de desempenho

Como se pode observar, grande parte dos processos deste importador foi parametrizada no canal verde, pois ele atende aos requisitos de conformidade previstos no art. 21 da IN 680/2006.

Em seguida os processos foram analisados por ano e por canal com o objetivo de estabelecer uma média de dias despendidos para cumprir cada etapa da liberação aduaneira das cargas. Foram analisados então os seguintes indicadores de desempenho: Entrada do navio; Descarga da mercadoria; Registro da DI; Desembarço Aduaneiro e Liberação da carga. A seguir serão melhor explicados cada um desses indicadores:

- **Entrada do navio:** Corresponde a data da efetiva atracação do veículo transportador no berço de atracação designado pelo transportador internacional;
- **Descarga da Mercadoria:** Corresponde a data do efetivo descarregamento da carga do navio para o pátio do armazém;
- **Registro da DI:** refere-se a data em que a Declaração de importação foi devidamente registrada no Siscomex;
- **Desembarço Aduaneiro:** Corresponde a data em que a mercadoria foi desembarçada após conclusão da parametrização e conferência da carga quando necessário;
- **Liberação da carga:** refere-se a data em que todas as pendências foram sanadas e a documentação para retirada da carga do terminal foi disponibilizada para a empresa transportadora

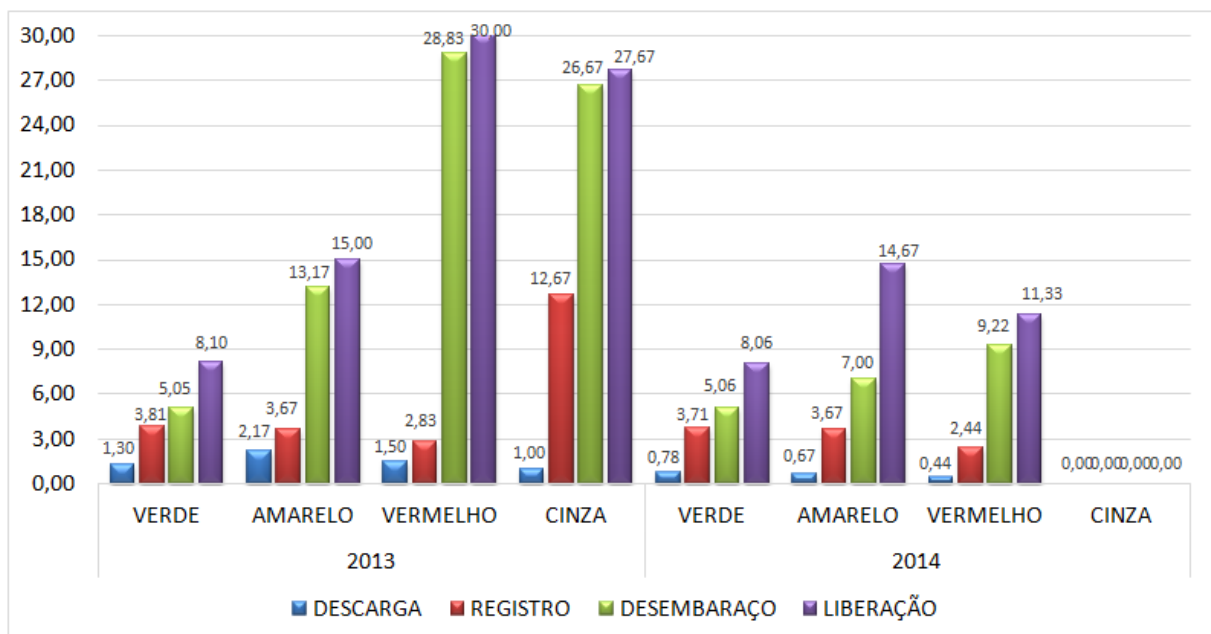
É importante mencionar que a partir do segundo indicador, os tempos (*lead times*) são contados desde o primeiro indicador (entrada do navio). Se o navio atracou no dia 5, a descarga ocorreu no dia 7 e o desembarço no dia 10, por exemplo, o *lead time* de descarga será de 2 dias e o *lead time* de desembarço será de 5 dias.

Este foi o *framework* adotado com base nos KPIs dos importadores analisados e também baseando-se no método adotado pelo Banco Mundial no relatório *Doing Business*.

Esclarecidos os indicadores, foi então o momento de definir os *lead times* a serem analisados. Como o primeiro indicador é a atracação do navio, todos os *lead times* seguintes são contados a partir desta data.

É válido também destacar que o foco deste estudo é nos procedimentos aduaneiros, portanto, não foi considerado o *transit time* internacional deste a partida do navio no exterior até sua chegada ao Brasil. O gráfico a seguir representa essas informações conforme o ano e o canal de parametrização:

**Figura 9** - Gráfico com Lead times da empresa Alfa conforme o canal de parametrização



**Fonte:** Elaborado pela autora com base em análise de relatórios de desempenho

O eixo vertical no gráfico acima refere-se a quantidade média de dias, onde pode-se observar que houve diminuição nos *lead times* dos processos parametrizados todos os canais na comparação de 2013 com 2014, sendo que em 2014 não houve processos parametrizados no canal cinza.

Um fator que desperta curiosidade pode ser visualizado comparando os *lead times* de canal vermelho com cinza em 2013. Via de regra o canal cinza tende a demorar mais tempo para liberação do que o canal vermelho, porém, no ano de 2013 essa tendência não se confirmou.

Em pesquisas realizadas junto a este importador observou-se que isto deve-se ao fato de que dos 6 processos parametrizados em canal vermelho, 3 tiveram desempenho muito



acima do esperado. Em dois deles o fiscal ficou com dúvida sobre a correta classificação fiscal da mercadoria (NCM) e solicitou o parecer de um engenheiro perito credenciado pela alfândega para que retirasse amostra do produto e respondesse a uma série de perguntas em laudo técnico para que o fiscal pudesse ter plena certeza sobre o código utilizado na classificação fiscal.

Em um dos processos esse procedimento levou quase 60 dias, visto que ora o importador, ora o fiscal, não concordavam com o laudo e pediam uma segunda opinião. Além do fato de que até a alfândega designar um fiscal e o importador conseguir agendar a conferência para retirada de amostra podem-se passar vários dias úteis.

Além destes 2 processos, um terceiro sofreu atraso pois o exportador havia enviado um Fatura Comercial com dados incorretos, portanto foi necessário aguardar que o exportador enviasse uma nova fatura original assinada da China para que pudesse ser apresentada a alfândega o fiscal iniciar a conferência documental.

É possível notar também que em 2014 a média de *lead time* do canal amarelo foi superior à do canal vermelho. Isso ocorreu porque em alguns casos, durante a inspeção de madeira no contêiner foi detectada algum tipo de praga e o fiscal agropecuário solicitou tratamento da madeira, geralmente realizando fumigação, procedimento este que demanda ao menos mais dois dias para conclusão.

Interessante notar que desconsiderando os processos atípicos de canal amarelo tratados anteriormente, a maior média de *lead time* de liberação no canal vermelho é de 11,33 dias contando desde a atracação até a disponibilização dos documentos à transportadora para retirada da carga do armazém. E este valor já está bem próximo da meta pretendida pelo governo de reduzir para 10 dias os tempos dos processos de importação.

