

BRASIL E O COMÉRCIO EXTERIOR: IMPORTAÇÃO POR VIA MARÍTIMA***BRAZIL AND FOREIGN TRADE: IMPORTS BY MARITIME***Mariane de Souza Locatelli Puertas¹Luis Fernando Terazzi²**RESUMO**

Com a globalização mercadológica, o comércio exterior vem se fortalecendo cada dia mais, seja em insumos, matérias primas, produto acabado, componentes, tecnologias, etc., de forma a se tornar uma oportunidade de ampliação comercial para as organizações. As vantagens que incentivam o comércio exterior são muitas, mas podem-se destacar os custos menores, em relação ao mercado interno, enquanto que a alta cotação do dólar cria um cenário favorável para a exportação. Porém, o sistema logístico brasileiro enfrenta alguns problemas operacionais, como a falta de estrutura portuária e o transporte precário, o que prejudica o desempenho do processo de importação, resultando no aumento dos custos logísticos das organizações importadoras. Tendo em vista essa realidade, o presente estudo tem como objetivo a análise global do custo logístico e o prazo de desembaraço de importações por via marítima, verificando as condições portuárias brasileiras e elencando as principais dificuldades que as empresas enfrentam na importação. No embasamento teórico, buscaram-se abordar temas como comércio exterior, custos logísticos, logística e importação, visando fundamentar as conclusões alcançadas por meio do estudo de caso que foi desenvolvido.

Palavras-chave: Custo Logístico. Portos. Legislação. Importação. Comércio Exterior.

¹ Graduação na Faculdade de Tecnologia – Fatec – Centro Paula Souza. Bebedouro SP. E-mail: mariane.locatelli@hotmail.com

² Docente na Faculdade de Tecnologia – Fatec – Centro Paula Souza. Bebedouro SP. E-mail: luis.terazzi@gmail.com

ABSTRACT

With the worldwide market globalization, external trade is becoming stronger and stronger, in inputs, raw materials, finished product, components, technologies, etc., in order to become an opportunity for commercial expansion for organizations. The advantages that encourage the external trade are many, but it can be highlighted the lower costs in relation to home market, while a high dollar quotation creates a favorable scenario for exportation. However, the Brazilian logistics system faces some operational problems, such as a lack of harbor structure and poor transportation, which harms the performance of the import process, creating an increase in the logistics costs of importing companies. Owing to this reality, the present study has as a goal the global analysis of the logistic cost and the term of landing of imports by sea, checking the Brazilian port conditions and listing the main issues that companies face in the importation. In the theoretical basis, is searched to approach topics such as external trade, logistics costs, logistics and import, aiming to base conclusions reached through the case of the developed study.

Keywords: Logistic Cost. Ports. Legislation. Import. Foreign trade.

1. INTRODUÇÃO

A Secretaria da Receita Federal do Brasil – RFB tem trabalhado ao longo dos últimos anos na redução dos tempos praticados no despacho da importação, mas aparentemente, as ações não estão sendo eficazes, visto que persiste a sensação, por parte dos operadores, de que o lapso temporal para todo o processo é demasiadamente extenso. Deve-se compreender o processo como um todo, além do tempo necessário para o desembaraço por parte da RFB, as demais etapas que estão sob a responsabilidade de agentes que atuam no comércio exterior e que interagem no fluxo da importação, tais como os despachantes, transportadores, depositários, importadores e órgãos anuentes.

Segundo Detoni (2003) “a logística brasileira vem adotando um papel estratégico para os setores comerciais e industriais [...]”. Esse fator propiciou a criação ou ampliação de empresas especializadas em comércio exterior, sendo que muitas dessas empresas já atuavam no transporte rodoviário e acabou por

incorporar esse novo processo. Em contrapartida, muitos prestadores de serviços não possuem um conhecimento alicerçado das características do mercado exterior, o que geram dificuldades no estabelecimento de suas estratégias e na tomada de decisões referentes ao negócio e ao posicionamento que devem adotar para obter competitividade.

