

**INSTITUTO DE EDUCAÇÃO ENSINO SUPERIOR DE CAMPINAS**

FELIPE CAMILO, MATHEUS SOUZA, RAFAEL PETRONIO

**OS BENEFÍCIOS DO REGIME ESPECIAL NA IMPORTAÇÃO**

ENTREPOSTO ADUANEIRO

Campinas, SP

2017

# **INSTITUTO DE EDUCAÇÃO ENSINO SUPERIOR DE CAMPINAS**

FELIPE CAMILO, MATHEUS SOUZA, RAFAEL PETRONIO

## **OS BENEFÍCIOS DO REGIME ESPECIAL NA IMPORTAÇÃO**

ENTREPOSTO ADUANEIRO

Trabalho apresentado à disciplina de

Trabalho de Conclusão de Curso

do curso de

**ADMINISTRAÇÃO**

para a obtenção título de

**Bacharel em Administração**

Área de Concentração ADMINISTRAÇÃO: COMÉRCIO EXTERIOR

Orientador Marcos Diniz de Magalhães Chaves

Campinas, SP

2017

# INSTITUTO DE EDUCAÇÃO ENSINO SUPERIOR DE CAMPINAS

FELIPE CAMILO, MATHEUS SOUZA, RAFAEL PETRONIO

## OS BENEFÍCIOS DO REGIME ESPECIAL NA IMPORTAÇÃO

ENTREPOSTO ADUANEIRO

Trabalho apresentado à disciplina de

TRABALHO CONCLUSÃO DE CURSO

do curso de

**ADMINISTRAÇÃO**

para a obtenção título de

**Bacharel em Administração**

Área de Concentração ADMINISTRAÇÃO: COMÉRCIO EXTERIOR

### COMPOSIÇÃO DA BANCA

Professor Luis Fernando Chiacherini

Professor Matheus de Aguiar Sillos

Professor Wagner Luiz Villalva

Nota 9,0

Data 14/12/2017

## DEDICATÓRIA

Dedicamos este trabalho para nossos pais e Mestres professores, a nossa família, amigos e a todos que nos apoiaram nesse longo caminho..

## **AGRADECIMENTOS**

Queremos agradecer primeiramente a Deus, aos nossos familiares e amigos, especialmente a Mirela Mandri e as equipes Facility e LothusCargo, que nos ajudaram durante esta trajetória do trabalho.

Ao Professor Mestre Marcos Diniz de Magalhães Chaves, que nos orientou de forma categórica para chegarmos até aqui.

Agradecemos também a ajuda dos professores Angelo Biasi e Julio Lima, e Wagner Villalva que nos mostrou alguns caminhos cruciais para chegarmos ao término do nosso trabalho.

Se não consegue obter sucesso pelo talento,  
triunfe pelo esforço.

Dave Weinbaum

## RESUMO

O Comércio Exterior começa a ser utilizado para negócios, tanto como mercadorias, quanto com tráfico de escravos na era Brasil Colônia. A ideia de comercializar produtos internacionais é a de ter alguns insumos mais baratos ou até mesmo pelo fato de serem importados, agregando assim mais valor ao seu produto final e satisfazendo o cliente.

Ao iniciar o trabalho, há uma breve explicação de como e onde surgiu a logística, qual foi sua importância e função na guerra e após, passando para a introdução de logística atual e seus avanços tecnológicos. Definindo assim as formas de trabalho e como otimizando tempo para ganhar dinheiro, entrando na forma de entreposto aduaneiro, onde a ideia é reduzir custos e ter menos prejuízo de possíveis perdas de mercadorias por validade ou obsoletos.

Neste trabalho encontra-se a maneira de trabalhar o entreposto, para qual sua função e quais os benefícios que se pode tirar dele. O objetivo é mostrar como funcionam os serviços e quem pode utilizá-los, deixando clara a sua objetividade. Este trabalho assume a responsabilidade ao leitor de deixar clara a ideia de praticidade ao exportador e as vantagens que o mesmo recebe a partir do ponto de uma carga é entrepostada. São representadas aqui as formas tributárias os modais de transportes utilizados e como é o desembaraço aduaneiro.

**Palavras-chave:** Administração. Benefícios Aduaneiros. Comércio Exterior. Desembaraço Aduaneiro. Entreposto Aduaneiro. Logística Internacional.

## **ABSTRACT**

*Foreign trade begins to be used for business as much as merchandise, both with slave trade in the Brazil Colony era. The idea of marketing international products is to have some cheaper inputs or even to be imported, thus adding more value to your final product and satisfying the customer.*

*When you start your work, you will find a brief explanation of how and where logistics came about, what their importance was in the war and what it served. Moving on to the introduction of current logistics and its technological advances. So defining the ways of working and how to optimize time to make money, thus entering the form of customs warehouse, where the idea is to reduce costs and have less loss of possible loss of goods by validity or obsolete.*

*In this work we find the way of working the warehouse, what its function is and what benefits we can derive from it. The idea is to show how the services work and who can use them, making clear their objectivity. This work assumes the responsibility of the reader to make clear the idea of practicality to the exporter and the advantages that the same receives from the point of a load is interlaced. The tax forms are represented here the modalities of transport used and how is the customs clearance.*

**Keywords:** *Administration. Customs Clearance. Customs Customs. Customs Warehouse. Export. Foreign trade.*

## LISTA DE SIGLAS

ACP	Acordo de Comércio Preferencial
AFRFB	Auditor- Fiscal da Receita Federal do Brasil
ALADI	Associação Latino Americana de Integração
CCI	Câmara de Comércio Internacional
CFR	<i>Coast and Freight</i>
CIF	<i>Coast, Insurance and Freight</i>
CIP	<i>Carriage and insurance Paid to</i>
CNT	Confederação Nacional Do Transporte
COFINS	Contribuição Para o Financiamento Da Seguridade Social
CPT	<i>Carriage Paid to</i>
DA	Declaração de Admissão Aduaneira
DAP	<i>Delivered at Place</i>
DAT	<i>Delivered at Terminal</i>
DDP	<i>Delivered Duty Paid</i>
DI	Declaração de Importação.
DTA	Declaração De Trânsito Aduaneiro
EXW	<i>Ex – Works</i>
FAS	<i>Free Alongside Ship</i>
FCA	<i>Free Carrier</i>
FOB	<i>Free On Board</i>
GLP	Gás Liquefeito De Petróleo
I.I	Imposto de Importação
I.P.I	Imposto sobre Produtos Industrializados
ICC	<i>International Chamber of Commerce</i>

LI	Licença de Importação
MDIC	Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.
NCM	Nomenclatura Comum do MERCOSUL
PBLOG	Plano Brasil De Infraestrutura Logística
PIB	Produto Interno Bruto
SISCOMEX	Sistema Integrado do Comércio Exterior
TEC	Tarifa Externa Comum
EADI	Estação Aduaneira Interior

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Importação Direta x indireta .....	12
Figura 2: Importação Direta.....	13
Figura 3: Importação Indireta .....	14
Figura 4 - Representação esquemática dos custos que podem ser aplicados nos transportes internacionais em relação aos Incoterms .....	21
Figura 5 - Movimentação Natureza da Carga imp/exp - Janeiro/Outubro (2016 - 2017) .....	25

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Malha Rodoviária - extensão em Km .....	28
--	----

## LISTA DE QUADRO

Quadro 1 - Fluxograma de um Desembarço Marítimo .....	31
Quadro 2 - Canais de Parametrização .....	36
Quadro 3 – Processo de Remoção .....	36
Quadro 4 - Processo de Admissão.....	37
Quadro 5 - Processo de Nacionalização .....	37

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	5
1.1	Área de Concentração do Trabalho.....	6
1.2	Problematização .....	6
1.3	Hipótese .....	7
1.4	Justificativa .....	7
1.5	Objetivos.....	7
1.6	A Metodologia.....	7
2	A LOGÍSTICA NA ATUALIDADE.....	8
2.1	O Mercantilismo.....	9
2.2	Primeiros estudos do Comercio Exterior .....	10
2.3	As vantagens da importação .....	11
2.4	Modalidade de importação: Direta e Indireta .....	12
2.5	Importação direta.....	12
2.6	Importações Indiretas .....	13
2.7	Procedimentos de importação Formal .....	14
2.8	Taxas e impostos que incidem na importação.....	16
2.8.1	Imposto de importação .....	16
2.8.2	Imposto sobre Produtos Industrializados - I.P.I .....	17
2.8.3	Contribuição Para o Financiamento Da Seguridade Social - COFINS .....	18
2.8.4	Imposto sobre Operações de Circulação de mercadorias e serviços - ICMS .....	19
2.8.5	Adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante – AFRMM .....	19
2.9	Taxas de armazenagem e capatazias nos portos e aeroportos .....	20
2.10	INCOTERMS .....	20

2.11	Grupo E .....	22
2.11.1	<i>Ex – Works (EXW)</i> .....	22
2.12	Grupo F .....	22
2.12.1	<i>Free Carrier (FCA)</i> .....	22
2.12.2	<i>FreeAlongsideShip (FAS)</i> .....	22
2.12.3	<i>FreeOn Board (FOB)</i> .....	22
2.13	Grupo C .....	22
2.13.1	<i>CostandFreight (CFR)</i> .....	22
2.13.2	<i>Cost, InsuranceandFreight (CIF)</i> .....	23
2.13.3	<i>CarriagePaidto (CPT)</i> .....	23
2.13.4	<i>Carriage and insurance Paid to (CIP)</i> .....	23
2.14	Grupo D .....	23
2.14.1	<i>Deliveredat Terminal (DAT)</i> .....	23
2.14.2	<i>Delivered at Place (DAP)</i> .....	23
2.14.3	<i>Delivered Duty Paid (DDP)</i> .....	24
2.15	MODAIS TRANSPORTES.....	24
2.15.1	AEROVIÁRIO .....	24
2.15.2	AQUAVIÁRIO .....	25
2.15.2.1	Marítimo .....	25
2.15.2.2	Cargueiro.....	26
2.15.2.3	Porta-contêiner .....	26
2.15.2.4	Graneleiros.....	26
2.15.3	Fluvial .....	27
2.15.4	FERROVIÁRIO.....	27
2.15.5	RODOVIÁRIO.....	28

2.16	As barreiras e seus custos logísticos no setor de importação e exportação.	29
2.17	Regime especial Aduaneiro .....	32
2.17.1	Trânsito Aduaneiro .....	32
2.17.2	Exportação Temporária .....	33
2.18	<i>Drawback</i> .....	33
2.19	Entreposto Aduaneiro .....	33
2.19.1	Entreposto aduaneiro no setor de exportação.....	33
2.19.1.1	Regime extraordinário .....	34
2.19.1.2	Regime Comum.....	34
2.20	ENTREPOSTO ADUANEIRO NO SETOR DE IMPORTAÇÃO .....	34
2.20.1	Procedimento de importação utilizando o regime de Entrepoto Aduaneiro	34
2.21	Processo de nacionalização de mercadoria destinada para consumo. ....	37
2.22	As vantagens de utilizar o entreposto na produção .....	38
3	CONCLUSÃO .....	40
	REFERÊNCIAS.....	41
	GLOSSÁRIO .....	47

## 1 INTRODUÇÃO

Para sobreviver em um mercado tão competitivo, as empresas precisam ser flexíveis perante as mudanças na globalização progressivamente mais instáveis.

Vivemos a era do conhecimento, caracterizado principalmente pelos expressivos avanços no campo das inovações que se traduzem na crescente incorporação de novas tecnologias impactando as estruturas industriais modificando as normas e tradições de comércio exterior, cada vez mais normatizado, impondo crescente globalização da economia mundial, e derrubando fronteiras e barreiras. Os permanentes saltos tecnológicos vêm concorrendo para valorizar o conceito de tempo e reduzir custos, dando nova dinâmica na competitividade (LOPEZ e GAMA, 2007, p. 05)

A competitividade era algo local em oposição aos dias de hoje, onde a concorrência encontra-se em um âmbito global. Por conta dessa mudança considerável os gestores das empresas passaram a se preocupar mais com os planejamentos e metodologia para a gestão da mesma, não deixando, portanto, margens para erros.