### **3.2 Empresa “Beta”**

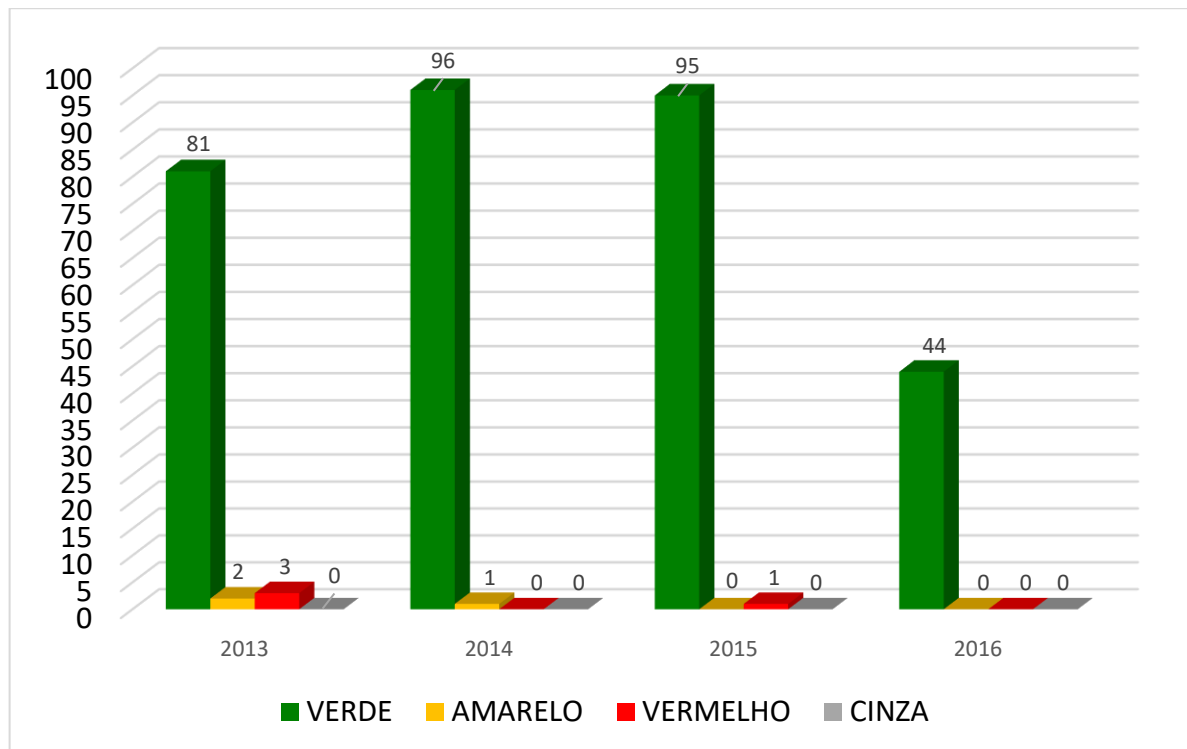
No caso da empresa Beta foram conseguidas informações suficientes para analisar processos com navios atracados a partir de janeiro de 2013 até julho de 2016. Estes dados possibilitam acompanhar o desempenho dos processos por mais tempo a fim de analisar a

eficácia das melhorias implementadas com o advento do Portal Único Siscomex baseado nas diretrizes do Acordo de Facilitação do Comércio assinado em Bali no fim de 2013.

Neste caso, a população incluía um leque de 346 processos. Entretanto, destes, 23 processos eram importados em contêiner e 323 importados como carga solta. Como o objetivo deste estudo é demonstrar o comportamento dos *lead times* de diferentes procedimentos, foram consideradas portanto apenas as cargas importadas como carga solta, restando assim, uma amostra total de 323 processos a serem analisados.

O gráfico a seguir ilustra os processos da empresa Beta conforme os canais de parametrização selecionados pelo siscomex para seus processos.

**Figura 10** - Gráfico com Processos da empresa Beta conforme o canal de parametrização



**Fonte:** Elaborado pela autora com base em análise de relatórios de desempenho

Considerando que o eixo vertical representa a quantidade de processos, mais uma vez nota-se a baixa incidência de canais: amarelo, vermelho e cinza, principalmente de 2013 para 2014.

É importante destacar que o ano de 2016 possui menos da metade dos anos anteriores devido ao fato de que foram considerados apenas processos com navio atracado até 31 de julho de 2016.

Outra análise pode ser feita com relação a parametrização no canal cinza, pois conforme visto anteriormente, este é um canal que em geral é aplicado para cargas com indícios de fraude na valoração aduaneira.

Conforme o gráfico nota-se que este importador não teve nenhum processo parametrizado no canal cinza e isso tem grande relação com a habitualidade do importador, conforme citado no item 1.5.4 (art. 21 da IN 680/2006), uma vez que a empresa Beta realiza importações há décadas, enquanto que a empresa Alfa teve seus primeiros processos registrados apenas em 2011, daí a maior incidência de canais cinza na empresa Alfa.

Em seguida, assim como na empresa Alfa, os processos foram analisados por ano e por canal com o objetivo de estabelecer uma média de dias gastos para cumprir cada etapa da liberação aduaneira das cargas.

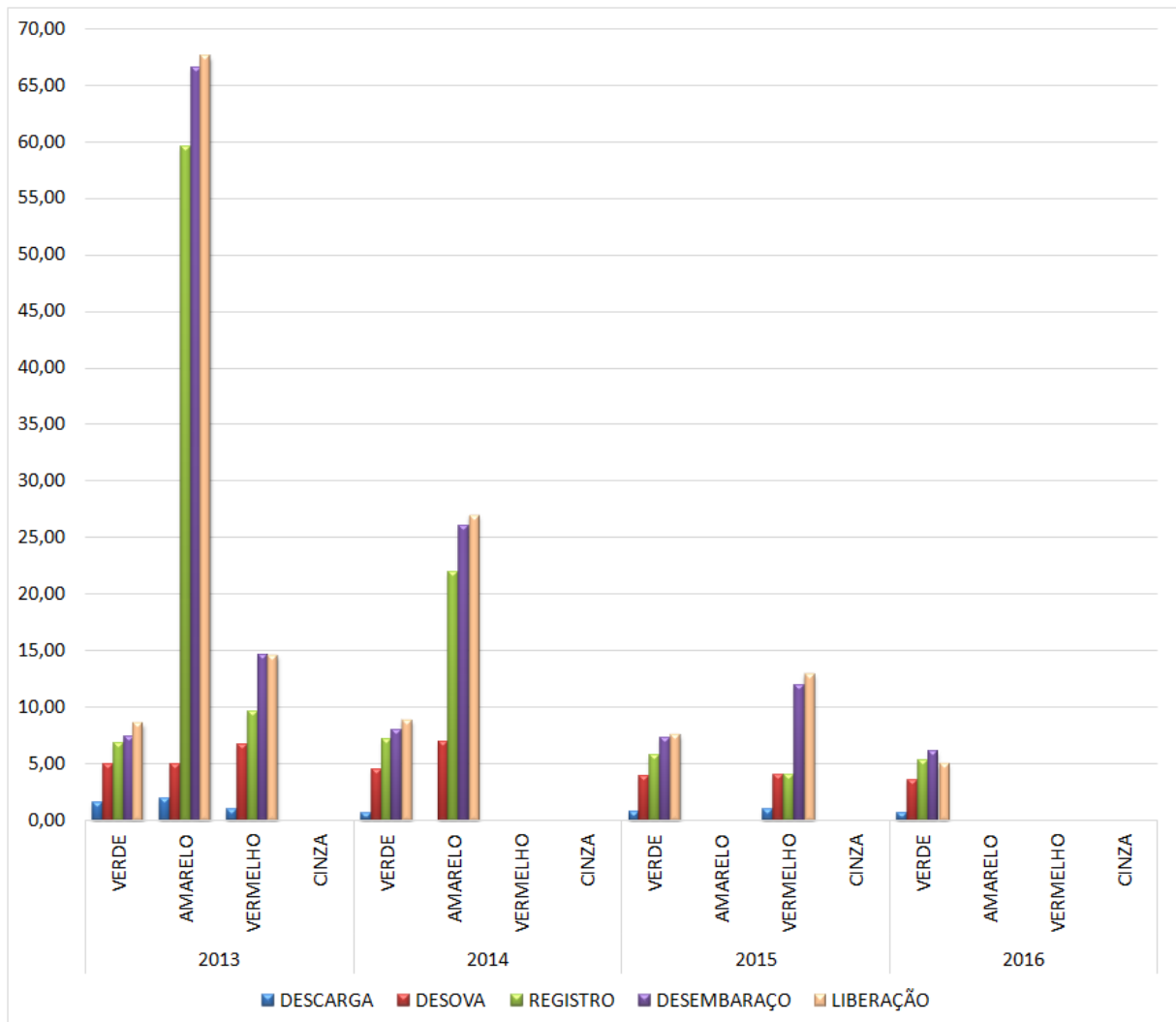
Foram então analisados os seguintes indicadores de desempenho: Entrada do navio; Descarga do contêiner; Desova da mercadoria; Registro da DI; Desembarço Aduaneiro e Liberação da carga. A seguir serão melhor explicados cada um desses indicadores:

