

LEVANTAMENTO E ANÁLISE DE PROCESSOS DE IMPORTAÇÃO NO RIO DE JANEIRO¹

Silvio Hamacher²
Silvio Montes Pereira Dias³

Resumo

Este trabalho tem como objetivo apresentar o levantamento e análise dos fluxos logísticos de processos de importação desembaraçados no Rio de Janeiro. Este levantamento servirá para a avaliação operacional dos processos e procedimentos adotados pelos operadores logísticos, buscando com isso determinar soluções para os principais problemas detectados.

Palavras-chave: Logística Internacional, Comércio Exterior.

¹ XXIV Seminário de Logística - Internacional, 16 a 18 de junho de 2004, Belo Horizonte – MG.

² Doutor em Eng. Industrial pela Ecole Centrale Paris, Prof. Depto Engenharia Industrial / PUC-Rio.

³ Mestre em Logística pela PUC-Rio, Diretor Avalon Unit.

1. INTRODUÇÃO

O Comércio Exterior é fundamental para o crescimento socioeconômico de qualquer nação que procure desenvolvê-lo sem políticas restritivas. Empregos, desenvolvimento tecnológico, desenvolvimento comercial e industrial, enfim, diversos são os benefícios adquiridos pela nação que ingresse no mercado internacional.

A eficiência logística, essencial para o ingresso e manutenção no mercado internacional, deve estar respaldada em uma estratégia de redução de custos e dos tempos envolvidos, evitando-se assim perdas e garantindo entregas dentro dos prazos e condições admitidas pelo mercado internacional.

A infra-estrutura portuária e aeroportuária e os procedimentos alfandegários têm sido indicados como entraves ao comércio exterior no Brasil. Este artigo tem por objetivo levantar e analisar os tempos associados a operações de importação e diagnosticar as possíveis causas de ineficiência nessas operações.

Este artigo abordará a análise dos dados de 150 processos aduaneiros de importação coletados em uma empresa operadora logística atuante no estado do Rio de Janeiro. A análise apresentada servirá para a avaliação operacional dos processos e procedimentos adotados, buscando com isso determinar soluções para os principais problemas detectados.

Este artigo estrutura-se da seguinte forma: Na Seção 2 será apresentado o modelo de análise dos tempos do processo de importação. A metodologia será o objeto da Seção 3. Na Seção 4 são apresentados os principais resultados do estudo e finalmente são tecidas as principais conclusões na Seção 5.

2. MODELO DE ANÁLISE

A Figura 1 apresenta oito principais etapas (datas) e seis análises possíveis para permitir a medição e diagnóstico dos tempos envolvidos nos processos de importação,

- B. OS (Abertura da Ordem de Serviço) – Tempo entre a data da chegada e a data efetiva da instrução dos procedimentos fiscais, ou seja, a Ordem de Serviço. Este tempo pode ser zero (quando a data da OS precede a data de chegada) ou superior a zero (quando a data da OS é posterior à data de chegada).
- C. DI (Declaração de Importação) – Tempo entre a data de chegada e o efetivo registro da Declaração de Importação no Siscomex;
- D. Nacionalização (Tempo Nacionalização) – Tempo entre a data de chegada e o efetivo desembarço aduaneiro pela autoridade fiscal.
- E. Trânsito (Tempo de Trânsito) – Tempo entre a data de embarque e a efetiva chegada;
- F. Total (Tempo Total) – Tempo entre a data de embarque e o efetivo desembarço aduaneiro;

3. METODOLOGIA

A coleta de dados foi feita através da análise dos processos de desembarço aduaneiro realizados por uma operadora logística sediada no estado do Rio de Janeiro, utilizando os dados classificados como primários, por serem obtidos diretamente no operador logístico responsável pelos desembarços.

O universo da pesquisa de campo foi uma empresa operadora de logística, na qual 80% dos seus serviços são relacionados ao comércio exterior. A amostra foi delimitada pelo critério de desembarço aduaneiro na importação através dos Terminais Portuários (T1 – Libra e T2 – Multi-Rio), Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Galeão (TECA – Terminal de Carga Aérea) e EADI – Nova Iguaçu (TMM – Terminal Marítimo Multimodal).

Os dados apresentados foram coletados num período restrito ao segundo semestre do ano de 2003, perfazendo uma amostra com percentual estimado de 40% dos processos desembarçados pelo operador logístico em questão.

Foram analisados 150 processos de desembarço aduaneiro na importação de diversas empresas situadas principalmente nos estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, com produtos oriundos de diversos países.

Os processos foram analisados pelo Canal de parametrização fiscal (canal amarelo - “verificação documental”, canal verde - “desembarço automático” e canal vermelho - “verificação física e documental”) e pelo local de Desembarço, com a seguinte configuração:

- Dos 150 processos analisados 98 (65,33%) foram parametrizados no canal verde, 36 (24%) foram parametrizados no canal vermelho e 16 (10,67%) foram parametrizados no canal amarelo;
- Dos 150 processos analisados 71 (47,33%) foram realizados nos terminais portuários, 40 (26,67%) foram realizados no terminal aéreo e 39 (26%) foram realizados no EADI.

Ressaltamos que os processos desembarçados no EADI tiveram como origem o modal aéreo.

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Este tópico aborda uma análise baseada em tempos globais por canais de parametrização fiscal, observando os modais aéreo e marítimo e seus terminais correlatos.

A Figura 2 apresenta as médias temporais (em dias) apuradas em função da análise dos tempos computados de acordo com os modais de transporte Marítimo e Aéreo.