Uma das limitações observadas nas empresas brasileiras, quanto às possibilidades de evolução em termos logísticos, é a sua estrutura organizacional. A divisão da empresa em setores, girando em torno de atividades afins como: manufatura, finanças, vendas, marketing, transporte e armazenagem, não permitem o tratamento sistêmico e por processo das operações logísticas (NOVAES, 2007).

Vieira (2009), explica que as organizações podem potencializar sua capacidade produtiva através da importação, além de suprir a constante demanda de inovação, assim como a busca por tecnologias de maquinários, sistemas, componentes, entre outros, que trarão melhorias para o negócio.

Considerando que os custos logísticos são fatores importantes no estímulo ao comércio exterior, as empresas que atuam no segmento devem estar sempre inovando e criando estratégias que deixem esses custos o mais baixo possível, uma vez que o comércio internacional é determinado pela análise do custo do produto, somado aos custos logísticos, que devem ser mais compensatórios e relevantes que a aquisição do produto no mercado interno.

Tendo em vista as informações acima, o presente artigo busca conhecer e entender os intervalos de tempo das diferentes etapas na importação de bens, no modal marítimo, desde sua atracação no porto de desembarque até a sua entrega ao importador, além de sugerir, por meio de um estudo de caso realizado em uma empresa especializada em importação, a adoção de medidas para a melhoria da *performance* do processo de importação de bens.

Os dados necessários para esse estudo foram coletados nos sistemas da Receita Federal, informações fornecidas por uma empresa de despachos aduaneiros e biografias do comércio exterior e normas administrativas de importação do SECEX, elencados nas referências bibliográficas.

2. EMBASAMENTO TEÓRICO

2.1. SURGIMENTO E EVOLUÇÃO DA LOGÍSTICA

A palavra *logistique*, que segundo Rodrigues (2007) originou a logística, surgiu em meados do século XVII, em referência a um posto de atuação existente no exército francês, responsável pelas atividades relativas a alojamento, deslocamento e acampamento das tropas. Também era utilizada para definir as movimentações dos exércitos.

A logística alcançou maior destaque durante a II Guerra Mundial, justamente por causa das operações militares, pois englobava todas as atividades referentes à provisão e gestão de materiais e suprimentos, instalações e pessoal, além da contratação de prestação de serviços de apoio.

Segundo Christopher (2002), o maior e mais dramático exemplo da importância da logística, ocorreu no início de 1991, com a Guerra do Golfo, onde EUA e seus aliados precisaram deslocar grande quantidade de suprimentos por grandes distâncias, em um curto espaço de tempo. Através de 12.000 quilômetros, tiveram que ser transportados mais de 500.000 pessoas e milhares de toneladas de materiais, alimentos, equipamentos e armas, por via aérea e 2,3 milhões de toneladas, aproximadamente, por via marítima, em questão de poucos meses.

A logística realizada foi determinante nas campanhas militares, pois garantiu os suprimentos e suportes necessários às tropas.

Segundo Ballou (1993), houve um grande avanço entre os anos de 1950 e 1970 para as práticas e teorias da logística, marcando um período de desenvolvimento na área. Alguns fatores como alterações nas atitudes e padrões na demanda dos consumidores, influências das experiências militares e o advento da tecnologia encorajaram o crescimento da logística.

A logística organizacional alcançou sua maturidade a partir de 1970, quando aderiu ao campo da administração, agregando princípios e conceitos que passaram a ser utilizados com grande sucesso por muitas organizações. Bowersox e Closs (2001) explicam que entre as décadas 80 e 90 houve um renascimento nas práticas logísticas, envolvendo muito mais mudanças que as ocorridas Revolução Industrial.

Dentre os mecanismos que impulsionaram essas alterações, destacam-se a comercialização do microcomputador, as significativas mudanças nas regulamentações, a revolução da informação, adoção em grande escala dos procedimentos da qualidade e o desenvolvimento de parcerias e alianças estratégicas.