Bortoto *et. al* ( 2012, p. 208) confirma que não é possível que uma nação tenha o poder na aparência socioeconômica, crescer isoladamente pois é necessário ter em vista que sempre há limitações, como recursos naturais, capacidade produtiva, desenvolvimento tecnológico, entre outros. "Nenhum país, por mais que se esforce, consegue ser autossuficiente com a eficiência adequada, em tudo o que se faz"

A globalização ocorre desde a década de 1960, fazendo com que as organizações estejam em constante mudança na maneira de comercializar seus produtos e nas estratégias que a logística oferece. Contudo, se a organização também exerce atividades no ramo de Comércio Exterior, se faz necessário a identificação dos seus objetivos, caso contrário a mesma não obterá resultados. (LUDOVICO, 2013, p. 13)

A análise dos diversos fatores de mudança organizacional, tanto internos como externos, tem gerado apreensão e levantando curiosidade por parte dos executivos das empresas modernas. (DUPAS, 2005).

Há várias questões a respeito da evolução do papel das funções organizacionais nas empresas do futuro. e sobre o que esperar dos profissionais dessas funções básicas. Em particular, as dúvidas demonstram uma preocupação concentrada no futuro do setor de recursos humanos nesta área.

Braga (2004, p. 108), considera quatro pontos principais sobre os desafios da Administração. Pode-se resumi-los nos seguintes pontos determinantes: pressão ligada a globalização, pressão relativa ao controle de custo, pressão referente à relação de confiança entre os *stakeholders* e demanda sobre o comportamento ético e a responsabilidade corporativa.

Por consequências do mercado competitivo, a empresa tem a necessidade de se destacar, mas atualmente, no mercado interno não se encontram todos os produtos e serviços que as organizações necessitam para produzir e comercializar suas mercadorias.

Cesar (2013, p. 41), destaca que:

O Brasil encontra-se ainda numa fase de transição no que diz respeito à logística. Ao mesmo tempo em que alguns setores estão se dando conta da importância de aplicação dos conceitos de gerenciamento da logística, de modo geral eles são pouco utilizados. Porém o país deverá trilhar um longo caminho para chegar ao desenvolvimento da logística na indústria nacional e dos transportes.

Os clientes estão mais exigentes, os movimentos da Logística são bem dinâmicos, tudo isso faz com que a empresa sempre analise a estratégia determinada. Além disso, deve se levar em conta que a infraestrutura do país é fator predominante para que as empresas de serviços logísticos possam não só oferecer serviços adequados, mas também buscar os melhores conceitos para a transferência de mercadorias para o exterior. (LUDOVICO,2013,p.13).

### **1.1 Área de Concentração do Trabalho**

Administração: Comércio Exterior

### **1.2 Problematização**

Vários são os motivos que obrigam as organizações a importarem insumos, dentre eles estão: produtos e serviços não disponíveis no mercado interno ou sua qualidade inferior, alto custo decorrente de uma grande demanda, entre outros. Entretanto o que mais afeta a saúde financeira das empresas são as taxas e tributos elevados.

### **1.3 Hipótese**

Pressupõem-se que seja um procedimento em que os órgãos competentes desenvolveram ao longo dos anos para manter a balança comercial sob controle, maneiras de incentivar o consumo de produtos e serviços nacionais ou proteção ao mercado interno.

### **1.4 Justificativa**

O objetivo deste estudo é explicar qual a função e os benefícios do regime especial de entreposto aduaneiro, porque empresas importadoras podem considerar esta ferramenta como uma estratégia competitiva, além de exemplificar o mesmo através de comparações de determinado produto e/ou serviço.

### **1.5 Objetivos**

Demonstrar as vantagens do regime especial dentro das organizações, principalmente em tempos de crise, amenizando o fluxo de caixa, controle de estoque e perdas de insumos, fazendo com que as despesas diminuam enquanto as receitas aumentam, adquirindo, portanto, mais competitividade dentro do mercado.

### **1.6 A Metodologia**

O desenvolvimento teórico deste estudo se dará através de pesquisas bibliográficas, livros, revistas, sites, teses e artigos relacionados a comércio exterior, logística internacional e regime especial entreposto aduaneiro indicado pelo orientador.

## 2 A LOGÍSTICA NA ATUALIDADE

Logística existe desde os tempos de guerra, surgiu com a ideia de rota de fuga ou de acesso rápido para aqueles soldados que estivessem longe de sua base, para assim terem recursos como água, comida, armas, dentre outros.

No ano de 1917 tornou-se consciência de que a Logística era uma ciência, através de obras criadas pelo Tenente-Coronel Thorpe, publicando um livro chamado "Logística Pura: a ciência da preparação para a guerra". Para ele um embasamento logístico garante entrosamento entre a tática e estratégia. (PANESI, 2010, p. 16)

Junior (2010), explica que, em 1945, após a Segunda Guerra Mundial, pesquisadores dos EUA acharam o livro de Thorpe e concluíram que se fossem seguidos seus conhecimentos ali deixados, seriam economizados milhões de dólares. Na Segunda Guerra Mundial, a Alemanha teve milhares de soldados mortos pela falta de Logística.

Mas por que isto aconteceu? Hitler no auge de seu ataque avançava com sua tropa sem avaliar os riscos e possíveis rotas onde seus soldados poderiam precisar de suprimentos. Seus conhecimentos eram fantásticos na parte operacional, porém a parte administrativa o ajudou a perder sua Guerra, muitos de seus soldados acabaram mortos pelo frio, fome e sede. (EDITORA ON LINE, 2017, p. 78)

Com o avanço tecnológico e a necessidade de gerar lucros, a Logística passou a estar ligada diretamente à Administração, capaz de promover recursos e vantagens de informação, bens ou serviços. Possuindo uma visão ampla do negócio, ou de toda organização, a Logística tem a responsabilidade de organizar e entregar a qualidade desejada ao seu consumidor final, os chamados clientes.

O principal foco das empresas é o lucro, sendo assim, a logística tem papel fundamental para alcançar este objetivo. Como exemplo, se uma transportadora "X" utiliza o modal rodoviário como entrega de seus produtos, a mesma deve atentar-se ao tempo e qualidade para satisfazer seus clientes com o serviço prestado. Basicamente vive-se em dias onde "tempo é dinheiro" e a cada desperdício de

tempo, ou algum retrabalho logístico feito, não se ganha dinheiro, gerando prejuízo para a organização.

Alguns novos métodos de Logística vêm sendo testados em grandes empresas, tais como Logística Verde; Logística Reversa; Logística Empresarial e dentre outras. O foco de seus princípios é garantir a qualidade e melhorar sempre.

Então a Logística é essencial, pois se preocupa não apenas com seu produto final, mas com o carregamento, com a armazenagem, com giro, com controle, inventários e pedidos. Precisam ser eficientes e eficazes ao mesmo tempo para assim satisfazer seu cliente. Seu princípio é reduzir seus custos gerados, aumentando sua rentabilidade, agregando valores ao seu produto ou serviço, reduzindo tempo de prazos de entrega.

Logística é a parte do Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento que planeja, programa 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 (CARVALHO, 2002, p. 31).

## 2.1 O Mercantilismo

Soares (2004, p.21) aponta que, a época mercantilista foi o período de mudança do feudalismo para o capitalismo e, atingiu seu apogeu entre os anos de 1500 e 1800, nos países da Europa. Especificamente em uma fase de transição histórica, em que conviveram as estruturas econômicas, sociais e políticas do período que ainda estaria por vir e daquele que ainda não havia terminado, a era mercantilista demonstra uma ampla dificuldade de compreensão.

O autor ainda ressalta que, até mesmo o nome mercantilismo deve ser indagado, pois, do século XVI ao XVIII, ninguém se revelou mercantilista, já que, a palavra foi dita somente no final do século XIX, com os historiadores alemães *Merkantilismus*.

Dependendo do momento estudado, do país ou do autor que tomamos por base, podemos classificar essa frase de transição como mais ou menos avançada em relação ao capitalismo industrial que se instalaria na Inglaterra com a chamada Revolução Industrial ( SOARES, 2004, p. 21).

Dias(2013) ressalta que o mercantilismo efetivou um importante papel na consolidação de uma economia mundial. E na formação e fortalecimento das nações, que indica apenas dois pontos que se refletem na atual realidade global.

O período mercantilista qualificou como uma revolução comercial que integrou a América, África, e Ásia nos marcos do sistema econômico europeu.

Nesse período desenvolveram-se as operações financeiras, tais como financiamento, seguros, entre outros. Na agricultura aumentou sua produtividade, a mineração se intensificou, cresceu a metalúrgica, desenvolveu-se a navegação por todo o globo e a divisão técnica do trabalho que obteve surgimento na Revolução Industrial, que aconteceu na segunda metade do século XVIII inicialmente na Inglaterra.

O mercantilismo elaborou os fundamentos de funcionamento do relacionamento entre as nações num período de formação do Estado nacional. O contato comercial entre diferentes países se respalda nos dias atuais, nos princípios estabelecidos pelos mercantilistas, muitas de descrições, conceitos e formulações permanecem extremamente atuais, e muitos de seus programas de governo poderiam servir para incremento do Comércio Exterior de muitas nações ainda hoje (RODRIGUES.2013.p.22).

## **2.2 Primeiros estudos do Comercio Exterior**

Perante o universo multidisciplinar, podem conter imensuráveis conceitos de Comércio Exterior e em cada assunto do conhecimento pelo qual a matéria é observada se elabora um conceito específico.

Assim, um economista pode conceituar o Comércio Exterior como as relações de troca entre agentes econômicos visando à obtenção de lucro. Um administrador de empresas pode analisar uma operação de compra e venda internacional como processo que se inicia com um negócio e termina nos aspectos contábeis da operação. Um jurista poderia conceituar uma operação. Um jurista poderia conceituar uma operação de Comércio Exterior como um ato jurídico formalizando, a partir da vontade dos contratantes, por meio de um contrato que gera obrigações e direito às partes e, eventualmente, a terceiros. (BARROS CESAR, 2004. p. 08).

Segundo a História, entre o século XVI e a metade do século XVIII, por volta de 1500 e 1750, É conhecido nos livros como sendo da “Revolução Comercial” (DIAS, 2012, p.05). “Foram anos fundamentais para o estabelecimento de uma economia mundial e para a consolidação de uma nova forma de organização política: o Estado Nacional.” (RODRIGUES, 2012, p.05).

Na visão do Comércio Internacional, foi nesta época que definiram as bases teóricas decorrentes ao Comércio Exterior, que são praticadas até os dias atuais. Além do que, os relatos e as práticas econômicas, que no seu conjunto chamado de mercantilistas, favoreceram para a organização e a consolidação do Estado nacional como principal agente econômico no plano mundial. (DIAS, 2013, p. 05).

### **2.3 As vantagens da importação**

Sem produtos importados, grande parte das indústrias nacionais não vão mais planejar corretamente seus custos além de não investir em inovação, desenvolvimento de novos produtos ou até mesmo internacionalizar sua marca e exportar seus produtos. Com essa possível acomodação no mercado a economia do país passará por instabilidade e até dificultando acordos entre países.

Mas qual a vantagem de procurar produtos e serviços além dos limites territoriais? As empresas que pensam em importar produtos de outros países têm as vantagens de adquirir produtos e serviços com tratamento diferenciados como: tecnologia avançada, baixo custo e melhor qualidade. Com os preços inferiores comparado com os custos internos.

Conseqüentemente, alguns países se especializam em produzir determinados produtos, levando em consideração que, ao se dedicarem a bens naturalmente se torna referência internacional em certos produtos. (DIAS e RODRIGUES, 2012, p. 208).

Antes de exercer as atividades nos setores de importação, as empresas precisam ter ciência de que o planejamento é fundamental. (CENTRO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2007, p. 6).

É essencial ter uma logística bem estruturada, pois é à base de todo o processo, e a base de todo o processo, e para que ele ocorra da melhor forma possível é necessário todo um engajamento logístico, que engloba planejamento, *input* de pedidos, gerenciamento da cadeia de suprimentos de estoques, *lead time*, entre outros. Esse conjunto de ações logísticas permite que as empresas tenham custos menores, melhorem seu desempenho e prazos, aumentando a competitividade e as vendas, conseqüentemente, obtendo maiores lucros e podendo assim investir e crescer no mercado. (COVINBRA 2010, p.01).

Ludovico (2009, p.14) complementa que, outro motivo especial é que muitos produtos são transformados pelas empresas por sugestão do mercado externo, fazendo com que passem a ser vendidos inclusive no mercado interno.