- **Entrada do navio:** Corresponde a data da efetiva atracação do veículo transportador no berço de atracação designado pelo transportador internacional;
- **Descarga da do contêiner:** Corresponde a data do efetivo descarregamento da do contêiner do navio para o pátio do armazém;
- **Desova da mercadoria:** Data em que o contêiner foi desunitizado e teve a carga até então consolidada transformada em desconsolidada (carga solta)
- **Registro da DI:** refere-se a data em que a Declaração de importação foi devidamente registrada no Siscomex;
- **Desembarço Aduaneiro:** Corresponde a data em que a mercadoria foi desembarçada após conclusão da parametrização e conferência da carga quando necessário;

- **Liberação da carga:** refere-se a data em que todas as pendências foram sanadas e a documentação para retirada da carga do terminal foi disponibilizada para a empresa transportadora

Como o primeiro indicador é a atracação do navio, todos os *lead times* seguintes são contados desde essa data. O gráfico a seguir representa essas informações conforme o ano e o canal de parametrização, onde o eixo vertical representa a média de dias de cada *Lead time*:

**Figura 11** - Gráfico com Lead times da empresa Beta conforme o canal de parametrização



**Fonte:** Elaborado pela autora com base em análise de relatórios de desempenho

O gráfico da figura 11 traz informações num primeiro momento impactantes, uma vez que os processos parametrizados em canal amarelo em 2013 apresentam enorme discrepância em comparação com outros anos.

Em pesquisas realizadas junto a este importador observou-se que isto deve-se ao fato de que ocorreram apenas dois processos de canal amarelo em 2013, sendo que um deles enfrentou diversos problemas que o atrasaram em mais de cem dias.

Este fato ocorreu porque o agente transportador cometeu um erro no momento de informar os dados consignatário no BL e conseqüentemente no CE mercante, portanto, foi necessário providenciar endosso do documento, o que gerou muitos dias de atraso visto que foi necessário aguardar o documento vir do exterior para dar entrada na alfândega de Santos.

Em seguida, o importador notou que algumas mercadorias estavam com NCM incorretas e foi detectado que seria necessária uma nova retificação no CE para inclusão das NCMs faltantes.

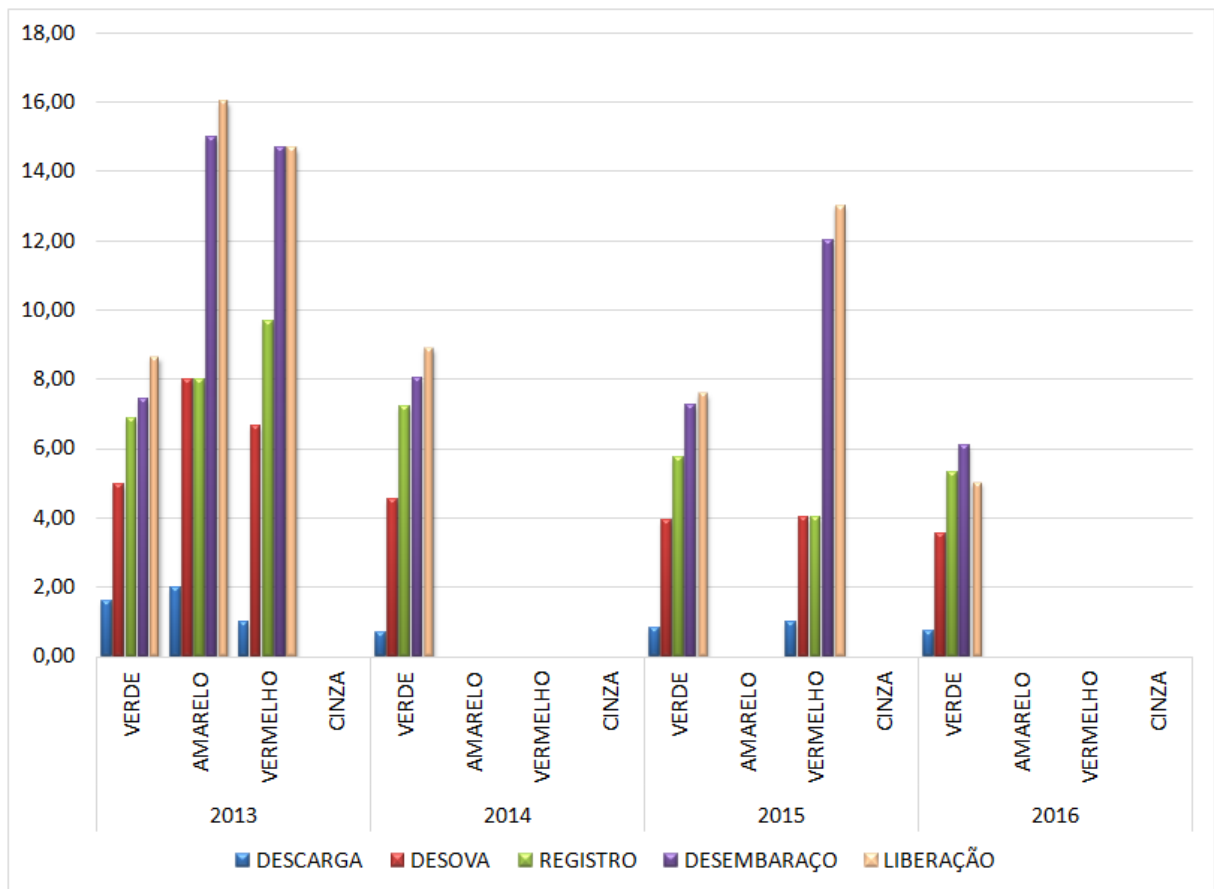
Esses dois fatores atrasaram o registro da DI em 111 dias, o que obviamente ultrapassou o prazo de permanência no terminal para ser decretado perdimento da carga, porém, o importador conseguiu entrar com solicitação de relevação da pena de perdimento e dar andamento ao processo normalmente.

Em 2014 novamente houve discrepância no *lead time* de canal amarelo. Isso ocorreu porque o único processo de canal amarelo sofreu um atraso de 22 dias desde a chegada do navio até o registro da DI.

Este atraso deve-se ao fato de que o importador detectou, somente depois da chegada da carga ao Brasil, que algumas descrições de mercadorias estavam erradas e foi necessário, portanto alterar a descrição que conseqüentemente alterou a NCM de modo que a NCM correta exigia Licença de Importação conforme o tratamento administrativo da mercadoria.

Somente após o registro e deferimento da LI é que foi possível prosseguir com registro da DI e dar andamento ao processo.

Apenas a título de comparação, o gráfico da figura 12 a seguir, demonstra os *lead times* novamente, porém agora desconsiderando os processos de canal amarelo tratados anteriormente.

**Figura 12** - Gráfico com Lead times conforme o canal de parametrização (revisado)

**Fonte:** Elaborado pela autora com base em análise de relatórios de desempenho

Este gráfico traz interessantes conclusões com relação aos *lead times*, pois é possível observar uma queda gradual de todos os tempos analisados. Isso comprova que as iniciativas de simplificação de procedimentos surtem resultados expressivos que com certeza também impactam nos custos e aumento da competitividade.