Para Bowersx e Closs (2001, p. 19) o termo *logística* não é exclusividade dos setores públicos ou privados. Os conceitos básicos logísticos, aliados à administração científica, são aplicados a qualquer tipo de empresas, sejam públicas e privadas.

Durante os anos decorrentes desde seu surgimento, a logística recebeu vários títulos, como engenharia de distribuição, distribuição física, suprimentos físicos, administração de materiais, cadeia de suprimentos, logística empresarial, logística de distribuição, logística interna, logística de marketing, entre outras. Ainda segundo o autor, em 1991 o Concil of Logistics Management, alterou o termo “administração de distribuição física”, para “logística”, definindo-o como:

Processo de planejamento, implementação e controle eficiente e eficaz do fluxo e armazenagem de mercadorias, serviços e informações relacionadas desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender às necessidades do cliente. (Bowersox e Closs, 2001, p.18)

Para um segundo autor:

A logística empresarial trata de todas as atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o consumidor final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável. (Ballou,1993, p. 24)

Chiavenato (1991, p.37) conceitua logística como “uma atividade que coordena a armazenagem, o transporte, os estoques, os inventários e toda a movimentação dos materiais dentro da organização, até a entrega dos produtos ao consumidor final [...]”. Enquanto que Christopher (2002) define logística como “a atividade com a qual se gerencia de forma estratégica a movimentação e a

armazenagem de matérias-primas, componentes e produtos acabados, desde o fornecedor até o cliente final [...]”.

Dessa forma, percebe-se que a logística evoluiu de uma estratégia militar para uma estratégia organizacional, abandonando o caráter unicamente operacional, para adotar um caráter estratégico.

Quando uma organização opta por adotar a logística como diferencial estratégico, ela assume também aspectos de qualidade e preços para superar a concorrência. Para isso, deve-se integrar a logística aos objetivos da organização, constituindo uma estratégia central.

Para Ballou (1993), o objetivo principal da logística consiste em atender o cliente com os níveis de qualidade desejados, reduzindo os espaços entre produção e demanda, de forma que os clientes recebam produtos e serviços quando e onde quiserem e na condição física que desejarem.



Fonte: Organização Mundial do Comércio (OMC)

Disponível em <http://cbn.globoradio.globo.com/editorias/economia/2016/06/18/NOS-ULTIMOS-40-ANOS-BRASIL-FOI-ULTRAPASSADO-POR-12-PAISES-NO-RANKING-DE-PARTICIPACAO.htm>

2.2. O COMÉRCIO EXTERIOR NO BRASIL

Nas últimas quatro décadas, o Brasil foi ultrapassado por 12 países, quanto à participação no mercado internacional, assumindo a 26ª posição no ranking da OMC.

Nos dias atuais, de acordo com o site Comex do Brasil, o comércio internacional brasileiro atingiu o montante de US\$ 323 bilhões. No ano de 2015 o país teve uma participação de apenas 1% no total do volume comercializado no mundo.

Nas últimas décadas, o Brasil conseguiu diversificar sua participação no mercado exterior. Até a década de 60 a exportação brasileira se restringia a produtos primários, como o café, por exemplo, responsável por 70% da exportação brasileira. Posteriormente, outros produtos começaram a ganhar espaço, algodão, cacau, fumo, soja, açúcar, carnes, madeira, minérios, etc.

Nos dias atuais, a exportação brasileira agrega também de produtos industrializados e processados, como tecidos, calçados, suco de laranja, bebidas diversas, combustíveis, alimentos industrializados, armamentos, produtos químicos, caldeiras, veículos de todo tamanho e suas respectivas peças de reposição e aviões. Atualmente, cerca de 40% das exportações brasileira são de matérias primas, como minério, combustíveis, trigo, minério, artigos de informática, máquinas, telefonia, motores, produtos químicos, materiais elétricos, insumos agrícolas, tratores, eletroeletrônicos, etc.