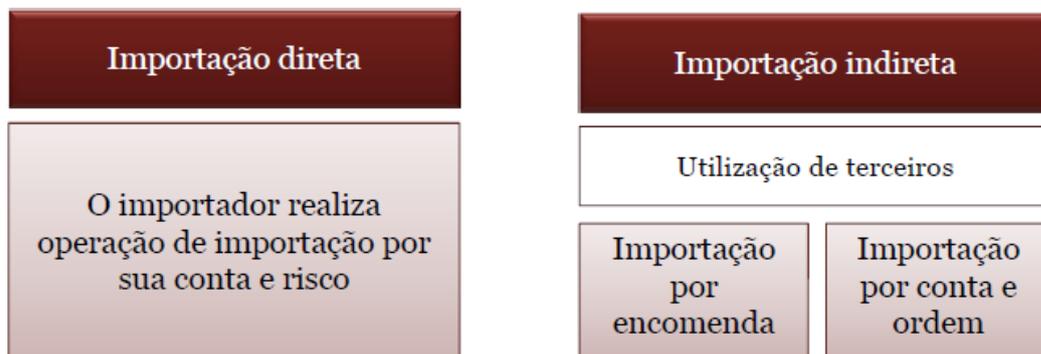
Costuma-se dizer que aprendemos com o exterior sem pagar nada por isso e ainda vendemos internamente [...] Há também de ser considerado que o consumidor de um produto, ao reconhecer uma marca exportada, passa a ter mais confiabilidade na modernidade, à qualidade do produto é superior (LUDOVICO, 2009, p. 14).

Bowersox e Cross (2001) concluem que a logística nas organizações, integra todas as atividades de movimentação de produtos e a transferência de informações de, para e entre os participantes de uma cadeia de suprimentos, além de disponibilizar produtos e serviços no local onde são necessários e no momento em que são desejados, ajudando a contribuir um valor maior do produto ao cliente pelo menor custo total.

#### 2.4 Modalidade de importação: Direta e Indireta

As organizações nacionais que visam trazer produtos do exterior poderão importar de duas maneiras: direta (por conta própria) ou indireta (por participação de terceiros)

Figura 1: Importação Direta x indireta



Extraída de PricewaterhouseCoopers (2014, p. 6).

#### 2.5 Importação direta

A importação direta pode ser considerada aquela que, não necessita de participações de intermediários na conexão entre vendedor e comprador, entretanto, nessa modalidade a imagem do adquirente se confunde a do importador, no qual se

relaciona da mesma pessoa (seja na pessoa jurídica quanto na pessoa física). É importante ressaltar que a finalidade da importação poderá ser para o próprio consumo ou para revenda dentro do mercado interno, desde que não seja previamente conhecido (REVISTA DA FACULDADE DE MINEIRA DE DIREITO, 2010, p. 52,).

**Figura 2: Importação Direta**



Extraída de PricewaterhouseCoopers (2014, p. 7).

## 2.6 Importações Indiretas

Dentro deste quadro econômico entre países, encontram-se empresas que precisam obter alguns componentes de seus produtos fabricados em outras organizações no exterior ou efetuar compras de itens com finalidade de revenda dentro do mercado interno.

Contudo, há a intersecção de uma empresa importadora atuante na operação internacional, não tendo conexão direta com a instituição adquirente do produto estrangeiro com o exportador. Estas organizações intermediadoras são habitualmente chamadas de *Trading* ou, simplesmente, importadoras.

Segundo COVINBRA (2010, p. 2).

A *Trading* é uma empresa comercial especialista em comércio exterior, regida pelo Decreto-Lei nº.1.248/72, que contribuem para a inserção dos produtos brasileiros no comércio internacional, facilitando e provendo o comércio internacional, além de atuarem no comércio externo, como importador/exportador.

Compreende-se que neste procedimento de importação, existem no mínimo três integrantes envolvidos na transação comercial, que são: o exportador da mercadoria

estrangeira, a empresa contratante, a quem se destina o produto importado, e, *trading* ou empresa encarregada em contatar o exportador e tomar conta da Logística internacional à importação.

Em resumo, a modalidade por conta e ordem de terceiro, origina-se da Instrução Normativa nº 225/02 que em seu art. 1º, parágrafo único, dispõe se tratar de importação por conta e ordem de terceiro à operação onde a *trading*, em nome próprio, promove o despacho aduaneiro de mercadoria destinada a contribuir o patrimônio de outros, em razão de contrato previamente firmado, cujo objeto poderá envolver além dos serviços de desembaraço da mercadoria, outros serviços relacionados à transação comercial. (SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL, 2002, p, 16).

Referente à importação por encomenda, no qual o conceito é expresso pelo art. 11º, da Lei nº11.281/06, que se refere à promoção por *trading* que, logo após a sua nacionalização, revende o bem para o mercado interno. (CHIARI, 2010, p. 52).

**Figura 3: Importação Indireta**



Extraída de PricewaterhouseCoopers (2014, p. 7)

## 2.7 Procedimentos de importação Formal

Narcizo (1997.p.123), indica que é obrigação do importador informar a espécie de mercadoria a ser importada, pois será preciso consultar a necessidade de anuência prévia de um órgão anuente, pois tendo a obrigatoriedade de uma aprovação, é importante a emitir uma Licença de Importação (LI) apontando, especialmente os dados do fabricante do produto antes do respectivo embarque no país de origem. Nas situações em que não houver a obrigatoriedade de emissão de LI, a importação

será pode seguirá normalmente. O autor ainda destaca que, toda importação originária no MERCOSUL obterá cobrança de importação exonerada.

Conforme o Acordo de Comércio Preferencial (ACP) MERCOSUL-Índia declarado pelo Decreto N° 6.864 vigente desde primeiro de junho de 2009, O ACP contém 450 linhas tarifárias oferecidas pela Índia e 452 itens pelo MERCOSUL com margens de preferência de 10%, 20% ou 100%. (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2009).

E quando forem originárias de países membros da ALADI – Associação Latino Americana de Integração – o comprador poderá obter uma preferência percentual, pode-se dizer que, salvo de não ter como procedência um país do MERCOSUL, mas da ALADI, é possível obter possíveis benefícios nas alíquotas do imposto de importação. O importador precisa se informar sobre a legislação, isto é, se a mercadoria a ser importada está negociada nas listas dos países membros do acordo. (NARCIZO, 1997, p.124).

Narcizo (1997, p. 125) Detalhadamente com perfil da empresa exportadora, é importante solicitar o maior número possível de informação sobre os produtos que se pretende importar, se possível solicitar um catálogo ou até uma amostra do produto. Depois da resposta das análises ou recebimento do catálogo, o comprador precisa responder ao exportador os detalhes dos produtos que se deseja importar, solicitando ao exportador uma fatura Pro Forma, nos quais se devem conter os seguintes itens:

- Nome e endereço do exportador;
- Descrição completa do produto, preferencialmente usando códigos de referência no catálogo do exportador;
- Condição de venda;
- Forma de pagamento;
- Prazo de *transit-time*;
- Tipo de embalagem;
- Peso líquido e peso total;
- Local de embarque;
- Informar ao exportador o meio de transporte a ser utilizado;
- Local de desembarque (previamente informado pelo comprador);
- Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM);
- Incoterms.

‘De posse da Fatura Pro Forma, o importador tem condições de saber qual será o custo final de sua importação, avaliando assim se terá condições, no caso de revenda, de competir no mercado interno.’ (NARCIZO, 1997, p. 126).

Depois que a organização da empresa decidir comprar mercadoria do comércio estrangeiro, é necessário examinar a classificação fiscal do produto (o NCM – Nomenclatura Comum do MERCOSUL). De início, a consulta pode ser realizada na lista da Tarifa Externa Comum (TEC). Nesta lista é possível consultar a alíquota do imposto de importação mais os tributos federais envolvidos de cada produto.

Após a chegada das mercadorias, elas são destinadas aos recintos alfandegados de áreas desmarcadas pela autoridade aduaneira competente, na zona secundária a este vinculada, com a finalidade de que nelas possam ocorrer, sob controle aduaneiro pela Receita Federal, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de produtos procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial. No país de destino, as mercadorias são destinadas aos portos (PORTOGENTE, 2016).

Obter acordos com os portos marítimos de administração privadas pode trazer vantagens ao importador com valores de armazéns e taxas negociáveis. Desta maneira, o importador precisa solicitar o seu despachante aduaneiro que acione o recinto alfandegário onde o navio com sua mercadoria serão atracados pedindo redestinação para o armazém acordado.

Logo após a presença de carga no armazém escolhido, o despachante aduaneiro pode registrar a DI no portal do SISCOMEX, debitando os impostos e taxas.

## **2.8 Taxas e impostos que incidem na importação**

### **2.8.1 Imposto de importação**

Imposto de importação refere-se de imposto federal, que reflete sobre as mercadorias estrangeiras, tendo como fato gerador a entrada em território nacional. Sua base de cálculo é a somatória do custo da mercadoria importada, agregando-se frete internacional e seguro ao qual se denomina de CIF. (NARCIZO, 1997. p.127)

Pelo Art. 31. (DECRETO-LEI Nº 2.472, 1988). É contribuinte do imposto: o importador, assim considerada qualquer pessoa que promova a entrada de mercadoria estrangeira no território nacional;

- I. O destinatário de remessa postal internacional indicado respectivo remetente;
- II. O adquirente de mercadoria 'entrepostada'

Schappo (*et.al.* 2014) explica que, o imposto de importação tem como objetivo de servir como mediador para o mercado. Por não ser um imposto fixo, sofre alteração de acordo com a situação econômica nacional, geralmente a fim de não suprimir o mercado nacional, que por imensuráveis vezes se encontra em desvantagem ao comércio externo por obterem preços menos competitivos (por vezes chegando o preço de venda do produto estrangeiro num preço inferior ao valor de custo do produto equivalente nacional). À União cabe operar este mecanismo da política econômica, defendendo a produção do mercado interno. Pelo fato de ser um regulador de mercado, o imposto de Importação não está sob o manto do princípio da anterioridade, podendo ser alterado ao tempo conveniente – necessário para regular o mercado.

Narcizo (1997.p. 127) comenta que, a base de cálculo no desembaraço aduaneiro da mercadoria de origem estrangeira é a somatória do custo dos insumos e frete multiplicado pela alíquota de Imposto de Importação, informado na tabela de NCM.

$$\text{II} = \text{Alíquota de Importação (\%)} \times \text{Valor Aduaneiro}$$

### **2.8.2 Imposto sobre Produtos Industrializados - I.P. I.**

Semelhante ao item anterior, a Receita Federal (2015) explica que, o imposto sobre produtos industrializados (IPI) tem dois importantes fatos geradores que compõem essa função do IPI:

- Na importação: o desembaraço aduaneiro de produtos de procedência estrangeira;
- Na operação interna: a saída de produto de estabelecimento industrial, ou equiparado a industrial.

Ishikaga (2008.p. 24) explica que, IPI, é um tipo de tributo de jurisdição federal, desvinculado a uma atividade de característica governamental, onde o recolhimento destina-se a compor o orçamento da União.

Assim como o I.I., não obedece ao princípio da legalidade e da anterioridade, devido a seu caráter extrafiscal, podendo sua alíquota ser alterada por simples decreto do Poder Executivo, que poderá vigorar a partir de noventa dias contados da data de sua publicação no Diário Oficial da União (ISHIKAGA, 2008, p.26).

Narcizo (1997, p. 127) ressalta que, a base de cálculo no desembaraço aduaneiro da mercadoria de origem estrangeira é a somatória do custo dos insumos e frete mais Imposto de Importação multiplicado pela alíquota informada na tabela de NCM.

$$\text{IPI} = \text{NCM} (\%) \times (\text{Valor Aduaneiro} + \text{II})$$

O autor ainda destaca que, as alíquotas do I.P.I está relacionadas na Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, através de percentuais aplicados ou valores específicos sobre determinado item.

### **2.8.3 Contribuição Para o Financiamento Da Seguridade Social-COFINS**

Ishikaga (2008, p.28) comenta que além de ser um imposto federal, também tem finalidade de equilibrar as entradas de produtos estrangeiros no país e contribuir para arrecadação monetária destinada aos fundos de previdência e assistência social da saúde pública.