Neste sentido é interessante observar que em 2015 houve apenas um processo de canal vermelho, no qual o tempo de liberação foi afetado, pois em ato de conferência o fiscal identificou a classificação incorreta da mercadoria e com isso foram gastos mais dias para retificação da DI, recolhimento diferença de tributos e multas por erro e o tempo até que o fiscal reanalisasse o processo e efetivasse o desembaraço aduaneiro.

Como este processo citado teve seu *lead time* afetado por erro do importador e não diretamente por problemas estruturais de procedimentos, considerando apenas os processos de canal verde de 2015 e 2016, é possível observar que os *lead times* ficaram abaixo de 10 dias e isso demonstra que, em princípio, o Brasil já está conseguindo alcançar a meta estabelecida para 2017.

### 3.3 Resultados e discussão

Nos relatórios *LPI*, conforme visto na tabela 5, foi possível observar que os países com maior pontuação no quesito “desembaraço aduaneiro” nos últimos anos têm sido Singapura, Alemanha, Países Baixos, Finlândia, Reino Unido, Canadá, Hong Kong, Suécia, Luxemburgo, Suíça, Noruega, Nova Zelândia e Austrália. Países esses que conhecidamente possuem grandes movimentações de carga (que exigem procedimentos ágeis a fim de evitar possíveis congestionamentos e morosidade nas movimentações, que por sua vez geram custos) ou, países que mesmo pequenos, por configurarem parte de um bloco econômico bem consolidado, já possuem implantados programas criados especificamente com o fim de colaborar com a agilização dos procedimentos de liberação aduaneira, como por exemplo, o programa OEA – Operador Econômico Autorizado.

Segundo a Receita Federal (2015), este programa é uma certificação concedida pelas Aduanas aos operadores da cadeia logística internacional que atendam aos níveis de segurança, conformidade e confiabilidade estabelecidos em seus Programas OEA. O Programa Brasileiro é disciplinado pela Instrução Normativa RFB nº 1598/2015. Assim como o Portal Único, (também chamado de Portal Siscomex), o OEA é uma iniciativa adotada devido ao Acordo de Facilitação do Comércio assinado em dezembro de 2013 durante a rodada de Doha em Bali na Indonésia. O Programa de OEA é utilizado por mais de 70 países no mundo e todos seguem as diretrizes estabelecidas pela Estrutura Normativa *SAFE* da Organização Mundial das Aduanas.

Como se trata de um programa internacional, quando os países obedecem aos mesmos princípios, isso possibilita a assinatura entre as Aduanas de acordos mútuos (Acordos de Reconhecimento Mútuo), os quais permitem o reconhecimento das certificações OEA emitidas por outros países e a consideração deste operador como confiável. Ou seja, quando uma Aduana estrangeira reconhece que a empresa do outro país possui certificação OEA isso permite a redução de retrabalho nos portos, aeroportos e pontos de fronteiras e a concessão de benefícios recíprocos, especialmente relacionados ao tratamento prioritário das cargas dos OEAs, visto que este é um dos grandes benefícios do programa. Assim, conseqüentemente, as

cargas dos OEAs possuem menores tempos de despacho e previsibilidade, que por sua vez é uma grande oportunidade de redução de custos associados à logística.

Segundo o artigo 12-A da Instrução Normativa RFB nº 1.598/15, “o processo de certificação no Programa OEA consiste na avaliação do processo de gestão adotado pelo requerente para minimizar os riscos existentes em suas operações de comércio exterior”.

Para certificação no Programa OEA, é necessário:

- Atender aos Requisitos de Admissibilidade (art. 14), que tornam o operador apto a participar do processo de certificação no Programa OEA;
- Atender aos Critérios de Elegibilidade (art. 15), que indicam a confiabilidade do operador; e
- Atender aos Critérios Específicos por modalidade ou por interveniente:
- Atender aos Critérios de Segurança aplicados à cadeia logística (art. 6º) a serem cumpridos para fins de certificação como OEA-S.
- Atender aos Critérios de Conformidade em relação às obrigações tributárias e aduaneiras (art. 7º) a serem cumpridos para fins de certificação como OEAC Nível 1 e OEAC Nível 2.

Recentemente houve um outro incentivo para que iniciativas como essas sejam cada vez mais intensificadas, pois apesar de alguns poucos países serem contra a evolução natural da globalização por meio da liberalização cada vez maior do comércio internacional, este parece ser um caminho inevitável não só para o comércio como para o progresso das nações como um todo. Um sinal disso é que este incentivo se traduz na entrada em vigor do Acordo de Facilitação do Comércio assinado em Bali em 2013.

Conforme informado anteriormente, apesar de ter sido assinado inicialmente em 2013, conforme as regras da OMC, para que este acordo se estendesse automaticamente a todos os membros era necessário respeitar a regra de que deveriam-se obter 2 terços das adesões dos países membros. E isso ocorreu recentemente em 22 de fevereiro de 2017 quando Chade, Jordânia, Omã e Ruanda ratificaram a assinatura do acordo completando, portanto, os 110 países membros necessários para fazer o TFA entrar em vigor efetivamente para todos. Ou seja, a partir de agora, com a entrada em vigor do acordo, os países que não implementarem os compromissos presentes no acordo poderão ser acionados juridicamente na OMC acusados de protecionismo.



A OMC calcula que este acordo pode aumentar as exportações mundiais em até US\$ 1 trilhão por ano, considerando que, quando os países fizerem as reformas previstas no tratado para reduzir a burocracia, o custo do comércio global será reduzido em 14,3%. Um estudo da CNI (Confederação Nacional da Indústria) estima que já em 2017, ao final da implantação do Programa Portal único de Comércio Exterior, haja um adicional de US\$ 39,75 bilhões (em dólares de 2013), em exportação e importação e com o contínuo crescimento das exportações, a CNI calcula que esse valor possa chegar a cerca de US\$ 70,5 bilhões em 2030 (CNI, 2015). Os principais beneficiados serão os países em desenvolvimento, já que possuem maior espaço para ganhos de eficiência, pois conforme visto no relatório *LPI*, pequenas iniciativas de mudanças procedimentais e estruturais nestes países trazem grandes resultados em pouco tempo.

No que se refere à adesão do Brasil, quase a totalidade do acordo já possui iniciativas implementadas, pois, conforme o MDIC (2017), de um total de 47 compromissos criados pelo Acordo de Facilitação, o Brasil anunciou à OMC que adotará 42 deles imediatamente. Apenas 5 compromissos serão implementados em um prazo posterior à data de entrada em vigor do acordo, pois demandam o desenvolvimento de ferramentas específicas por parte do governo brasileiro, como para o processamento antecipado de documentos de importação.

Um destes compromissos assumidos no Acordo de Facilitação do Comércio é o de que os países membros devem calcular e publicar, periodicamente e de maneira uniforme, o tempo médio necessário para a liberação de mercadorias, pelo uso de ferramentas como, dentre outras, o Estudo sobre o Tempo de Liberação da OMA. Atendendo a este pressuposto, o Brasil divulgou seu primeiro estudo em dezembro de 2015 (RECEITA FEDERAL, 2015).

Nele, foram realizadas apurações dos tempos de dois diferentes períodos, o primeiro compreendeu o período de outubro de 2013 a março de 2014 no qual foram contabilizados 582.081 Conhecimentos Eletrônicos de Carga (CE). E a segunda apuração abrangeu o período de abril de 2014 a fevereiro de 2015, onde 1.034.129 CE foram estudados. Nestas apurações “percebeu-se uma redução no tempo total do processo de importação de bens no modal marítimo [considerando desde a atracação do navio até a entrega da mercadoria ao importador no porto] de 16,44 para 14,39 dias, o que representou 12,5%.” (RECEITA FEDERAL, 2015).