O país desenvolveu vários parceiros comerciais, dentre eles estão toda União Europeia, principalmente Alemanha, Itália, França, Espanha e Holanda, além de Argentina, Estados Unidos, Japão, México, Paraguai, Uruguai, China, Chile, Taiwan, Arábia Saudita e Coréia do Sul.

2.3. IMPORTAÇÃO: ASPECTOS ADMINISTRATIVOS E FISCAIS

O Comercio Exterior no Brasil, teve sua origem em 1808, quando o príncipe regente D. João assinou, em Salvador, a Carta de abertura dos portos às Nações amigas, no dia 28 de janeiro, também conhecida como Carta Regia.

Esse fato dá início à autonomia comercial e econômica do Brasil, rompendo o monopólio comercial imposto por Portugal. Os países beneficiados com a abertura dos portos foram Irlanda, Escócia, Inglaterra e Países de Gales, ou seja, os países constituintes da Grã-Bretanha, pois passaram a vender produtos diretamente para o

Brasil e a comprar o que o país produzia, sem a intervenção de Portugal nas negociações.

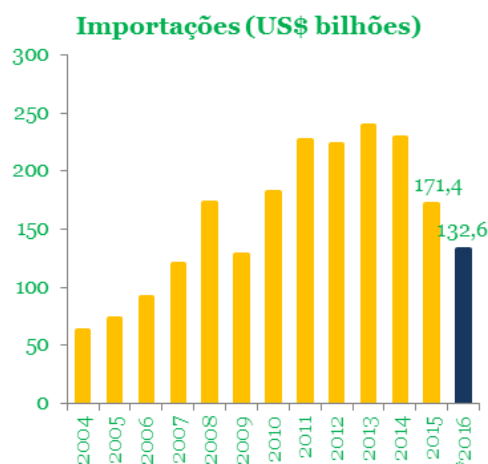
A partir da década de noventa, o Brasil passou a se preocupar mais com o Comércio exterior e adotou algumas medidas para alavancar esse comércio. No ano de 1991, constitui-se o Mercosul, por meio do Tratado de Assunção, firmado por Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai, que objetivavam a criação de um mercado comum, na América do Sul.

Ainda em 1991, o Brasil também assinou um acordo comercial com o Irã, que se tornou o primeiro fornecedor de petróleo para o país, com uma produção de 180 mil barris/ dia. Em 1994, com o Plano Real que derrubou a inflação, houve um aumento no poder de compra das empresas brasileiras, que passaram a importar mais. Esse fator também trouxe crescimento para as exportações. Já em 1995, o governo alterou a política de câmbio em relação ao dólar, adotando uma política de flexibilidade, também conhecida como câmbio flexível.

2.4. O ATUAL CENÁRIO DAS IMPORTAÇÕES NO BRASIL

Quando se trata de Comércio Exterior, um dos principais desafios do Brasil é manter em equilíbrio a balança comercial, de forma a evitar déficits fiscais, principalmente devido à dependência do país por matérias primas e tecnologias para setores como as indústrias petroquímicas, automotivas, de fármacos, etc., pois mesmo que a prioridade do país seja a exportação, é necessário trazer de fora o que não é produzido internamente.

Segundo a análise do gráfico abaixo, a economia brasileira registra quedas na importação após anos de grande crescimento. As compras de bens e serviços estrangeiros desceram 28% entre 2013 e 2015, quando fecharam em US\$ 171 bilhões. O ano de 2016 é 23% menor do que o registrado em 2015. Essa queda possui vários motivos, incluindo a recente desvalorização cambial, a queda do poder de consumo dos brasileiros e as baixas expectativas de produção das empresas importadoras de insumos.



Fonte: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC)

Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/balanca-comercial-brasileira-semanal>

2.5. RADAR

O Registro e Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros - RADAR, desenvolvido pela Secretaria da Receita Federal (SRF), hoje denominada Receita Federal do Brasil (RFB), atua como forma de fiscalização aduaneira, englobando o processo de habilitação no Siscomex (Sistema Integrado de Comércio Exterior).