A base de cálculo no desembaraço aduaneiro da mercadoria de origem estrangeira é a alíquota COFINS multiplicado pelo do valor aduaneiro vezes ICMS

$$\text{COFINS} = \text{alíquota COFINS} \times \text{Valor Aduaneiro} \times \text{ICMS}$$

Narcizo(1997, p.127) completa que, estes impostos, são debitados automaticamente na conta corrente do importador ou do profissional habilitado para exercer atividades no Comércio Exterior, sendo assim, deverá o banco estar de posse de autorização da empresa para tal procedimento, qual terá que estar registrada no Siscomex para o desembaraço aduaneiro.

#### **2.8.4 Imposto sobre Operações de Circulação de mercadorias e serviços - ICMS**

Ishikaga (2008, p.16) esclarece que, este tributo incide sobre o faturamento ou receita de produtos e prestação de serviços de comunicação e transporte interestaduais e intermunicipais, ficando claro que os transportes internacionais sem um imposto especificam, e o transporte intermunicipal a cargo dos municípios, gerando tributação de imposto sobre serviço.

Narcizo(1997, p.128) comenta que, este imposto de competência estadual, no qual cada estado tem seus regulamentos próprios, que incide sobre suas mercadorias importadas.

$$\text{ICMS} = \text{Alíquota ICMS (\%)} \times (\text{VA} + \text{II} + \text{IPI} + \text{outros tributos} + \text{despesas aduaneiras}) / [1 - \text{Alíquota ICMS(\%)}]$$

#### **2.8.5 Adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante – AFRMM**

O AFRMM, instituído pelo artigo 1º do Decreto-Lei nº 2.404, de dezembro 1987, é um adicional ao frete cobrado pelo armador, de qualquer embarcação que opere em porto nacional, de acordo com o conhecimento de embarque e manifesto de carga, pelo transporte de qualquer carga. Foi normatizado pela Lei 10.893, de 13 de julho de 2004. (TARDIO, 2014).

Narcizo (2007, p. 128) explica que, as taxas cobradas têm a finalidade de promover a administração e investimentos da frota mercante, reflete sobre transporte de carga, na entrada em porto nacional, referente à alíquota de 25%, que obtém como base de cálculo o valor do frete marítimo, sendo ele pago no país de origem ou destino.

Tardio (2014) ressalta que.

Ficam isentas do pagamento do AFMM, entre outras: as cargas transportadas por embarcações, nacionais ou estrangeiras, quando não empregadas em viagem de caráter comercial: as cargas de livros, jornais e periódicos, bem como o papel destinado a sua impressão; cargas que consistam em bens sem interesse comercial, doados a entidades filantrópicas, desde que os destine a obras sócias e assistências gratuitas; armamentos, produtos, materiais e equipamentos importados pelo Ministério da Defesa e pelas Forças Armadas destinadas exclusivamente para fins militares.

## 2.9 Taxas de armazenagem e capatazias nos portos e aeroportos

A procura do significado da capatazia dentro do setor logístico encontra-se dentro do Incisol. §1º do Art. 40 da Lei dos Portos 12.815 (BRASIL, 2013).

Capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário.

As atividades nos modais Marítimos, Franzese (2012) explica que, as atividades de capatazias são executadas nos portos e não na parte interior do navio. Habitualmente sucede para uma organização portuária, sendo assim, estas atividades e de responsabilidade de uma empresa habilitada pelas autoridades portuárias dos respectivos portos, para operar nas movimentações das cargas destinadas.

Dentro do Aeroviário os custos de capatazia, estão incluídos junto com o valor de armazenagem.

## 2.10 INCOTERMS

Uma das normas do Comércio Exterior determina que sempre deva haver um contrato de compra e venda entre exportador e importador com particularidade da negociação ou da mercadoria, como quantidade, peso, cubagem, número de volumes, descrição do produto, valor, moeda corrente, forma e condição de pagamento.

Ludovico (2014, p. 70), atesta que essas informações não são suficientes. É necessário esclarecer de quem contratará e assumirá com as despesas operacionais da cadeia Logística, desde a saída da mercadoria da empresa exportadora até sua chegada à empresa importadora.

A *International Chamber of Commerce* (ICC), uma empresa não governamental sediada em Paris fundada em 1919 e sendo, atualmente, umas das maiores organizações empresarial mundial, composta por uma rede contendo mais de 06

bilhões de empresas e associações empresariais em 130 países. Tendo o Brasil como signatário. (CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL, 2017).

Devido ao desenvolvimento do Comércio mundial. Em 1936 a ICC iniciou-se uma pesquisa instituindo termos internacionais que imponha ser utilizados nos contratos entre importadores e exportadores, com a intenção de definir quem seria o responsável pelas contratações e pagamentos dos serviços (LUDOVICO, 2014, p. 70).

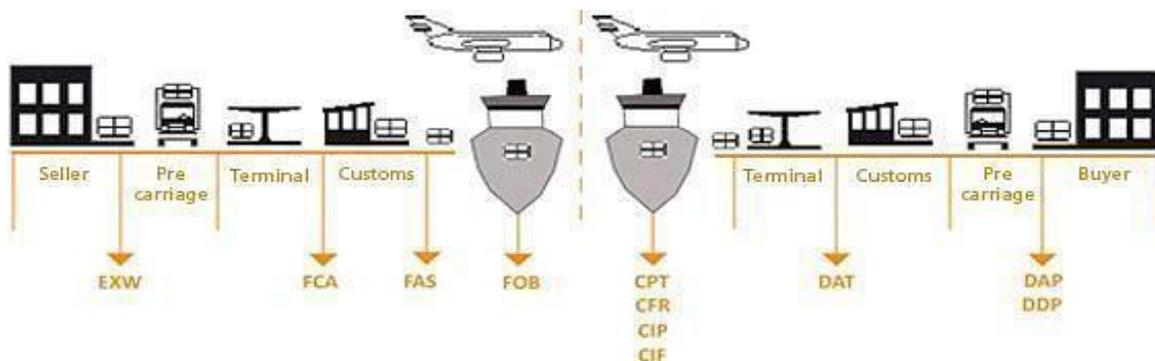
A convenção foi estabelecida oficialmente em 1953 com o nome de INCOTERM-53 ao contar deste ano, foram realizadas revisões em 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, sendo a última denominada INCOTERMS-2010 com aplicação a partir de janeiro de 2011. (LUDOVICO, 2014, p. 70).

Dias (*et.al.*2012, p. 103) afirma que.

Os Termos Internacionais de Comércio – Incoterms – são um conjunto de regras internacionais que definem os direitos e obrigações recíprocos do importador e do exportador, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacional, estabelecendo um conjunto-padrão de definições, e determinando regras e práticas neutras. Eles definem condições de entrega, responsabilidade por transporte e seguros, responsabilidade pelos danos da carga, responsabilidade no âmbito geral.

A escolha do incoterms a ser utilizado na operação é crucial, pois irão refletir nos custos da importação, faz parte do planejamento logístico das empresas. É necessário o conhecimento destes termos, caso contrario, podem elevar os custos da operação.

**Figura 4 - Representação esquemática dos custos que podem ser aplicados nos transportes internacionais em relação aos Incoterms**



Extraído de International Contracts (2017)

Transcreve a seguir os onze termos mais utilizados no Comércio Exterior:

## **2.11 Grupo E**

### **2.11.1 Ex – Works (EXW)**

Dias (*et.al.* 2012, p. 103) explica que o exportador tem a responsabilidade apenas de disponibilizar a mercadoria à disposição do Importador na fábrica ou local designado, instruído pelo exportador.

## **2.12 Grupo F**

### **2.12.1 Free Carrier (FCA)**

‘O vendedor completa suas obrigações e encerra sua responsabilidade quando entrega a mercadoria, desembaraçada para a exportação, ao transportador ou a outra pessoa indicada pelo comprador, no local nomeado do país de origem’ (DIAS *et.al.* 2012, p. 103).

### **2.12.2 Free Alongside Ship (FAS)**

Dias (*et.al.* 2012, p.105), esclarece que as obrigações e responsabilidades o importador se inicia quando o exportador disponibiliza a mercadoria desembaraçada ao longo do costado do navio no porto de embarque nomeado pelo importador.

### **2.12.3 FreeOn Board (FOB)**

Este preceito é utilizado principalmente na modalidade de modal marítimo, fluvial ou lacustre. O vendedor tem o encargo de assumir os custos com todas as despesas até que a mercadoria esteja desembaraçada a bordo do navio. O comprador assume as responsabilidades a partir deste ponto. (LUDOVICO, 2014, p. 71).

## **2.13 Grupo C**

### **2.13.1 Cost and Freight (CFR)**

Utilizado apenas no modal marítimo, Cesar (2013, p. 106) confirma que, o vendedor tem a responsabilidade de pagar os custos e o frete necessários para levar o

produto até o porto de destino, mas os riscos de perda e avaria da mercadoria, assim como qualquer custo adicional causado por eventos ocorridos após a entrega, são transferidos para o comprador.

### **2.13.2 *Cost, Insurance and Freight (CIF)***

Além de arcar com obrigações e riscos previstos para o termo FOB, o vendedor contrata e paga frete, custo e seguro relativo ao transporte da mercadoria até o porto de destino combinado. (ANTONIO, 2013.p.106)

### **2.13.3 *Carriage Paid to (CPT)***

Este termo é utilizado para transporte aéreo ou terrestre. O vendedor incide a pagar o frete até a mercadoria chegar ao local desejado pelo comprador. Referente a outras possíveis despesas são por conta do comprador. (LUDOVICO, 2014. p. 72).

### **2.13.4 *Carriage and insurance Paid to (CIP).***

O exportador realiza a entrega da mercadoria para o transportador por ele escolhido, entretanto, o exportador tem a responsabilidade de pagar os custos do frete necessário para carregar os insumos até o local. Quer dizer que o importador assume com todos os riscos e custos adicionais decorridos após a entrega da mercadoria. No entanto, nesta cláusula o exportador também tem o dever de contratar e pagar um seguro contra os perigos de perdas e avarias, durante o transporte, do importador. (CESAR, 2013. p. 109).

## **2.14 Grupo D**

### **2.14.1 *Delivered at Terminal (DAT)***

Os insumos são concedidos ao comprador no local acordado, com a descarga do material. É possível ocorrer com embarque em navio. O processo e formalidade de importação são por conta do importador. (LUDOVICO, 2013, p.72)

### **2.14.2 *Delivered at Place (DAP)***

Ao contrato do termo DAT, a mercadoria é concedida ao importador no veículo transportador no destino designado, sem a descarga. Pode ocorrer em embarque de

navio. As formalidades de importação são responsabilidade do importador. (LUDOVICO, 2013, p.72).

### **2.14.3 *Delivered Duty Paid (DDP)***

Esta cláusula se aplica quando o exportador assume todos os custos e despesas até que os produtos sejam entregues ao importador no local combinado (LUDOVICO, 2014, p. 72).

Segundo Cesar ( 2013, p. 111), 'este termo representa o máximo de obrigação para o vendedor e não deve ser usado se o vendedor não for capaz, direta ou indiretamente, de obter a licença de importação.'

## **2.15 MODAIS TRANSPORTES**

A operação Logística no de transporte é um dos setores mais importantes dentro do comercio internacional, pois é a área que irá transportar a mercadoria da origem até o destino do importador. O importador necessita decidir qual a modalidade de carregar será usado para transportar a mercadoria, levando em consideração a agilidade do transporte escolhido mais os custos que terá referente ao frete e outras taxas. Destacam-se os modais mais usados no mercado internacional.

Cesar(2013, p. 29) explica que.

O transporte mostra uma grande importância na economia, na medida em que a melhoria de um sistema de transportes está diretamente associada à possibilidade de aumento da competição do mercado, garantindo produção em economias de escala e a conseqüente redução dos preços. Assim, o transporte pode ser considerado como a atividade mais importante da logística.

### **2.15.1 AEROVIÁRIO**

O transporte aéreo possui algumas vantagens sobre os demais modais, pois é mais rápido, pela confiabilidade do sistema de transporte para mercadoria que precisam se entregues de imediato e seguro e são menores os custos com seguro, já que a taxa do sinistro é baixa; estocagem e embalagem. Flexibilidade, possibilidade de mudança entre aeronaves em determinados pontos de viagem. Além de serem mais viáveis para remessa de amostra, brindes, cargas soltas, partes e peças de

reposição, mercadorias perecíveis e cargas vivas (animais). (LUDOVICO, 2014, p. 140).