Apesar de os períodos considerados nos estudos de caso desta dissertação não serem idênticos aos períodos do estudo feito pela Receita Federal, é possível notar que a empresa Alfa em 2014 teve como seu maior tempo 14,67 dias e a empresa Beta teve como seu maior *lead time* 13 dias em 2015. Estes dados demonstram que as iniciativas que vem sendo

tomadas pelo governo com o intuito de diminuir a burocracia do comércio internacional, vem surtindo efeito gradativo, o que influi diretamente na redução de custos e potencialização da competitividade do Brasil no cenário internacional.

Segundo a Revista Fato Gerador (2016), na importação, aproximadamente de 85% das declarações foram desembaraçadas em menos de 24 horas (considerando-se a contagem do prazo a partir da data de registro da DI até o desembaraço) no 1º semestre de 2016. Fato esse que demonstra uma melhoria considerável em comparação com o ano anterior conforme o Balanço Aduaneiro Anual de 2015, quando o tempo médio de despacho na importação (DI), considerando desde o momento do registro da declaração até o seu desembaraço, foi de 1,68 dia (RECEITA FEDERAL, 2015).

Outro ponto importante a ser ressaltado é de que tanto no estudo feito pela receita federal, quanto nos estudos de caso das empresas Alfa e Beta a maior demora ocorreu as cargas necessitaram passar por anuência com procedimento de registro, análise e deferimento de Licenças de Importação (LI) por órgãos anuentes como, por exemplo, Anvisa, Mapa, Ibama, Decex, etc. Neste quesito é válido salientar que conforme a Portaria Secex nº 23/2011, os órgãos anuentes têm até 60 dias para analisar e conceder o deferimento de uma LI, e quando se trata de mercadoria aguardando no porto este prazo é completamente decisivo para inviabilizar os custos da importação.

Um último fator que muito colaborou para a extensão dos *lead times* do estudo de caso foi o fato de que apesar de o art. 4º do Decreto nº 70.235/1972 determinar que os servidores públicos devem executar os atos processuais no prazo de oito dias, não há, na legislação vigente, nenhuma determinação específica para a conclusão do despacho aduaneiro de importação. Este é um aspecto polêmico entre os profissionais da área já que é fator determinante para liberação da mercadoria e impacto nos custos totais do processo. Assim, quando as cargas demoram mais de oito dias para serem desembaraçadas, as empresas importadoras (ou exportadoras) devem recorrer a via judicial para requerer a liberação imediata de suas mercadorias. Embora os fiscais provavelmente tenham metas internas a bater com relação ao tempo gasto num processo, para o importador esta informação não é divulgada, e a cada exigência de documento os dias vão se estendendo e os custos com armazenagem, por exemplo, conseqüentemente aumentando.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O principal objetivo deste trabalho foi identificar e mapear os principais procedimentos, barreiras e gargalos logísticos existentes nas operações de importação pelo Porto de Santos analisando e mensurando seus impactos nos *lead times* de liberação das cargas. Para tanto foram pesquisados estudos internacionais como o *LPI* e o *Doing Business* do Banco Mundial, a fim de comparar o desempenho do Brasil com outros países visando identificar os principais gargalos e barreiras. Analisando os relatórios *LPI* foi possível detectar que a maior barreira à competitividade brasileira são os procedimentos que impactam no Desembaraço Aduaneiro.

Durante a elaboração desta dissertação foram identificados os principais procedimentos aduaneiros de importação, conforme o item 1.5 e as principais barreiras do comércio exterior, bem como os gargalos logísticos com foco no desempenho do porto de Santos, conforme identificado na Fundamentação Teórica. Também foi diagnosticada e mensurada a influência destes obstáculos no *lead time* da liberação de cargas nas operações de importação por meio do estudo de caso com as empresas Alfa e Beta, onde foi possível notar que ocorre um considerável aumento no *lead time* das cargas que necessitam de LI (licença de importação) e, também, nas cargas que sofrem erros de classificação na NCM.

E, por fim, foram pesquisadas as ações que estão sendo tomadas nacional e internacionalmente com relação aos obstáculos do comércio exterior tais como as iniciativas advindas do Acordo de Bali, programa OEA e Portal Único. Elas são soluções que vem sendo implantadas em nível micro e macroeconômico, isto é: em âmbito interno nas empresas (com ajustes para conseguir a certificação OEA, por exemplo) e em âmbito externo por meio de medidas governamentais para o aprimoramento da eficiência logística no comércio exterior. Este é o caso do investimento do governo no Portal Único de Comércio Exterior, visando integrar ainda mais a atuação dos órgãos intervenientes a fim de tornar o Comércio Exterior Brasileiro cada vez mais ágil e Competitivo. Neste sentido, com os dados estudados até o momento tanto na pesquisa bibliográfica quanto no estudo de caso, é possível concluir que tem havido uma melhoria gradativa nos *lead times* de cada uma das etapas dos procedimentos de desembaraço aduaneiro e conseqüentemente diminuição do *lead time* total das importações. É notório também que essa melhora tem sido intensificada pelas iniciativas oriundas do Acordo de Facilitação do Comércio assinado em Bali, Indonésia no fim de 2013.

Assim, é possível afirmar, portanto, que os objetivos desta pesquisa foram atingidos com sucesso.

Este estudo espera contribuir para o conhecimento acadêmico no sentido de incentivar que cada vez mais profissionais e empresas busquem realizar estudos comparativos de seu desempenho não só em âmbito nacional como também internacional. Relatórios como o *LPI* e o *Doing Business* se demonstraram eficientes ferramentas para este fim e o estudo de caso comprovou que as tendências apontadas neles se confirmaram na prática.

Como estudos futuros, muitas vertentes podem ser exploradas. É possível ampliar a pesquisa com empresas exportadoras; aumentar a abrangência da amostra visando trabalhar com mais dados, e analisar também histórico de empresas mais recentes nesta área, principalmente devido à baixa incidência de canais amarelos, vermelhos e cinzas, baixa incidências de processos com Licença de importação e às diferenças entre cargas que sofrem desova antes do registro da DI e as que permanecem em contêiner. É possível também, em estudos futuros pesquisar o impacto que os procedimentos aduaneiros causam no fluxo e *lead time total* das fábricas das empresas Alfa e Beta e se é possível aplicar alguma ferramenta *kaizen* (melhoria contínua, em japonês) ou *lean process* para otimizar estes fluxos. Além disso, seria interessante também estender a pesquisa para outros portos, além do de Santos, pois, apesar de os procedimentos aduaneiros serem regras federais, os tempos sofrem grandes alterações de um porto para outro devido ao volume de movimentação dos portos e principalmente ao tempo que os órgãos anuentes demoram para analisar e deferir as licenças de importação que varia bastante de aduana para aduana. Outro ponto interessante a ser explorado pode ser a extensão desta pesquisa visando o entendimento dos procedimentos aduaneiros em portos de outros países, no sentido de descobrir, por exemplo, se outras aduanas também trabalham com o conceito de canais de parametrização, anexação de documentos digitais, etc.

## REFERÊNCIAS

AAKER, David.; KUMAR, V. & DAY, G. **Marketing research**. John Wiley & Sons, Inc. 1995.

AKABANE, Getulio Kazue. **Avaliação da Competitividade Global e o Porto de Santos**. eGesta (UNISANTOS), v. 4, p. 107-123, 2008.

AKABANE, Getulio Kazue; FARIAS, Odair Oliva de; SILVA, Thames Richard. **A avaliação de desempenho nas interfaces logísticas: um estudo de caso da indústria de fertilizantes**. In: SIMPOI. São Paulo: EAESP FGV, 2008.