Dessa forma, toda pessoa jurídica ou física que desejar realizar operações no exterior, precisará primeiramente criar um cadastro com senha no RADAR e é por meio desse cadastro que o importador ou seu representante legal poderá operar o Siscomex. Esse cadastro deverá ser realizado pessoalmente, em uma sede da Receita Federal, seja pessoa física ou jurídica.

A Instrução Normativa nº 1.603 de 15 de dezembro de 2015 pela Receita Federal, publicada no DOU em 16/12/2015, define responsável legal como pessoa física que responde por pessoa jurídica, seja essa exportadora, importadora e/ ou internadora da Zona Franca de Manaus (ZFM), para procedimentos no Siscomex e credenciamento de representantes legais que realizarão as atividades relacionadas ao despacho aduaneiro, perante a Receita Federal do Brasil (RFB). Enquanto que o representante legal é definido como o operador do Siscomex, quando esse está no

exercício de funções relacionadas ao despacho aduaneiro, credenciado pela pessoa jurídica ou física credenciada no RADAR.

2.6. CREDENCIAMENTO PARA OPERAR NO SISCOMEX

O Siscomex (Sistema Integrado de Comércio Exterior) é um software que possibilita à organização se comunicar com os órgãos anuentes, para fins de Licenças de Importação (LI) e Registro da Declaração de Importação (DI), que é analisada pela Receita Federal Brasileira e, na sequência, emitido o Conhecimento de Importação (CI). Dessa forma, a organização poderá delegar a responsabilidade pela operação do Siscomex de acordo com os objetivos e interesses organizacionais.

2.7. BALANÇACOMERCIAL BRASILEIRA

Nas duas primeiras semanas de junho de 2017, que totalizaram 7 dias úteis, a balança comercial registrou superávit de US\$ 2,224 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 6,411 bilhões e importações de US\$ 4,187 bilhões. No ano, as exportações somam US\$ 94,337 bilhões e as importações, US\$ 63,089 bilhões, com saldo positivo de US\$ 31,248 bilhões.

Nas exportações, comparadas as médias até a 2ª semana de junho/2017 (US\$ 915,9 milhões) com a de junho/2016 (US\$ 760,8 milhões), houve crescimento de 20,4%, em razão do aumento nas vendas das três categorias de produtos: semimanufaturados (+37,7%, de US\$ 111,1 milhões para US\$ 153,0 milhões, por conta, principalmente, de açúcar em bruto, celulose, semimanufaturados de ferro/aço, ouro em forma semimanufaturada e óleo de soja em bruto), básicos (+17,3%, de US\$ 355,3 milhões para US\$ 416,7 milhões, por conta, principalmente, de petróleo em bruto, soja em grão, minério de ferro, minério de cobre e carne bovina) e manufaturados (+16,8%, de US\$ 277,0 milhões para US\$ 323,4 milhões, por conta de tubos flexíveis de ferro/aço, automóveis de passageiros, veículos de carga, açúcar refinado e polímeros plásticos). Relativamente a maio/2017, houve crescimento de 1,8%, em virtude do aumento nas vendas de produtos semimanufaturados (+21,2%, de US\$ 126,3 milhões para US\$ 153,0 milhões) e

manufaturados (+3,5%, de US\$ 312,4 milhões para US\$ 323,4 milhões), enquanto caíram as vendas de produtos básicos (-5,5%, de US\$ 441,1 milhões para US\$ 416,7 milhões).

Nas importações, a média diária até a 2ª semana de junho/2017, de US\$ 598,2 milhões, ficou 3,1% acima da média de junho/2016 (US\$ 580,4 milhões).

Todos os dados citados acima foram extraídos da Balança Comercial Brasileira, através do site do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC).

3. ESTUDO DE CASO

O presente estudo de caso foi embasado em dados fornecidos por uma organização voltada a despachos aduaneiros, localizada na cidade de Curitiba-PR e demonstra as dificuldades enfrentadas no processo de importação por meio de vias marítimas e condições atuais dos portos no Brasil, além de informações legais e estudos realizados e disponibilizados.