Cesar (2013, p. 30), destaca que sempre será indispensável que esse modal obtenha uma complementação de outro modal, especialmente o rodoviário, para que os produtos possam ser levados de porta a porta.

Porém, Cesar (2013, p.30) confirma que, necessariamente não é este o modal mais vantajoso, pois, os custos deste modal são mais altos e, considerando a variabilidade do seu tempo de entrega.

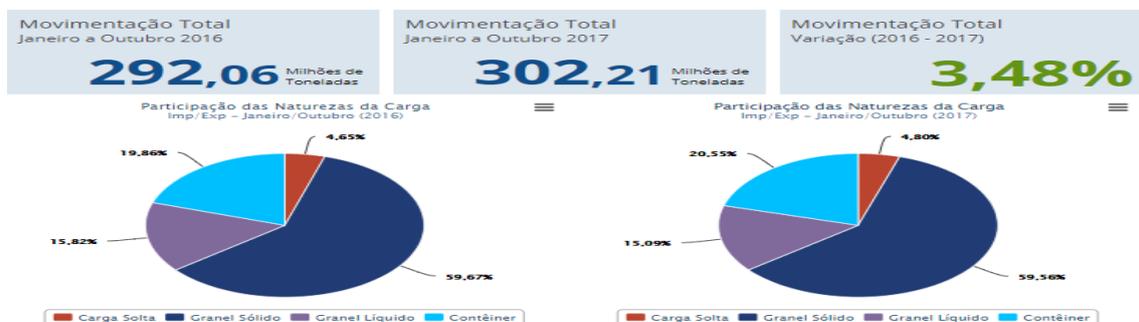
## 2.15.2 AQUAVIÁRIO

O Brasil possui uma rica bacia hidrográfica e vasto litoral – 63 mil quilômetros de rios, dos quais 63,5% tem potencial de navegação; e quase 7,5 mil quilômetros de costa marítima – dando condições para que o país desenvolva um poderoso sistema de transporte aquaviário. (PLANO BRASIL DE INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA, 2012, p. 53).

### 2.15.2.1 Marítimo

O transporte marítimo é o modal mais utilizado no comércio internacional ou longo curso e aos poucos vem sendo muito utilizado dentro do mercado interno. Com surgimento dos contêineres, este modal passou a ser indispensável para cargas gerais, especialmente aquelas com volume com excesso de peso, sendo possível transportar produtos a granel líquido e sólidos como, petróleo, carvão, minérios, coque, cascalho, areia, ferro e aço. Movimentando cerca de 245,49 milhões de toneladas 5,04% a mais que anos anterior de 233,71 milhões de tonelada conforme os dados WebPortos. (ANTAQ, 2017).

Figura 5 - Movimentação Natureza da Carga imp/exp - Janeiro/Outubro (2016 - 2017)



Extraído da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (2017)

Diante a diversidade de mercadoria, houve a necessidade de fabricar navios com algumas finalidades específicas como:

#### **2.15.2.2 Cargueiro**

São navios fabricados para o transporte de carga geral, isto é, carga acomodada. Geralmente, seus porões são separados horizontalmente, formando o que poderia chamar-se de estante, no qual muitos tipos de mercadoria podem ser estivados ou locados para carregar. Diferente de outros navios que tem a finalidade de carregar mercadorias específica. (PAOLESCHI, 2012, p.189)

#### **2.15.2.3 Porta-contêiner**

São especializados utilizados especialmente para carregar contêineres, dispendo de espaços celulares. Esses contêineres são manuseados com equipamentos de bordo ou de terra. As unidades são transportadas tanto nas células como convés. (PAOLESCHI, 2012, p.189)

#### **2.15.2.4 Graneleiros**

São navios especializados apenas para o transporte de granéis sólidos. Seus porões, além de não possuírem divisões, têm cantos arredondados, o que facilita a estiva de carga. Grande parte desses navios trabalha sem linhas regulares. Considerando que transportam insumos de baixo valor, devem obter baixo custo operacional. A sua velocidade é inferior à dos cargueiros. (PAOLESCHI, 2012, p.189).

Ludovico (2014, p. 21) ressalta que.

Em relação aos custos, dadas as grandes tonelagens que os navios podem transportar, as tarifas são em geral muito econômicas, sempre na dependência das ofertas e negociações entre o embarcador e a empresa marítima. Por outro lado, é preciso considerar que nem sempre os portos dos países estão em condições de receber determinados tipos de navios, resultando em custos maiores, pois as mercadorias são descarregadas em portos distantes da empresa importadora, e nem sempre há programações dos navios para certas regiões do mundo.

### 2.15.3 Fluvial

Segundo os dados do Plano Brasil De Infraestrutura Logística, (2012, p. 55), a fortuna bacia hidrográfica e a vasto litoral do Brasil – são 63 mil quilômetros de rios, dos quais 63,5% com potencial de navegação; e quase 7,5 mil quilômetros de costa marítima, que permeia desde o Cabo Orange (AP) até o arroio Chuí (RS) – permitem que o país desenvolva um grande sistema de transporte aquaviário, com capacidade de desempenhar importante papel estratégico de integração nacional.

Porém, os dados também destacam que esta potencialidade não está sendo muito explorada. Apenas 13,6% da estatística de cargas transportadas no Brasil são feitos nos transportes fluviais de cabotagem de longo curso, embora as vantagens comparativas com os outros modelos, além de oferecer segurança e concentração de carga.

Segundo os dados da Agencia Nacional de Transportes Aquaviários (2012), repassa uma noção das vantagens de adquirir o transporte fluvial perante outros modais. Enquanto uma barcaça consegue transportar 1,5 mil toneladas de carga, a mesma quantidade precisaria de 15 vagões (com capacidade unitária para 100 toneladas e 60 caminhões com capacidade de 25 toneladas cada).

### 2.15.4 FERROVIÁRIO

Os aspectos do modal ferroviário transformam particularmente competitivo para o transporte de grandes volumes de carga por longas distâncias. As cadeias produtivas das *Commodities* minerais e agrícolas, onde demandam um transporte com tais características, desde as regiões produtoras até os portos onde são exportados. As qualidades do transporte ferroviário a disponibilidades do serviço prestado evidenciam o seu potencial na ampliação do volume de carga movimentado, assim como na diversificação dos tipos de mercadorias, inclusive daquelas com maior valor agregado. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2016, p.11).

PBlog (2012, p.23) indica que o modal ferroviário é o mais adequado para transporte de longa distância, entretanto quando a conexão origem-destino for acima de

oitocentos quilômetros de distancia e com grandes volumes a serem transportadas. Essas características estão presentes em grande parte dos produtos que compõem a cadeia de exportação do Brasil.

Cesar (2013, p. 31) comenta que.

Uma de suas grandes vantagens são sua mobilidade e flexibilidade, não necessitando de carregamento ou descarga entre origem e destino, permite alta disponibilidade e frequência em seus serviços, tendo uma velocidade conveniente para a entrega porta a porta [...]. Ou seja, nunca precisar de outro modal para complementá-lo, podendo transportar as mercadorias de porta a porta. Porém, suas maiores desvantagens é o alto custo de seus serviços.

### 2.15.5 RODOVIÁRIO

Mesmo com uma malha rodoviária de baixa qualidade, as rodovias respondem por 60% de tudo que é transportado no Brasil. Trata-se de outros países de grande extensão continental: nos Estados Unidos a participação das estradas representa 26% da carga transportada e, na Austrália, 24%. Esta situação denuncia a dependência do Brasil em relação a esse modal e abre espaço para a necessidade de ações que busquem o equilíbrio na matriz de transporte nacional dando a outros modais – ferroviários aquaviário e aéreo – maior participação. (PLANO BRASIL DE INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA, 2013, p. 39).

De acordo com a CNT (2017, p1), o Brasil contém mais de um milhão de malhas rodoviárias. O modal rodoviário é essencial para Logística nacional, tendo em vista o uso deste modal no processo logístico de importação e exportação, pois é necessário o transporte até aos recintos alfandegados para seguir com os modais marítimos ou aéreos.

**Tabela 1 - Malha Rodoviária - extensão em Km**

	<b>Pavimentada</b>	<b>Não Pavimentada</b>	<b>Total</b>
Federal	64.844,7	11.842,1	76.686,8
Estadual	119.747,0	105.600,6	225.347,6
Municipal	26.826,7	1.234.918,3	1.261.745,0
Rede Planejada	-	-	157.309,3
<b>Total</b>	<b>211.418,4</b>	<b>1.352.361,0</b>	<b>1.721.088,7</b>

#### **Malha Rodoviária Concessionada - extensão em Km**

Administrada por concessionárias privadas	19.463
Administrada por operadoras Estaduais	1.195

Extraído de confederação nacional do transporte (2016, p. 1).

Cesar (2013. p.31) aponta que é, “O Ideal para rotas de curtas distâncias, o modal rodoviário apresenta custos bastante elevados, concentrando, portanto, cargas de alta relação valor-peso”.

Cesar (2013. p.33) reforça que uma de suas vantagens, é a sua modalidade e agilidade, não precisando de carregamento ou descarga entre origem e destino, aceita alta disponibilidade e frequência em seus serviços.

O transporte rodoviário caracteriza-se pela simplicidade de funcionamento se tornando o mais usado dentro do território nacional, movimenta milhões de reais na economia. Porém, as rodovias estão mal conservadas, levando a manutenção dos veículos periodicamente. (FARO, 2012).

## **2.16 As barreiras e seus custos logísticos no setor de importação e exportação.**

“Esta pode ser considerada uma das fases mais burocráticas e detalhistas do processo de importação, levando o importador a buscar todas as informações pertinentes para os procedimentos a serem seguidos.” (DIAS e RODRIGUES, 2012, p.248).

Com isso, estimar este tempo, a burocracia procede de modo diferente do restante da sociedade. Para os órgãos de fiscalização, o prazo só conta no momento onde a toda a documentação lhe é entregue pelo interessado. Para o importador, o prazo se inicia, após o registro da operação no SISCOMEX; em vista disso, o tempo real pode chegar a quatro ou cinco dias. (CASSAR, *et al*, 2012, p. 212).

Despachantes e importadores no Brasil têm a consciência que a lentidão é bem maior. Insumos submetidos ao aval dos órgãos anuentes, por exemplo, medicamentos biológicos designados a indústrias farmacêuticas, chegam a esperar aproximadamente um mês. (MARIN, 2013).

Segundo Dias e Rodrigues (2013, p. 214), conforme citado por Moreira (2000). A burocracia, obviamente, nasce do poder público- legislativo judiciário e executivo, faz parte da tradição cultural de que todos os atos e fatos devem estar baseados em normas legais extensas e repetitivas e serem conduzidos com base em papéis com trâmites predeterminados. É a administração por papel e do papel, que caracteriza a prévia desconfiança

daqueles que irão decidir e a impunidade, daqueles que cometem desvios (...) excesso de burocracia, por si só, representa, na prática, pesado tributo.

A Logística no Brasil, especialmente do setor de Comércio Exterior vem sendo atingido pelo “Custo Brasil”. Habitualmente, este acontecimento é controvertido aos setores privados, responsável pelo sistema de produção das exportações, como se fosse os únicos responsáveis nestes campos de negociações de serviços e comerciais até que o produto acabado sendo importado ou exportado.

A cobrança de impostos feita pelo governo serve para custear a máquina pública administrativa. Uma forma de mensurar se o montante de impostos cobrado está dentro de padrões de razoabilidade é compará-lo com o Produto Interno Bruto (PIB), que segundo estudiosos recentes, montam em 36,3%, considerada alta pela maioria dos estudiosos, tendo em vista o retorno de serviços disponibilizado pelo Governo para a população brasileira. (PIRES, CASTRO, *et al.*, 2013, p. 191).

Pires (*apud* DELARUE, 2013, p. 192) ainda concluem que a sustentação tributária brasileira necessita ser revista pelo Estado para se tornar menos agressiva, haja vista que a desoneração do imposto de renda para as pessoas físicas e jurídicas, e, em compensação, buscassem mecanismos de tributar de forma especial, as grandes fortunas ou centralizações de riquezas exageradas. Essa sugestão poderia trazer como incentivo à distribuição de riqueza interna no país.