AKABANE, Getulio Kazue; FONSECA, Sergio Ulisses Lage. **Análise da eficiência da gestão por projetos em um pequeno operador de logística internacional nos serviços de agenciamento de cargas e desembarço aduaneiro**. In: Anais da Assembleia Anual CLADEA, Santiago do Chile, Chile, 2005

ALICEWEB. **Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior**. Disponível em: <<http://aliceweb.mdic.gov.br/>> Acesso em: 22 abr. 2017

ALICEWEB. **Metodologia: Principais conceitos e variáveis estatísticas**. Disponível em: <<http://aliceweb.mdic.gov.br/menu/index/id/2/>> Acesso em: 12 jan. 2011

BALBINO, Fernanda. **Ministério Público volta a pedir restrição da dragagem do Porto**. Publicado em 02 dez 2016. Disponível em: <<http://www.tribuna.com.br/noticias/noticias-detalle/porto%26mar/ministerio-publico-volta-a-pedir-restricao-da-dragagem-do-porto/?cHash=1d9bf0b94bd20d0587c1c81b744d4484>> Acesso em 06 jan 2017.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos, Planejamento, Organização e Logística Empresarial**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

BARBOSA, Paulo. **Tipo de rebocador é motivo de polêmica**. Publicado em: 08 dez. 2009. Disponível em: <<http://www.kincaid.com.br/clipping/2294/Tipo-de-rebocador.html>> Acesso em 02 fev. 2011

BIZELLI, João dos Santos. **Importação: Sistemática administrativa, cambial e fiscal**. São Paulo: Aduaneiras, 2006

BLAUWENS, Gust; DE BAERE, Peter; VAN DE VOORDE, Eddy. **Transport Economics**. Editora de Boeck, 2006.

BOWERSOX, Donald J., CLOSS, David J. e COOPER, M. Bixby. **Gestão Logística de Cadeias de Suprimentos**. Editora Bookman, 2006

BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009**. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6759.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6759.htm)> Acesso em: 30 maio 2016

BRASIL. **Decreto nº 1.901, de 09 de maio de 1996**. Promulga o Protocolo Adicional ao

Tratado de Assunção sobre a Estrutura Institucional do MERCOSUL (Protocolo de Ouro Preto), de 17/12/1994. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d1901.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d1901.htm)> Acesso em: 30 nov 2016

**BRASIL. Decreto nº 766, de 3 de março de 1993.** Altera a Nomenclatura do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/D0766.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0766.htm)> Acesso em: 30 nov 2016

**BRASIL. Decreto nº 97.409, de 22 de dezembro de 1988.** Promulgação à Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/D97409.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D97409.htm)> Acesso em: 30 nov 2016

**BRASIL. Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972.** Dispõe sobre o processo administrativo fiscal, e dá outras providências. Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d70235cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d70235cons.htm)> Acesso em: 30 jun 2017

**BRASIL. Instrução Normativa RFB Nº 1598, de 09 de dezembro de 2015.** Dispõe sobre o Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado. Disponível em:

<<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=70204&visao=anotado>> Acesso em: 25 out 2016

**BRASIL. Instrução Normativa SRF Nº 800, de 27 de dezembro de 2007.** Dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados. Disponível em:

<<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=15753>> Acesso em: 25 nov 2015

**BRASIL. Instrução Normativa SRF Nº 680, de 02 de outubro de 2006.** Disciplina o despacho aduaneiro de importação. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=15618>> Acesso em: 25 maio 2015

**BRASIL. Tratado de Assunção.** Tratado para a constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (26/03/1991). Disponível em:

<[http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl\\_1270491919.pdf](http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1270491919.pdf)> Acesso em 29 maio 2016

**BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região TRF-4 - Processual civil. Tributário. Despacho aduaneiro. Canal vermelho. Entrega Antecipada. Descabimento.** Agravo Legal em Agravo de Instrumento: AI 50429393320154040000 5042939-33.2015.404.0000 - Inteiro Teor. Disponível Em: <<https://trf-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/266534564/agravo-legal-em-agravo-de-instrumento-ai-50429393320154040000-5042939-3320154040000/inteiro-teor-266534629>> Acesso em 30 jun 2017

**CAMPOS, Andrea. Alfândega de Santos define metas para reduzir tempo de despacho.**

Edição nº 457 da revista Sem Fronteiras. Publicada pela Aduaneiras em 14 mar. 2011.

Disponível em: <<http://www.aduaneiras.com.br/noticias/semfronteiras/default.asp?m=2&artigoid=4564>>. Acesso em 20. Abr. 2011

\_\_\_\_\_, **Comércio Exterior Carece de Projetos**. Disponível em:  
<[http://www.aduaneiras.com.br/noticias/noticias/noticias\\_texto.asp?acesso=2&ID=20714798](http://www.aduaneiras.com.br/noticias/noticias/noticias_texto.asp?acesso=2&ID=20714798)  
>. 21. abr. 2011

CAMPOS, Cesar Cunha. **Análise da Competitividade Internacional dos Valores Cobrados pelos Serviços de Praticagem no Porto de Santos**. Estudo elaborado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV em 2009, encomendado pela empresa “Práticos Serviços de Praticagem do Porto de Santos e Baixada Santista S/S Ltda - Santos Pilots”. Disponível em:  
<<http://www.sppilots.com.br/arquivos/r13.pdf>> Acesso em: 11 dez 2009.b

CAÑETE, Karla Vaz S; CARVALHO, Denilson Luiz de; POZO, Hamilton. **Just in time e eficiente consumer response**: um estudo sobre a correlação entre as duas filosofias de administração e abastecimento. Pág 772 à 783 dos Anais do VIII Workshop de Pós-Graduação e Pesquisa do Centro Paula Souza realizado em 8 e 9 de outubro de 2013. ISSN: 2175-1897. Disponível em: <[http://www.cps.sp.gov.br/pos-graduacao/workshop-de-pos-graduacao-e-pesquisa/008-workshop-2013/trabalhos/logistica\\_e\\_gestao\\_da\\_cadeia\\_de\\_suprimentos/121469\\_772\\_783\\_FINAL.pdf](http://www.cps.sp.gov.br/pos-graduacao/workshop-de-pos-graduacao-e-pesquisa/008-workshop-2013/trabalhos/logistica_e_gestao_da_cadeia_de_suprimentos/121469_772_783_FINAL.pdf)>  
> Acesso em 03 abr. 2017

CHASE, Richard B.; AQUILANO, Nicholas J. - **Gestão da produção e das operações**: perspectiva do ciclo de vida. Lisboa: Monitor, 1995.

CHOPRA, Sunil. e MEINDL, Peter – **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos – Estratégia, Planejamento e Operação – 2ª reimpressão** - Editora Pearson, 2006

CHURCHILL, Gilbert. **Marketing research**: methodological foundations. 2a ed. The Dryden Press. 1998.

CNI – Confederação Nacional da Indústria. **Impactos da facilitação do comércio sobre a indústria de transformação no Brasil**. Brasília: CNI, 42 p.: il, 2015

COSTA, Andrea Chaves. **Fiscalização Aduaneira e seu efeito sobre o cumprimento espontâneo das obrigações tributárias na importação**. Dissertação (Mestrado em Economia do setor público). Universidade de Brasília, Instituto de ciências Humanas, Departamento de Economia. Brasília, 2010.

CODESP, Companhia Docas do Estado de São Paulo. **Porto de Santos alcança maior índice da balança comercial no ano**. Disponível em:  
<<http://www.portodesantos.com.br/pressRelease.php?idRelease=1134>> Acesso em 30 maio 2017

CODESP, Companhia Docas do Estado de São Paulo. **Panorama do Porto de Santos**. Disponível em:  
<[http://www.portodesantos.com.br/down/imprensa/panorama\\_porto\\_2017.pdf](http://www.portodesantos.com.br/down/imprensa/panorama_porto_2017.pdf)> Acesso em 20 abr. 2017

CSCMP - Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) - **Supply Chain Management Definitions** - Disponível em: <<http://cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp>>. Acesso em: 08 mar. 2011

CURWIN, Jon & SLATER, Roger. **Quantitative methods for business decisions**. 3ed. 1991.

DRUCKER, Peter F. **Introdução à Administração**. 3ªed. São Paulo: Pioneira, 1998.