Para a realização desse estudo, foi selecionado um produto específico, do qual foi acompanhado todo o processo. A empresa fabricante do produto fica na China, na cidade de Hong Kong. Depois de finalizada a negociação, a empresa encaminha os produtos adquiridos para o local de embarque. As operações logísticas do fabricante ao porto são de responsabilidade do exportador, não gerando custos ao importador. Essa negociação é conhecida como FOB. Após embarque da carga, todas as responsabilidades passam a ser do importador. O produto alvo desse estudo seguiu para o porto de Santos – SP, uma vez que a empresa importadora está localizada no interior do estado.

Após a conferência e nacionalização dos produtos pela Receita Federal, a carga foi retirada pela importadora, via transporte rodoviário e entregue à empresa contratante.

Para identificar os custos logísticos relacionados ao processo de importação, as operações foram divididas em: Custos de Origem e Custos de Destino.

3.1. TEMPO NECESSÁRIO PARA O FRETE MARÍTIMO

A importadora contatada para a realização desse estudo de caso, realiza a maior parte de importações por via marítima, devido ao grande volume e peso das mercadorias importadas, que torna inviável o frete por via aérea. De acordo com a demanda da empresa, um prazo ideal para o recebimento das mercadorias seria de 60 dias, no máximo.

Identificamos que um dos clientes da empresa, que atua no setor de energia eólica, concluía suas importações em um período de 90 a 120 dias e, após terceirizar o serviço, esse prazo caiu para uma média de 50 a 56 dias, sendo: 35 a 45 dias o trânsito da carga no processo marítimo; de 6 a 10 dias para o processo de liberação e de 1 a 2 dias para entrega na empresa contratante.

Os fatores que podem prolongar o tempo de entrega do produto são vários, sendo mais comum a demora no embarque pelo fornecedor, falta da documentação necessária, intervenções externas, como greves, superlotação dos portos, falta de espaço para atracação dos navios, falta de disponibilidade dos navios, entre outros. A situação piora no período de agosto a novembro, devido às festas de fim de ano, quando as importações aumentam de forma considerável, chegando ao ponto de os portos se submeterem, muitas vezes, a pagar taxas altas a armadores, para disponibilizem espaços em seus navios.

Mesmo com todos os obstáculos citados acima, a utilização do processo de importação marítima ainda é grande, e vale ressaltar que as taxas de frete são menores, em comparação com a importação via modal aéreo.

Os custos agregados ao longo do processo de importação, via frete marítimo, podem ser divididos em dois momentos: origem e destino da mercadoria.

No caso estudado, os custos de origem se restringem aos valores de frete e seguro. Isso ocorreu devido à modalidade utilizada na negociação ser o frete FOB, ou seja, as responsabilidades e custos do importador se iniciam no momento em que a carga é embarcada no navio (AMARO, 2002). Por outro lado, os Custos de Destino são incluídos em território nacional, compreendendo custos com serviços prestados pelos portos, armazenagem, transportes rodoviários, etc.

3.2. SITUAÇÃO DOS PORTOS NO BRASIL

Mesmo com o crescimento do comércio exterior brasileiro, esse setor ainda enfrenta uma infinidade de dificuldades, como pouco investimento no setor portuário, volume de cargas acima da capacidade dos portos, burocracia no desembarço e nacionalização, greve de operadores, competitividade, taxas e impostos elevados, preços de combustíveis elevados, infraestrutura deficiente, altos custos operacionais nos terminais, etc.

Dentre todos esses problemas, os mais prejudiciais ao processo são a burocracia e a ineficiência dos portos, fatores esses que além de elevar o custo da importação e/ ou exportação, estendem muito os prazos para liberação das mercadorias, resultando em um cenário de um país que produz, vende, mas não consegue embarcar, de forma eficiente, a sua produção para o mercado internacional.