Costa (2003, p. 194) deduz que, atualmente a segurança que depositário necessita averbar uma mercadoria é alta, pois entre o armador e o depositário, existe uma luta para examinarem de culpabilidade nesta operação relacionada qualquer avaria. Com isso, grande parte das importações é imputada no sistema com danos das mais diversas formas possíveis, que vão desde um simples arranhão até amassados no container, assim como divergência de peso.

Costa (2003p. 195) ainda complementa que esse processo poderia ser reduzido, contra a presença de documento emitido no exterior, que contém as condições dos contêineres que chegam com a mercadoria importada, para a inspeção rápida e flexível pela culpabilidade da avaria encontrada nos contêineres.

Cassar (*et al*, 2013, p. 213) ressalta que este é apenas o retrato, quem sabe o mais impressionante, de uma das demais imagens negativas da alfândega brasileira. ‘O

Brasil é, provavelmente, o campeão mundial no atraso da liberação de mercadorias pela alfândega. ’

O caminho é a criação de um único sistema que englobe, principalmente, os órgãos anuentes que precisam conferir fisicamente a carga, em que nesse sistema esses órgãos estivessem interligados, com uma única parametrização de conferência física da mercadoria, após que não desenvolve a tecnologia em que a carência é ainda maior, precisa das importações para alavancar as exportações. (VIVEIROS CLAUDIO, 2013, p.196).

**Quadro 1 - Fluxograma de um Desembaraço Marítimo**

Tramites	Ação	Dias
<b>Chegada da carga</b>	<b>Agente de carga/ou armador preparar a presença de carga (dar entrada do informe no sistema)</b>	<b>Até 1 dia antes da chegada da carga.</b>
<b>Presença de Carga</b>	<b>Informação do sistema cumpre a situação de informe sobre a carga e sua desconsolação inclusive</b>	<b>Até 2 dias</b>
<b>Avarias</b>	<b>Ocorrendo, a seguradora autoriza ou não a desistência da vistoria.</b>	<b>1 dia</b>
<b>Aceito a Avaria</b>	<b>Averbação ocorre após a vistoria do oficial das avarias ou sua desistência</b>	<b>1 dia</b>
<b>Órgãos Anuentes LI</b>	<b>Com anuentes: Somente após averbação é possível proceder à fiscalização junto a ANVISA e Mapa</b>	<b>2 a 8 dias</b>
<b>Registro da DI</b>	<b>Após vistoria dos anuentes, isto é, deferimento das Lis é possível registro da DI</b>	<b>1 dia</b>
<b>Parametrização</b>	<b>Após registro da DI, sistema de Parametrização canal vermelho ou amarelo.</b>	<b>1 a 3 dias</b>
<b>Pagamento Armazenagem</b>	<b>Emissão de guia no Terminal, de depósito em/no banco. Terminal identifica o pagamento p/ liberar a saída da mercadoria do terminal</b>	<b>1 dia</b>
<b>Programação para Coleta de Carga</b>	<b>Para retirada da carga do terminal depende de janela, isto é, espaço para a sua retirada do terminal e entrega ao transportador.</b>	<b>2 a 3 dias</b>
<b>Total de Dias</b>	<b>-</b>	<b>De 10 a 25 dias</b>

Fonte: Elaborado pelos autores (2017)

Segundo Costa (2013, p. 196) é necessário que as autoridades não tenham temor e não se escondam para construir uma harmonização de forças que gerem novas mudanças e objetividade para sobrelevar essa luta pela libertação do “Custo Brasil”, mesmo que esteja voltado para importação.

‘Comércio Exterior é uma via de mão dupla e se o Brasil não importar matérias-primas que não produz equipamentos e que não desenvolve tecnologias a carência é ainda maior. É essencial importar, para alavancar as exportações’. (COSTA, 2013, p. 196).

Regime Especial Aduaneiro é, portanto, necessário que o governo diminua os valores de seus produtos e reveja suas normas, pois a porta de entrada é fundamental para abrir a porta de saída.

## **2.17 Regime especial Aduaneiro**

Regulamentados nos artigos 307 a 503. Regimes Aduaneiros Especiais são procedimentos do Comércio Exterior em que as importações/exportações usufruem de benefícios fiscais como isenção, suspensão parcial ou total de tributos incidentes. Receita Federal (2017).

Geralmente, os bens que permanecem no País, ou saem do País com intuito temporário, atendendo a necessidade de manutenção, exposições, feiras, prestação de serviço, testes, materiais com fins científicos, composição de exportação, para utilização no processo produtivo. Ora a permanência dos bens no regime está vinculada a finalidade a que foram importados, exportados ou adquiridos no mercado interno. (MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS, 2017)

Assim conhecidos por não se enquadrarem à norma geral do regime comum de importação e de exportação. Destaca-se como exemplo:

### **2.17.1 Trânsito Aduaneiro**

É o regime que permite o transporte de mercadorias, sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão de tributos. O regime subsiste do local de destino (ponto final do itinerário), e desde o momento do desembarço para trânsito aduaneiro efetuado pela repartição da Receita Federal que jurisdiciona o local de origem até o momento onde a repartição que jurisdiciona o local de destino certifica a chegada da mercadoria.

### **2.17.2 Exportação Temporária**

Considera-se a exportação temporária a saída do País de mercadoria nacional ou nacionalizada, condicionando à reimportação em prazo determinado, no mesmo estado só submetido a processo de conserto, reparo ou restauração. O regime também se aplica a mercadorias destinadas a feiras, competições esportivas ou exposições no exterior, produtos manufaturados e acabados (especialmente para consertos, reparos ou restauração para seu uso ou funcionamento). (BORTOTO, *et al.*, 2012)

### **2.18 Drawback**

Este regime é um incentivo às exportações com foco em viabilizar melhores circunstâncias de competitividade de insumos nacionais no exterior. Compreende as modalidades de suspensão, isenção e restituição dos impostos incidentes na importação de produtos utilizada na fabricação de produto com intuito de exportar. (MINISTERIO DO DESENVOLVIMENTO, INDUSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, 2014)

### **2.19 Entrepasto Aduaneiro**

É o regime que autoriza, na importação e na exportação, o depósito de mercadorias, em lugares determinado, com suspensão do pagamento de impostos e sob controle fiscal. O regime tem como base operacional unidade de entreposto de uso público ou de uso privado, onde os insumos importados ficarão guardados. (MINISTERIO DO DESENVOLVIMENTO, INDUSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, 2014, p. sd).

#### **2.19.1 Entrepasto aduaneiro no setor de exportação**

De acordo com Vasquez (2015, p.201), o regime especial de entreposto aduaneiro na exportação é o que autoriza a armazenagem de produtos acabados destinados à exportação pelo Decreto-lei nº 1.455, de 1976, art. 10, com a reação dada pela Medida Provisória nº 2.158-35, de 2001, art. 69 e Decreto nº 4.543/2002, art. 363):

O entreposto aduaneiro na exportação concebe as modalidades de regime extraordinário e comum de acordo com o decreto-lei nº 1.455, de 1976, art. 10, com a redação dada pela Medida provisória nº 2.158-35, de 2001, art. 69).

### **2.19.1.1 Regime extraordinário**

Concede a armazenagem de produtos em recinto de uso privativo, com permissão a usufruir dos benefícios fiscais previstos para incentivo à exportação, antes de seu efetivo embarque com destino ao exterior (Decreto-lei nº 1.455, de 1976, art. 10, Inciso II, com a redação dada pela Medida Provisória nº 2.158-35, de 2001, art. 69). Ressaltando que, o regime de entreposto aduaneiro na exportação, na modalidade extraordinária, somente poderá ser outorgado a empresa comercial exportadora constituída na forma prevista pelo Decreto – Lei nº 1.248 de 1972(MEDIDA PROVISÓRIA Nº2.158-35, 2001).

### **2.19.1.2 Regime Comum**

Concede a armazenagem de insumos em recinto de uso publico, com suspensão dos produtos em recinto de utilidade pública, com suspensão do pagamento de impostos (Decreto-lei nº 1.455, de 1976, art. 10, Inciso I, com a redação dada pelo parâmetro Provisória nº 2.158-35, de 2001, art. 69).

## **2.20 ENTREPOSTO ADUANEIRO NO SETOR DE IMPORTAÇÃO**

Este regime especial de entreposto aduaneiro na importação é o que caracteriza a armazenagem de insumos adquiridos no exterior em recinto alfandegado de uso publico, com pagamento de tributos suspensos incidentes na importação de acordo com o Decreto – lei nº1.455, de 1976, art. 9º, com a redação da Medida Provisória nº 2.158-35, de 2001, art. 69, e decreto nº 4.543/2002, art. 356).

O regime de entreposto aduaneiro na importação é o que permite a armazenagem de mercadoria estrangeira em recinto alfandegado de uso público, com suspensão do pagamento dos impostos federais, da contribuição para o PIS/PASEP-importação e da COFINS-importação incidentes na importação. (art. 404 do regulamento Aduaneiro-RA). (SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL,2002).

### **2.20.1 Procedimento de importação utilizando o regime de Entreposto**

#### **Aduaneiro**

Assim como processo formal de importação, o importador precisa informar o tipo de mercadoria que está importando, verificar NCM que se enquadre com o produto, verificar a necessidade de autorização junto aos órgãos anuentes para emissão de

LI, concordância entre as partes sobre o meio de transporte e termo Incoterms a ser utilizado.

Após chegada da mercadoria, ser destinada para o armazém de preferência do importado e o mesmo informar a presença de carga sobre seu espaço, o despachante, habilitado para exercer no setor de Comércio Exterior. Registra a Declaração De Trânsito Aduaneiro (DTA), junto a Receita federal.

Destacando que, mercadorias removidas para os portos secos também podem ser determinadas atividades admitidas.

Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA), que ampara os trânsitos aduaneiros:

1. De entrada ou de passagem, comum, cujas cargas sujeitam-se a emissão de fatura comercial; ou.
2. De entrada ou de passagem, especial, cujas não se sujeitam a emissão de fatura comercial, tais como os bens mencionados no artigo 3º da IN SRF nº 248, de 2002 (partes, peças e componentes necessários à manutenção de embarcações em viagem internacional, independentemente de sua bandeira, quando adquiridos sem cobertura cambial; e os materiais de uso, reposição ou conserto de embarcações, aeronaves ou outros veículos estrangeiros, estacionados ou de passagem pelo território), quando acobertados por conhecimento de transporte internacional; urna funerária; mala diplomática; bagagem desacompanhada e semelhante. Na DTA de entrada comum pode ser informada, ainda, uma fatura pro forma, desde que a carga objeto do trânsito destine-se ao regime de admissão temporária. A utilização de DTA somente é permitida para carga amparada por conhecimento de transporte internacional. (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2014, p. s.d).

De acordo com a art. 18(normativa 241 de 2002), também permite operar o entreposto aduaneiro na importação ou na exportação para efetuar seguintes serviços, relativos às mercadorias ali armazenadas:

- I. Etiquetagem e marcação, para atender a exigências do comprador estrangeiro;
- II. Exposição, demonstração e teste de funcionamento;
- III. Concedentes às operações de industrialização:
  - a) Acondicionamento ou recondicionamento;
  - b) Montagem
  - c) Beneficiamento

Semelhante quando se registra DI no processo de despacho formal é preciso aguardar a parametrização da DTA, no qual possa cair nos seguintes canais:

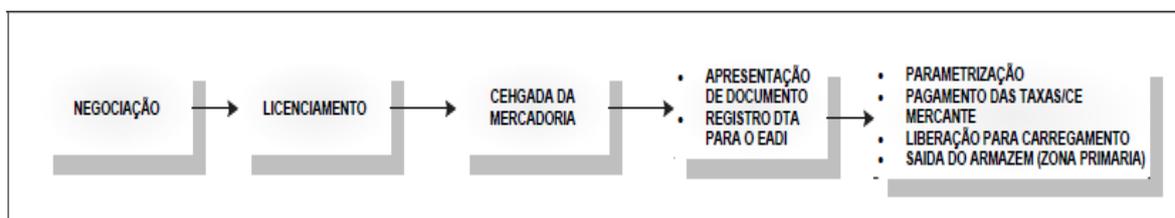
#### Quadro 2– Canais de Parametrização

VERDE	O sistema registra o desembaraço automático do produto, não havendo a necessidade de verificação documental e física da mercadoria. A DI ou DTA selecionada para canal verde, no Siscomex, poderá ser destinada de conferência física ou documental, caso forem identificados elementos indiciários de irregularidade na importação, pelo auditor-fiscal da receita federal do Brasil.
AMARELO	Deve ser realizado o exame documental e, não constatada irregularidade, efetuado o desembaraço aduaneiro, dispensada a verificação física da mercadoria. Na hipótese de descrição incompleta da mercadoria na DI, que exija verificação física da mercadoria para sua perfeita identificação com vistas a confirmar a correção da classificação fiscal ou da origem declarada, o AFRFB pode condicionar a conclusão do exame documental à verificação física da mercadoria.
VERMELHO	No qual, a mercadoria somente é desembaraçada após a realização do exame documental e da verificação física da mercadoria.
CINZA	Deve ser realizado o exame documental, a verificação física da mercadoria e a aplicação de procedimento especial de controle aduaneiro, para verificar indícios de fraude, inclusive no que se refere ao preço declarado da mercadoria.