FARIA, Fábio Martins. **A Defesa Comercial** - Origens e Regulamentação das Medidas Antidumping, Compensatórias e de Salvaguardas. São Paulo: Aduaneiras, 2003

FURLAN, Patrícia Kuzmenko. **Análise dos procedimentos operacionais e burocráticos dos portos brasileiros**: estudo de caso do Porto de Santos. Dissertação (Mestrado em Ciências). Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, Departamento de Engenharia Naval e Oceânica, 2013.

HAUSMAN, Warren H.; LEE, Hau L.; SUBRAMANIAN, Uma. **The Impact of Logistics Performance on Trade**. POMS - Production and Operations Management Society. Vol. 22, No. 2, pp. 236–252. ISSN 1059-1478. DOI 10.1111/j.1937-5956.2011.01312.x. March–April, 2013

HUMMELS, David L; SCHAUR Georg. **Time as a Trade Barrier**. American Economic Review, 103(7):2935-59, 2013

HUMMELS, David L; MINOR, Peter. **Time as a Barrier to Trade: A GTAP Database of Ad Valorem Trade Time Costs**. Presented in 2010 at the 13th Annual Conference on Global Economic Analysis, Penang, Malaysia. Published in 2011. Disponível em: <<https://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/6124.pdf>> Acesso em 18 dez. 2015

HUYBRECHTS, M; MEERSMAN, H; VAN DE VOORDE, E; HOOYDONK, E Van; VERBEKE, A; WINKELMANS, W. **Port Competitiveness: An economic and legal analysis of the factors determining the competitiveness of seaports**, Editora De Boeck, 2002.

IBPT – Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação. **Estudo da relação da carga tributária versus retorno dos recursos à população em termos de qualidade de vida**. Disponível em: <<https://ibpt.com.br/img/uploads/novelty/estudo/2171/IRBES2015.pdf>> Acesso em: 12 jul. 2015

IBPT – Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação. **Quase 5 milhões de normas foram editadas no país, desde a Constituição de 88**. Gilberto Luiz do Amaral. Publicado em 2014. Disponível em: <<https://www.ibpt.org.br/noticia/1927/Quase-5-milhoes-de-normas-foram-editadas-no-pais-desde-a-Constituicao-de-88>> Acesso em 01 mar 2015

IBPT – Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação. **Carga tributária brasileira é quase o dobro da média dos BRICS**. Estudo do IBPT. Gilberto Luiz do Amaral. Publicado em 2013. Disponível em: <<https://www.ibpt.org.br/noticia/1443/Carga-tributaria-brasileira-e-quase-o-dobro-da-media-dos-BRICS>> Acesso em: 04 out 2014

JORNAL DO BRASIL. **Brasil tem apenas 13% das estradas pavimentadas**. Publicada em 02 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.jb.com.br/pais/noticias/2015/11/02/brasil-tem-apenas-13-das-estradas-pavimentadas/>> Acesso em: 02 abr. 2017



KEEDI, Samir. **Logística, transportes e futuro**. Revista Sem Fronteiras. 470ª ed. Disponível em: <<http://www.aduaneiras.com.br/noticias/semfronteiras/default.asp?m=2&artigoid=4734>> Acesso em 12. dez. 2012

KEEDI, Samir. **Incoterms 2010 e seu desconhecimento**. Revista Sem Fronteiras Express - Edição Semanal nº 2292, 2014

KNELLER, Richard; PISU, Mauro. **Barriers to Exporting: What are They and Who do They Matter to?** Blackwell Publishing Ltd. DOI: 10.1111/j.1467-9701.2011.01357.x. The World Economy, 2011

KINNEAR, Thomas C. & TAYLOR, James R. **Marketing research: an applied approach**. Mc Graw Hill. 1979.

KISH, Leslie. **Survey sampling**. John Wiley & Sons, Inc. 1965.

LOPEZ, José Manoel Cortiñas; GAMA, Marilza. **Comércio Exterior Competitivo**. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2010

LUNARDI, Angelo Luiz. **Incoterms e “local de entrega”**. Publicado em 2 maio 2013. Disponível em: <<http://www.comexblog.com.br/importacao/incoterms-e-local-de-entrega>> Acesso em 10 maio 2015

MAGEE, Christopher S. P. **Why are trade barriers so low?** The political economy of protectionism. IEA - Institute of Economic Affairs. Published by Blackwell Publishing, Oxford. October, 2011

MALHOTRA, Naresh K. **Pesquisa de Marketing: Uma orientação Aplicada**. 6 ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **Ação civil pública contra a CODESP e IBAMA**. Inquérito Civil Público nº 1.34.012.000536/2011-13, Vol. I e II e Anexo I. De 25 de junho de 2015. Disponível em: <[http://www.prsp.mpf.gov.br/sala-de-imprensa/noticias\\_prsp/15.4665-36-1.-peticao-inicial.pdf](http://www.prsp.mpf.gov.br/sala-de-imprensa/noticias_prsp/15.4665-36-1.-peticao-inicial.pdf)> Acesso em 15 jan. 2017

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **Ação civil pública contra a CODESP e IBAMA**. Autos nº 0004665-36.2015.403.6104. De 16 de novembro de 2016. Disponível em: <<http://www.mpf.mp.br/sp/sala-de-imprensa/docs/reitera-liminar-dragagem-santos>> Acesso em 15 jan. 2017

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Tratamento Administrativo de Importação**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/importacao/tratamento-administrativo-de-importacao>> Acesso em: 15 jul 2016

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Importação**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=246>>. Acesso em: 7 maio 2011

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Entra em vigor em âmbito internacional o Acordo sobre Facilitação de Comércio da OMC**. Disponível em:

<<http://www.mdic.gov.br/noticias/2316-entra-em-vigor-em-ambito-internacional-o-acordo-sobre-facilitacao-de-comercio-da-omc>> Acesso em 22 fev. 2017

MONTEIRO JUNIOR, Jorge.; VENDRAMETTO, Oduvaldo; ROCHA, Adilson. **Recof:** instrumento para melhorar competitividade das micro e pequenas empresas do setor automotivo. Revista da Micro e Pequena Empresa, Campo Limpo Paulista, v.6, n.2, p.44-54, 2012 (Mai-Ago), 2012. ISSN: 1982-2537. Disponível em: <<http://faccamp.br/ojs-2.4.8-2/index.php/RMPE/article/view/408/237>> Acesso em 20 jun. 2017

NOGUEIRA, Saulo P L. **Como derrubar as barreiras internacionais de comércio.** 1 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2006.

NORDAS, Hildegunn Kyvik. **Time as a trade barrier:** implications for low-income countries. OECD – Organization for Economic Cooperation & Development. OECD Economic Studies No. 42, 1, 2006

NOTTEBOOM, Theo E. **The time factor in liner shipping services.** Publicado em 1º mar. 2006. Disponível em: <<http://www.palgrave-journals.com/mel/journal/v8/n1/pdf/9100148a.pdf>> Acesso em: 15 out. 2015.

NOTTEBOOM, Theo E. **Ports Are More Than Piers - Liber Amicorum** Presented to Prof. Dr. Willy Winkelmanns. Hardcover, 2006

NOTTEBOOM, Theo E.; DUCRUET, César; LANGEN, Peter W. de. **Ports in Proximity:** Competition and Coordination Among Adjacent Seaports. Ashgate Publishing, Ltd., 2009

NOTTEBOOM, Theo E.; RODRIGUE, Jean-Paul. **Port regionalization: towards a new phase in port development.** University of Antwerp: ITTMA – Institute of Transport and Maritime Management Antwerp. Maritime Policy and Management, Vol. 32, No. 3, 297–313, July–September 2005

NOTTEBOOM, Theo E.; WINKELMANS, Willy. **Structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge?** Publicado em 06 dez. 2010. Disponível em: <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088830119197>> Acesso em: 15 out. 2015.