O Porto de Santos é um exemplo claro da falta de recursos e políticas de desenvolvimento para os portos brasileiros. Mesmo sendo um dos maiores da América Latina, e sozinho responder por $\frac{1}{4}$ do comércio exterior brasileiro, mantém um modelo de funcionamento similar ao da primeira metade do século XX, quando não havia necessidade de comunicação entre as economias regionais, uma vez que cada uma produzia um bem primário, como o cacau do Nordeste, o café do Sudeste, etc.

3.3. ESTRATÉGIA LOGÍSTICA

O motivo pelo qual a empresa estudada consegue essa agilidade na liberação de suas importações, é o fato de trabalhar com pessoal altamente treinado, com amplo conhecimento em negócios exteriores. Garantindo que, toda a documentação é preparada adequadamente, de forma a não haver questionamento por parte dos setores responsáveis, enquanto que empresas sem essa expertise correm o risco de cometerem erros no preenchimento e fornecimento de documentos, fazendo com que o produto fique restrito por um período maior.

A documentação e procedimentos necessários para um processo de importação ou exportação são:

- **Registro da Empresa:** Um importador precisa de 2 registros básicos, o Registro de importador e o Siscomex;
- **Incoterms:** também conhecido como termos internacionais de comercio, estabelecem os direitos e obrigações mínimos para importação e/ ou exportação, quanto a fretes, seguros, liberações em alfandegas, movimentações em terminais e obtenção de documentos;
- **Classificação fiscal:** após concluir o registro, o importador/ exportador precisa conhecer as normas regulamentadoras do comercio internacional e a Nomenclatura ou Classificação Fiscal é um dos principais instrumentos da atividade, organizando e codificando as mercadorias. No Brasil, existem 2 tipos de nomenclaturas, a comum do Mercosul (NCM) e a Nomenclatura Aduaneira para a Aladi (Naladi-SH).
- **Câmbio e Condições de Pagamento:** o comercio exterior pode ser realizado com ou sem cobertura cambial. Quando a operação é realizada sem cobertura, não há pagamento da mercadoria ao exterior. Essa modalidade é aplicada para principalmente em remessas para testes, mas é possível se importar mercadorias sem cobertura cambial, quando for transferências para entrepostos aduaneiros, sendo que essas mercadorias passam a ter cobertura cambial no momento da nacionalização. A importação com cobertura cambial é a mais comum, compreendendo todas as operações que envolvem remessa de recursos ao exterior, para pagamento de uma aquisição.
- **Tratamentos administrativos:** as importações podem ser licenciadas por meio automático ou não. O licenciamento automático é o procedimento mais comum, sendo realizado no momento da Declaração de Importação (DI), após chegada da mercadoria no país, sendo necessário registrar as informações da mercadoria no Siscomex (informações cambiais, comerciais, financeiras e fiscais da operação). O licenciamento não

automático (LI) é utilizado para produtos que exigem informações mais detalhadas da carga.

- **Documentos:** após o registro, o Siscomex emitirá o Extrato da DI, que é o comprovante da autorização da transação. Esse extrato deve ser impresso em duas vias, sendo uma entregue para a Receita Federal, junto com o conhecimento da carga original, a fatura comercial, o comprovante do recolhimento de impostos (Documento de Arrecadação de Receitas Federais - Darf) e os documentos exigidos por força de acordos internacionais ou legislação específica.
- **Despacho Aduaneiro:** é o processo de liberação ou desembaraço da mercadoria, iniciado pelo registro da DI no Siscomex, depois da chegada da mercadoria na Receita Federal.

Mas os importadores também podem optar por adquirir a mercadoria com frete incluso. Nesse caso, ele não terá muito controle sobre os custos, pois os custos podem ser acrescentados aos valores das mercadorias. Além disso, o importador terá que gerir toda a operação de desembarque da mercadoria.

Dependendo da demanda de importação ou exportação, ainda é válida à organização a contratação de um profissional especializado para cuidar do desembaraço e da liberação de cargas, mas na ausência desse profissional ou quando o volume de negociação internacional não for muito alto, o melhor caminho é a terceirização desse processo.