Fonte: Extraído de Receita Federal do Brasil (2017)

Após parametrização, o despachante pode efetuar os pagamentos das taxas de armazenagem de Zona Primária e coordenar o processo de transporte da carga até o EADI, onde a mercadoria ficará entrepostada.

#### Quadro 3 – Processo de Remoção



Fonte: Elaborado pelos autores (2017)

Depois a chegada da mercadoria no EADI, o despachante registra a Declaração de Admissão Aduaneira (DA), quanto o setor de inspeção do armazém e executa a conferência da mercadoria e logo em seguida o Fiel de Armazém disponibiliza as informações da carga recebida, solicitando ao despachante a DA registrada para.

Analisar com a conferência física dos produtos e observando que esta de acordo com os documentos, o Fiel emiti o Certificado de Deposito.

#### Quadro 4 - Processo de Admissão



Fonte: Elaborado pelos autores (2017)

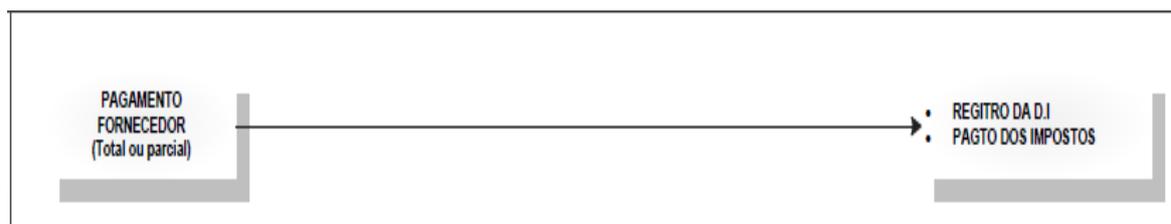
### 2.21 Processo de nacionalização de mercadoria destinada para consumo.

Despacho para consumo é o conjunto de atos que tem por objetivo, satisfeitas todas as exigências legais, de colocar as mercadorias nacionalizadas, ou seja, transferida da economia estrangeira para a economia nacional, à disposição do adquirente estabelecido no país, para seu uso ou consumo. (SEGRE, et al,2012,p. 50).

O consignatário da mercadoria poderá solicitar ao despachante a quantidade desejada, onde o habilitado pela Receita Federal irá proceder a um novo registro de DI, mas com intuito de nacionalizar a mercadoria pagando os impostos com os valores respectivos a quantidade a ser nacionalizada.

Após a parametrização, o importador ou despachante está autorizado à retirada dos insumos no EADI e solicitar o transporte para o carregamento até o destino final.

#### Quadro 5 - Processo de Nacionalização



Fonte: Elaborado pelos autores (2017)

## 2.22 As vantagens de utilizar o entreposto na produção

Com a vantagem de ter os impostos suspensos em produtos importados e ter maior controle no fluxo de caixa, onde eventualmente não se tenha o capital suficiente para suprir os custos inesperados em terra nacional, mas a importação é essencial para funcionamento da organização.

O Entreposto Aduaneiro trabalha com giro rápido de suas mercadorias nela estocada. O giro destes é prático e eficiente, onde se tem matérias primas pronta entrega sem custo de impostos pagos logo quando chegam em território nacional do importador.

Um exemplo prático de entreposto locado em armazéns de zona secundária (EADI) registrado e autorizado pela alfândega que estoca uma determinada mercadoria, onde, o importador ou despachante tem a possibilidade obter valores de taxas e outros custos diferenciados. Porém, o consignatário da carga pagará as taxas de armazenagem mensalmente, referente à mercadoria entrepostada e pelo serviço de movimentação da mercadoria nacionalizada a ser retirada.

O tempo de estoque no entreposto aduaneiro na importação, a mercadoria pode permanecer no entreposto pelo prazo de um ano prorrogável até o total de dois anos, salvo se em situações especiais pode conceder nova prorrogação de um ano, não ultrapassando o limite de três anos. (LOPES e GAMA, 2010).

Segundo o Decreto nº 6.759, DOU 06/02/2009 do Regulamento Aduaneiro:

Art. 409 - A mercadoria deverá ter uma das seguintes destinações, em até quarenta e cinco dias do término do prazo de vigência do regime, sob pena de ser considerada abandonada (Decreto-lei nº 1.455, de 1976, art. 23, inciso II, alínea d): I – despacho para consumo; II – reexportação III – exportação; ou IV – transferência para outro regime aduaneiro especial ou aplicado em áreas especiais. § 2º - Nas hipóteses nos incisos I e III, as mercadorias admitidas no regime, importadas sem cobertura cambial, deverão ser nacionalizadas antes de efetuada a destinação.

Inclusive, é permitida a admissão no regime de mercadoria importada com ou sem cobertura cambial inscrito no art. 407 (REGULAMENTO ADUANEIRO, 2015, p. 126).

Dentro das empresas, um dos maiores setores que serão impactados com a utilização deste benefício é a gestão de estoque, onde não é viável eliminar, mas é possível amenizar.

As tentativas constantes e incansáveis dos gerentes de reduzir os estoques sejam de matéria-prima, de produtos em processos ou de produtos acabados, tem levado ao desenvolvimento de novas técnicas de administração e até mesmo a novas filosofias gerenciais. (PETRÔNIO, *et.al.*, 2012, P. 210).

O autor ainda comenta que os estoques tem a função de atuar como reguladores do fluxo de negócios. Como a velocidade com que as mercadorias são recebidas. Unidades recebidas por unidade de tempo ou entradas é habitualmente diferente da velocidade com que são utilizadas. Certamente, há necessidade de um estoque, funcionando como um amortecedor.

Os custos de estoque serão reduzidos, auxiliando o controle na gestão de estoque tendo a oportunidade de implantar novos sistemas e filosofias, como *Lean Manufacturing* e *Just Time*, trazendo mais competitividades dentro do setor logístico, contribuindo com agilidade e gerenciamento do *Supply Chain Management*, que revolucionou a cadeia logística.

Segundo Cardoso (*apud*. BALLOU, 2014, p.06), a cadeia de suprimento é composta de atividades funcionais (transportes, controle de estoque, etc.) que se renovam inúmeras vezes ao longo do canal pelo qual matérias-primas vão sendo convertidas em produtos acabados, as quais todas as operações estão juntas com os mesmos objetivos, aquele de agregar valor ao consumidor.

### **3 CONCLUSÃO**

Com o objetivo de mostrar o seu funcionamento, o papel de um entreposto é levar ao seu cliente uma mercadoria importada com menor custo. A ideia de se entrepostar uma mercadoria é diminuir despesas como Estoque ou armazenagem, agregando valor a seu produto final ou partes de alguma peça/serviço que será utilizado para outros fins. Conclui-se assim que, para que haja um fluxo de caixa maior e para evitar processos burocráticos engessados dos portos Brasileiros, onde são considerados o País que mais demora em liberação de uma carga, a vantagem do entreposto aduaneiro é armazenar seus produtos isentos de impostos garantindo assim a entrega.

Dentro dos aspectos aduaneiros, existem vantagens não apenas na estocagem ou no armazenamento que se leva, por pequena que sejam, diversas formas de isenção de impostos também no transporte, chamado trânsito aduaneiro, e na exportação temporária, onde determinada mercadoria entra no país para participar de eventos, exposições ou até mesmo que seja comercializadas.

Com isso, o benefício do regime especial aduaneiro oferece diversas possibilidades de obter um produto importado, com menor custo ao cliente e ao importador agregando valor ao seu produto final, que é a principal característica da logística/comercio exterior.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. ANTAQ. <http://portal.antaq.gov.br/>, 2017. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Anuario/>>. Acesso em: 11 Jun. 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Superintendência de Infraestrutura e Serviços de Transporte Ferroviário de Cargas – SUFER**. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Brasília, p. 16. 2016.

APOSTOLOPOULOS, A. <http://jp.camaradojapao.org.br/>. **Camara do Comércio e Indústria Japonesa do Brasil**, 14 SETEMBRO 2011. Disponível em: <<http://jp.camaradojapao.org.br/pdf/a-14-09-11-cj-pwc.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2017.

ASHIKAGA, C. E. G. **Análise da Tributação na Importação e na Exportação**. 4ª. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

BARBOZA, M. A. M. <http://www.revistaportuaria.com.br>. **Revista Portuaria**, 29 Março 2017. Disponível em: <<http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/16141>>. Acesso em: 01 abr. 2017.

BIZELLI, J. D. S. **Importação: sistema administrativa, cambial e fiscal**. São Paulo: Aduaneiras, 2006.

BORGES, J. T. **Financiamento ao Comércio Exterior**. Curitiba: Intersaberes, 2012.

BORTOTO, A. C. et al. **Comercio Exterior: Teoria e Gestão**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

BRASIL. Planalto. **Planalto.gov.br**, 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/MPV/2158-35.htm#art69](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/MPV/2158-35.htm#art69)>. Acesso em: 21 out. 2017.

BRASIL. LEI Nº 12.815, de 5 de jun. De 2013. **O trabalho portuário de capatazia**, Brasília, 5 jun 2013. 20.

CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL. Câmara de Comércio Internacional. **ICC - Brasil International Chamber of Commerce**. Disponível em: <<http://www.iccbrasil.org/quem-somos/icc-brasil/>>. Acesso em: 05 jun. 2017.

CAMPOS, O. Planejamento Tributário No Processo De Importação. **S.d**, p. 16, 2007.

CARDOSO, J. D. F. **Gestão de Cadeia de Suprimentos: Contribuições para a construção de um conceito**. Centro Universitário Topy. Joinville , p. 25. 2014.

CASPAR, R. C. A Responsabilidade Civil Por Defeitos Na Importação Indireta. **Revista da Faculdade Mineira de Direito**, p. 19, 2010.

CIACCI, S. P. S. P. Gestão da Logística. **Desafios e Oportunidades Para As Importações Do Setor De Aviação Civil Brasileiro**, 30 out. 2015. 12.

COLUSSI, C. et al. Faculdade de Engenharia Puc Rio Grande do Sul. **http://www.pucrs.br/feng/**, 2015. Disponível em: <[http://www.feng.pucrs.br/professores/terezinha/Transportes/Trabalhos\\_-\\_Sistema\\_Dutoviario.pdf](http://www.feng.pucrs.br/professores/terezinha/Transportes/Trabalhos_-_Sistema_Dutoviario.pdf)>. Acesso em: 26 jun. 2017.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Ferrovias**. Confederação Nacional do Transporte. Brasília , p. 239. 2015. (CDU 656.2.025.4(81)).

CONSELHO FEDERAL DE ADMINISTRAÇÃO. **Plano Brasil de Infraestrutura Logística - PBlog**. Uma Abordagem Sistemica. Brasília: Conselho Federal de Administração. 2012. p. 121.

COVINBRA. S.D. **Vantagens Logísticas em Importar Via Trading Companies**, 02 dez. 2015. 18.

DIAS, R.; RODRIGUES,. **Comércio Exterior: Teoria e Gestão**. 3. ed. São Paulo: Atlas , 2012.

FARAH, M. F. A Empresa Brasileira e Os Desafios Da Globalização. **O Papel Da Pesquisa Científica Na Busca De Novos**, 02 Maio s.d. 8.