NOVAES, Antonio Galvão. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição:** Estratégia, Operação e Avaliação. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004

NOVAES, Antonio Galvão A. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição.** Rio de Janeiro: Campus, 2001

OLENIKE, João Eloi. **De olho nos vilões da carga tributária.** Jornal do Comércio. Disponível em <<http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=55964>> Acesso em: 03 abr 2011

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Burocracia.** Revista Sem Fronteiras. Edição nº 443, Editora Aduaneiras, 2010.

PRAZERES, Tatiana Lacerda. **A OMC e os blocos regionais.** Aduaneiras, 2008

PRAZERES, Tatiana Lacerda. **Comércio Internacional e Protecionismo:** As Barreiras

Técnicas na OMC. São Paulo: Aduaneiras, 2003

PIRES, Sílvio R. I. **Gestão da Cadeia de Suprimentos: (Suply Chain Management) - Conceitos, Estratégias, Práticas e Casos.** 1ª ed. 3ª reimpressão. São Paulo: ATLAS, 2007

PORTAL SISCOMEX. **Simulador de Tratamento Administrativo.** Disponível em: <[https://siscomex.desenvolvimento.gov.br/tratamento/private/pages/consulta\\_tratamento.jsf](https://siscomex.desenvolvimento.gov.br/tratamento/private/pages/consulta_tratamento.jsf)> Acesso em 12 dez 2016

RECEITA FEDERAL. **Estudo e Análise dos tempos do Despacho de Importação no modal marítimo no Brasil.** Publicado em dezembro de 2015. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/dados/resultados/aduana/levantamento-dos-tempos-da-carga-maritima-de-importacao>> Acesso em 20 jun. 2016

RECEITA FEDERAL. **Balanco Aduaneiro Anual 2015.** Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/dados/resultados/aduana/arquivos-e-imagens/balanco-aduaneiro-2015.pdf>> Acesso em 13 jun. 2016

RECEITA FEDERAL. **Fluxograma do Despacho de Importação (DI).** Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/despacho-de-importacao/etapas-do-despacho-aduaneiro-de-importacao/despacho-de-importacao-di>> Acesso em: 30 maio 2015

RECEITA FEDERAL. **Presença de Carga.** Por Subsecretaria de Aduana e Relações Internacionais — publicado 25/11/2014 17h37, última modificação 13/03/2015 11h26. Disponível em: < <http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/procedimentos-preliminares/presenca-de-carga>> Acesso em: 12 jun 2015

REVISTA FATO GERADOR. **Resultados do 1º semestre de 2016.** Revista Fato Gerador, nº 11. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/publicacoes/revista-fato-gerador/revista-fato-gerador-11edicao.pdf>> Acesso em 20 set. 2016

REVISTA PORTUÁRIA ECONOMIA E NEGÓCIOS. **Burocratização dos processos aduaneiros penaliza comércio exterior brasileiro.** Bittencourt Editora: Itajaí/SC. Anuário 2016.

RODRIGUES, Andrei José. **O controle administrativo das importações no Brasil e na OMC.** Dissertação (Mestrado Profissionalizante em Economia – Desenvolvimento e Comércio Internacional.). Universidade de Brasília, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade – FACE, Departamento de Economia, Departamento de Economia. Brasília, 2011.

SAMPIERI, Roberto H.; COLLADO, Carlos F.; LUCIO, Maria P. B.. **Metodología de la Investigación.** 4ª ed. México, MX. Mac Graw Hill, 2006. 736 p

SELLTIZ, C. e outros. **Métodos de pesquisa nas relações sociais.** "Tradução de Dante Moreira Leite. São Paulo: EPU. Editora da Universidade de São Paulo, 1975.

SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS. **Sistema Portuário Nacional.** Publicado em : 17 mar. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario->

nacional> Acesso em 20 abr. 2017

SETTI JR, Helio Ernesto. **Qual a Diferença entre *Procurement* e Compras?** Publicado em 20 de agosto de 2014. Disponível em: <<https://www.linkedin.com/pulse/20140820164424-113156949-qual-a-diferen%C3%A7a-entre-procurement-e-compras>> Acesso em 15 dez. 2015

SHEPHERD, Ben. **Trade times, importing and exporting: firm-level evidence.** Vol. 20, Nos. 7-9, 879-883, <http://dx.doi.org/10.1080/13504851.2012.756574>, Applied Economics Letters, Routledge, 2013

SOUZA, Celia Regina de Gouveia; SOUZA, Agenor Pereira; FERREIRA, Reinaldo Silveira; ROSA, Eduardo Garcia; MUNARIN, Paulo César. **Programa de Monitoramento Praia para avaliação de possíveis impactos da dragagem de aprofundamento do canal do Porto de Santos: síntese da abordagem metodológica.** XIII Congresso da Associação Brasileira de Estudos do Quaternário ABEQUA. Disponível em: <[http://www.abequa.org.br/trabalhos/CELIA\\_SOUZA\\_PMPPr.pdf](http://www.abequa.org.br/trabalhos/CELIA_SOUZA_PMPPr.pdf)> Acesso em 17 jan. 2017

SOUZA, Marcos. **Liberalização, Importação e Crescimento Econômico na América Latina.** Tese (Doutorado em Economia). Universidade de Brasília, Instituto de ciências Humanas, Departamento de Economia. Brasília, 2007

UNECE. **Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window.** Centro das Nações Unidas para Facilitação de Comércio e Negócios Eletrônicos (UN/CEFACT), Nova York e Gênova, 2005. Disponível em: <[https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33\\_trd352e.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352e.pdf)> Acesso em 10 jan. 2017

UNESP - Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. **Manual de Importação da Unesp.** 2003 Disponível em: <[http://unesp.br/prad//mostra\\_arq\\_multi.php?arquivo=6557](http://unesp.br/prad//mostra_arq_multi.php?arquivo=6557)> Acesso em: 7. maio 2011

VAN DE VOORDE, Eddy & VERHOEVEN Patrick. **The economics of port authority: A framework for ex-post evaluation.** Department of Transport and Regional Economics. University of Antwerp. Research paper 2014-017. Disponível em: <<https://www.uantwerpen.be/images/uantwerpen/container1244/files/TEW%20-%20Onderzoek/Working%20Papers/RPS/2014/RPS-2014-017.pdf>> Acesso em: 12 out. 2015

WANKE, Peter - **Estratégia de Posicionamento Logístico: Conceitos, Implicações e Análise da Realidade Brasileira** - Disponível em: <<http://www.profpeterwanke.com.br/documentos/13%20%20ESTRATEGIA%20DE%20POSICIONAMENTO%20LOGISTICO%20CONCEITOS,.pdf>>. Acesso em: 1º. maio 2011

WERNECK, Paulo. **Legislação Esdrúxula.** Disponível em: <[http://www.aduaneiras.com.br/noticias/artigos/artigos\\_texto.asp?acesso=2&ID=24562344](http://www.aduaneiras.com.br/noticias/artigos/artigos_texto.asp?acesso=2&ID=24562344)> Acesso em 01 nov 2014

WOMACK, James. P. **A mentalidade enxuta nas empresas: elimine o desperdício e crie riqueza.** 4. Ed. Rio de Janeiro: Campus, 1998.

WORLD BANK GROUP. 2016. **Doing Business 2017: Equal Opportunity for All.** Washington, DC: World Bank. © World Bank. License: CC BY 3.0 IGO. ISSN: 1729-2638.

Disponível em: <<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25191>> Acesso em: 20 fev 2017

WORLD BANK GROUP. 2013. **Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises**. Washington, DC: World Bank. © World Bank. License: CC BY 3.0 IGO. ISSN: 1729-2638. Disponível em: <<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/16204>> Acesso em: 13 jun. 2015

YAP, Wei Yim; LAM, Jasmine S. L; NOTTEBOOM, Theo. **Developments in Container Port Competition in East Asia**. University of Antwerp: ITTMA – Institute of Transport and Maritime Management Antwerp. Transport Reviews, Vol. 26, No. 2, 167–188, March 2006

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: Planejamento e Métodos**. São Paulo: Bookman, 2005.