4. RESULTADOS

Com a realização desse estudo, concluímos que a burocracia e falta de estrutura de portos são os maiores fatores que incidem no tempo de liberação de importações e que empresas especializadas em importação e exportação podem ser de grande auxílio nas organizações na redução desse tempo.

Percebe-se que mesmo com esse período maior no transporte, o comércio exterior continua sendo um bom negócio, tornando as empresas mais competitivas,

uma vez que podem trazer tecnologias inovadoras e matérias-primas a preços reduzidos

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas últimas décadas, o Brasil vem se colocando como um dos principais importadores do mundo. Todavia, ainda tem muito que crescer com relação a inovações e melhorias que otimizem o processo de importação, de forma a torna-lo mais ágil, eficiente e menos burocrático.

A globalização comercial e o crescimento da economia acabaram com a distância negocial, mas o Brasil ainda peca com o volume de tributos e taxas e com os processos burocráticos enfrentados para a introdução de importados no país.

Mesmo que os acordos firmados entre as nações sejam o fundamento para a eleição dos principais países fornecedores, a estrutura comercial do país conta muito nessa definição, de forma que o Brasil precisa urgentemente avançar para a desburocratização do processo, modernização dos portos e qualificação do capital humano, para atender a demanda de comércio exterior de forma ágil e eficiente.

A realização desse estudo permitiu uma visão prática da geração de custos logísticos durante o processo de importação. Também é importante enfatizar que não foi possível avaliar o custo real, pois esse dado não foi fornecido pela empresa.

Constatou-se ainda que, para garantir essa agilidade no processo de importação é necessário o máximo cuidado no preenchimento de documentos, pois para dar seguimento ao seu destino, as cargas precisam estar em total conformidade com a legislação vigente.

REFERENCIAS

AMARO, JOSÉ SIDERLEI. Custeio da Cadeia Logística: análise dos custos ligados ao Comércio Exterior 2002. Santa Catarina, Florianópolis.

BALLOU, Ronald H. Logística Empresarial: Transportes, Administração de Materiais, Distribuição Física. Ed. Atlas: São Paulo, 1993. p.23. BALLOU, Ronald H.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimentos. São Paulo: Atlas, 2001.

CHIAVENATO, Idalberto. Iniciação à Administração da Produção. São Paulo: Makron, McGrawHill, 1991. Cap. 5, pp. 81-100.

CHRISTOPHER, M. Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos. São Paulo: Pioneira Thomson, 2002.

Comex do Brasil, Habilitação no radar e no Siscomex. Disponível em: <<https://www.comexdobrasil.com/habilitacao-no-radar-e-no-siscomex/>>. Acesso em 02 de Julho de 2017.

Comex do Brasil, Participação do Brasil no comercio mundial. Disponível em: <<https://www.comexdobrasil.com/participacao-do-brasil-no-comercio-mundial-devera-ficar-pela-primeira-vez-abaixo-de-1/>>. Acesso em 17 de Junho de 2017.

DETONI M.M.M.L. A Evolução da indústria de prestação de serviços logísticos no Brasil: uma análise de mercado. Florianópolis, SC. 2003.

EBC agencia brasil. Disponível em: < <http://agenciabrasil.ebc.com.br/> >. Acesso em 05 de Junho de 2017.

Mdic Gov, Balança comercial brasileira. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/balanca-comercial-brasileira-semanal>>. Acesso em 05 de Junho de 2017.

Mercados e estratégias, Brasil o cenário econômico atual. Disponível em: <<http://www.mercadoseestrategias.com/news/brasil-o-cenario-economico-atual/>>. Acesso em 22 de Junho de 2017.

NOVAES, Antonio Galvão. Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação. 3. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

Receita Federal, Orientação aduaneira – importação e exportação. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao>>. Acesso em 22 de Junho de 2017.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional. 4ª ed. Aduaneiras: São Paulo, 2007. 250 p.

VIEIRA, H. F. Gestão de estoques e operações industriais. Curitiba: IESDE, 2009.

Recebido em 03/08/2017

Aprovado em 07/11/2017