FARO, F. E. **Visão e Experiência Brasileira**. São Paulo: Atlas, v. 03, 2012. 317 p.

FRANZESE, E. A. R. Atribuna. **blogs.atribuna**, 2012. Disponível em: <<http://blogs.atribuna.com.br/direitodotrabalho/2012/10/trabalho-portuario-capatazia/>>. Acesso em: 26 ago. 2017.

GONÇALVES, L. G. B. Noronhaadvogados.com.br. **http://www.noronhaadvogados.com.br/pale/lgb-ago-2009.pdf**, 05 agosto 2009. Disponível em: <<http://www.noronhaadvogados.com.br/pale/lgb-ago-2009.pdf>>. Acesso em: 07 mai. 2017.

GONÇALVES, NATALIA MARTINS; MARIOT, PAULA CRISTINA; SOUZA, MARIA HELENA; VOLPATO, DÉBORA. **Entrepasto Aduaneiro como Ferramenta Estratégica de Gestão**. 1. ed. NATAL: Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC, v. 1, 2016. 12 p. Disponível em: <<http://www.admpg.com.br/2016/down.php?id=2255&q=1.>>. Acesso em: 10 fev. 2017.

GUEIROS, H. <http://enciclopediaaduaneira.com.br>. **Enciclopédia Aduaneira**, 25 MARÇO 2016. Disponível em: <<http://enciclopediaaduaneira.com.br/nacionalizacao2/>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

HOSUN, C. <http://hosunconsultoria.com.br>. **Hosun do Brasil – Consultoria de Importação**, 31 MARÇO 2015. Disponível em: <<http://hosunconsultoria.com.br/2015/03/31/taxadedemurrageotaxaquepodequebrarsuasimportacoes/>>. Acesso em: 2017 mar. 27.

JUNIOR, A. Logística e ADM. **Logística e ADM**, 2010. Disponível em: <[http://logisticaeadm.blogspot.com.br/2010\\_04\\_27\\_archive.html](http://logisticaeadm.blogspot.com.br/2010_04_27_archive.html)>. Acesso em: 27 Jul 2017.

LEX EDITORA. **Regulamento Aduaneiro**. São Paulo: Lex Editora, 2015.

LOPEZ, J. C.; GAMA, M. **Comércio Exterior Competitivo**. 3ª. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

LUDOVICO, N. **Como preparar uma empresa para o Comércio Exterior**. São Paulo: Saraiva, v. 1, 2009.

MARIN, D. C. Estadão - Economia&Negocio. **economia.estadao.com.br**, 2013. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,burocracia-trava-comercio-exterior-imp-,1090511>>. Acesso em: 13 mai. 2017.

MENEGHELLI, L. O Ambiente Das Organizações Na Era Da Globalização. **Curso de Especialização em Gestão Empresarial**, s.d s.d 2013. 8.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **MDIC**, 2009. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/132-acordos-dos-quais-o-brasil-e-parte/1831-acordos-mercosul-india>>. Acesso em: 15 jul 2017.

MINISTÉRIO da indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Ministerio da Indústria**, 2017. ISSN ISSN. Disponível em: <[http://www.mdic.gov.br/sistemas\\_web/aprendex/default/index/conteudo/id/96](http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex/default/index/conteudo/id/96)>. Acesso em: 07 mai. 2017.

MOTA, A. S. D. Planejamento tributário nas operações de importação. **S.d**, 18 Agosto 2012. 10.

OLIVEIRA, M. D. G. R. In: \_\_\_\_\_ **Avaliação Dos Pontos Criticos Na Armazenagem E Transportes De Produtos Farmaceuticos Em Área De Portos, Aeroportos, Fronteira e Recintos Alfandegados**. PORTO ALEGRE: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2005. p. 111.

ON LINE EDITORA. A invasão da URSS. **Guia Grandes Fatos que mudaram o mundo**, São Paulo, p. 160, Ago 2017.

PANESI, P. **Logística Para Iniciantes**. Rio de Janeiro: PoD Editora, 2010.

PETRÔNIO, G. M.; CAMPOS, R. P. **Administração de materiais e recursos patrimoniais**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

PIRES, J. G. et al. A Logística No Comércio Exterior Brasileiro. In: PIRES, J. D. **A Logística No Comércio Exterior Brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras , 2013. Cap. 6, p. 292.

PORTO GENTE. PortoGente. **PortoGente**, 2016. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/81611-recintos-alfandegados>>. Acesso em: 19 ago. 2017.

RESENDE, S. M. D. S. S. S. **Pesquisa De Custo Logísticos No Brasil**. S.d. S.d.

RODRIGUES, P. N. **Importação & Exportação Sem complicação**. 3. ed. São Paulo: Transnacional, 1997. 223 p. ISBN 85-900542-2-5.

S.D. Manual De Importação Da Unesp. **Universidade estadual Paulista**, p. 54, 2003.

S.D. Modais de transporte. **FIESP**, 21 Setembro 2014. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/transporte-e-logistica/modais-de-transporte/>>. Acesso em: 08 abr. 2017.

SCHAPPO, A.; MORAES, S. Imposto de Importação. **Conteúdo Jurídico**, 2014. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.33561>>. Acesso em: 05 ago. 2017.

SEIXAS, A. D. <https://portogente.com.br>. **PORTOGENTE**, 14 MARÇO 2014. Disponível em: <<https://portogente.com.br/colunistas/andredeseixas/>>. Acesso em: 27 mar. 2017.

SILVA, A. R. C. D. **Tipos de Transporte**. Olinda: Secretaria da Educação, 2013.

SILVA, A. R. C. D. **Tipos de Transporte - Modais**. Secretaria da Educação. Pernambuco, p. 89. 2013.

SOARES, C. C. **Introdução ao Comércio Exterior: Fundamentos Teóricos do Comércio Internacional**. São Paulo: Saraiva, 2004.

SOSA, R. B. **Glossário de Aduana e Comércio Exterior**. 2ª. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

TARDIO, V. Portos Do Brasil. **Portos Do Brasil**, 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/incetivos-fiscais/adicional-de-frete-para-renovacao-da-marinha-mercante-afrmm>>. Acesso em: 20 ago. 2017.

VAZQUEZ, J. L. Comércio Exterior Brasileiro. In: VAZQUEZ, J. L. **Comércio Exterior Brasileiro**. 11<sup>a</sup>. ed. São Paulo: Atlas, 2015. Cap. 8, p. 301.

WEBPORTOS. WebPortos. **https://webportos.labtrans.ufsc.br**, 2017. Disponível em: <<https://webportos.labtrans.ufsc.br/Brasil/Movimentacao>>. Acesso em: 11 jun. 2017.

WOOD, C. Empresas Brasileiras e o Desafio Da Competitividade. **Empresas Brasileiras e o Desafio Da Competitividade**, 04 Dezembro 2005. 13.

## GLOSSÁRIO

**Arroio** Pequena corrente de água, permanente ou não (PRIBERAM, 2017)

**Atracação** Ato ou efeito de atracar, de encostar e prender uma embarcação ao cais ou a outra embarcação; acostagem (INFOPEDIA. 2007)

**Barçaça** Embarcação usada para transportar grandes cargas

**Cais** Margens de um porto, geralmente de pedras ou lajeado, feito para facilitar o acostamento de barcos, para carga e descarga (LUIZ, 2009).

***Carriage and insurance Paid to (CIP) (Local de destino).*** O exportador realiza a entrega da mercadoria para o transportador por ele escolhido, entretanto o exportador tem a responsabilidade de pagar os custos do frete necessário para carregar os insumos até o local. Quer dizer que o importador assume com todos os riscos e custos adicionais decorrido após a entrega da mercadoria. No entanto, nesta cláusula o exportador também tem o dever de contratar e pagar um seguro contra os perigos de perdas e avarias, durante o transporte, do importador. (CESAR, 2013. p. 109).

***Carriage Paid to (CPT) (Local de Destino)*** Este termo é utilizado para transporte aéreo ou terrestre. O vendedor incide a pagar o frete até a mercadoria chegar ao local desejado pelo comprador. Referente a outras possíveis despesas são por conta do comprador. (LUDOVICO, 2014. p. 72).

***Cost and Freight (CFR) (Porto de Destino)*** O vendedor tem a responsabilidade de pagar os custos e o frete necessários para levar o produto até o porto de destino, mas os riscos de perda e avaria da mercadoria, assim como qualquer custo adicional causado por eventos ocorridos após a entrega, são transferidos para o comprador. (Cesar. 2013. p. 106).

***Cost, Insurance and Freight (CIF) (Porto de Destino)*** O exportador tem o dever de arcar com todos os custos e fretes necessários para levar a mercadoria até o porto de destino, no entanto o risco de perda e avaria dos insumos assim como qualquer custo adicional gerado por eventos ocorridos após a entrega da mercadoria são transferidos para o comprador. Porém, no termo CIF, o exportador também tem a

obrigação de contratar um seguro marítimo contra o perigo de perda e rasuras da mercadoria, durante o carregamento. (CESAR, 2013. p. 107).

***Delivered at Place ( DAP) (Local de Destino).*** Ao contrato do termo DAT, a mercadoria é concedida ao importador no veículo transportador no destino designado, sem a descarga. Pode ocorrer em embarque de navio. As formalidades de importação são responsabilidade do importador. (LUDOVICO, 2013, p.72).

***Delivered at Terminal (DAT) (Entregue no Terminal).*** Os insumos são concedidos ao comprador no local acordado, com a descarga do material. É possível ocorrer com embarque em navio. O processo e formalidade de importação são por conta do importador. (LUDOVICO, 2013, p.72)

***Delivered Duty Paid (DDP) (Local de Destino)*** Esta cláusula se aplica quando o exportador assume todos os custos e despesas até que os produtos seja entregue ao importador no local combinado (LUDOVICO, 2014, p. 72).

**EADI** também conhecida como porto seco, destina-se exclusivamente a receber, sob controle fiscal, mercadorias importadas ou a exportar, podendo executar todos os serviços aduaneiros, incluindo os de processamento de despacho.

***Ex – Works (EXW)*** O exportador disponibiliza a mercadoria ao importador na fábrica do exportador ou em um local estabelecido, ou ainda em um transporte de carga.

**Fiel de armazém** Colaborador que responde pela guarda das mercadorias armazenadas, pelas quais é responsável (SOSA, 2015,p. 160).

***Free Alongside Ship (FAS) (Porto de Embarque)*** Esta cláusula pode ser usada somente para transporte marítimo, fluvial ou lacustre. O exportador tem o encargo de conceder a mercadoria no cais junto ao navio, sob guindaste. (LUDOVICO, 2014, p. 71).

***Free Carrier (Ponto Designado)*** Esta cláusula informa onde para quem o vendedor deverá entregar a carga, seguindo por sua conta as despesas. (LUDOVICO 2014, p.71),

**Free On Board (FOB) (Ponto de Embarque)** Este preceito é utilizado principalmente na modalidade de modal marítimo, fluvial ou lacustre. O vendedor tem o encargo de assumir os custos com todas as despesas até que a mercadoria esteja desembarçada a bordo do navio. O comprador assume as responsabilidades a partir deste ponto. (LUDOVICO, 2014, p. 71).

**Just Time** É uma proposta de reorganização do ambiente produtivo assentada no entendimento de que a eliminação de desperdícios visa o melhoramento contínuo dos processos de produção, a base para a melhoria da posição competitiva de uma empresa, em particular no que se referem os fatores com a velocidade, a qualidade e o preço dos produtos. (BARANGER, 1994)

**Lean Manufacturing** É uma abordagem sistemática para identificar e eliminar o desperdícios ( atividades que não agregam valor) através da continua. com o fluxo de material puxado pelo pedido do cliente. (VARGAS RODRIGO, 2017)

**Parametrização** São a forma de análise criada pela Secretaria da Receita Federal mediante o despacho aduaneiro, a DI é sujeita a uma análise fiscal e selecionada para um dos canais de conferência. (PORTOGENTE, 2016)

**Zona Primária** Porção de território aduaneiro que compreende: a área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, ocupada pelos portos alfandegados; a área terrestre ocupada pelos aeroportos alfandegados e a área adjacente aos portos de fronteira alfandegados (SOSA, 2015.p. 332)

**Zona Secundária** Porção territorial sob jurisdição aduaneira não compreendida no conceito de zona primária(SOSA, 2015.p. 332)