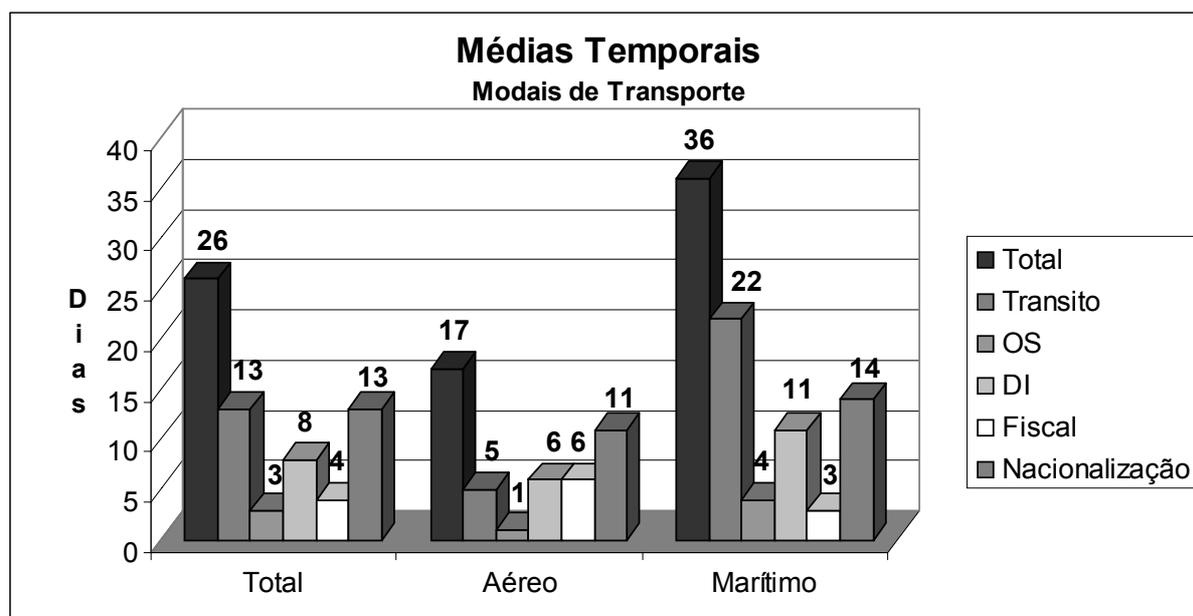


Figura 2. Médias Temporais – Modais de Transporte

A Tabela 1 apresenta os tempos mínimos, médios e máximos, além do desvio padrão, dos processos analisados.

Tabela 1. Tempos Mínimos, Médios e Máximos Totais em Dias Corridos

	Total	Transito	OS	DI	Fiscal	Nacionalização
Mínimo	2	1	0	1	1	1
Média	25,8	13,2	3	8,2	4,4	12,6
Máximo	83	75	40	57	43	58
Desvio Padrão	17	13,5	4,6	9,3	7,2	11,7

A partir dos dados da Figura 2 e da Tabela 1 podemos inferir algumas informações. Como era esperado, o tempo de trânsito do modal marítimo foi superior ao modal aéreo. O tempo de trânsito médio do modal aéreo foi de 5 dias, pois este tempo inclui desde a emissão do conhecimento aéreo (AWB) até a chegada da carga no terminal aéreo do Rio de Janeiro. Apesar do tempo médio do modal marítimo ser de 22 dias, este tempo chegou a até 75 dias, o que denota o uso de rotas com um número excessivo de escalas.

Num processo bem planejado e organizado de importação, o tempo da ordem de serviço (OS) deveria ser zero, já que a documentação deveria ser recebida pelo operador logístico previamente à chegada no local de destino. Todavia em média este tempo foi de 3 dias, chegando a demorar um total de 40 dias. Fato interessante

nesta análise é que 1/3 dos 150 processos analisados apresentaram atraso de, em média, 3 dias para recebimento da documentação após a chegada da carga. Destes 50 processos, houve 7 processos que apresentaram atraso superior a 10 dias e 2 processos apresentaram atraso superior a 30 dias.

Uma das razões dos tempos de OS elevados foi a questão do licenciamento de importação. Dos 150 processos analisados, 29 (19,33%) necessitavam de licenciamento de importação previamente ao embarque, sendo que 18 (12%) licenciamentos de importação foram deferidos em média 19 dias após o embarque da carga.

Tal atraso em sua maioria se deve a falta de organização dos principais atores do processo. A falta de planejamento e conseqüente desorganização imperam nestes procedimentos, acarretando desta forma um prejuízo de grande vulto para todo o desenvolvimento do processo de nacionalização do produto.

O tempo para registro da Declaração de Importação (DI) foi em média superior no modal marítimo (11 dias) em relação ao modal aéreo (6 dias). Este fato é explicado pelas operações de desova e desconsolidação da carga, geralmente mais demoradas no modal marítimo.

O tempo de fiscalização foi em média de 4 dias, todavia este tempo merece uma análise mais detalhada, considerando-se os tempos dos canais de parametrização, conforme apresentado na Tabela 2.

Tabela 2. Tempos Médios Totais em Dias Corridos

Canais	Total	Transito	OS	DI	Fiscal	Nacionalização
Verde	24	14,6	2,4	8,2	1,3	9,5
Amarelo	28,3	7,4	3	7,7	13,6	21
Vermelho	29,6	12,2	3	8,4	9	17,4

Podemos observar na Tabela 2 que os tempos médios por canais de parametrização apresentam pouca diferença entre eles, à exceção do tempo de fiscalização. Como era esperado, os canais amarelo e vermelho apresentaram maiores tempos de fiscalização, atingindo em média 13,6 dias no caso do canal amarelo. Na Tabela 1 verifica-se que este tempo pode chegar até um máximo de 43 dias.

Destacamos aqui a mesma observação sobre a falta de planejamento e a grande falta de organização por parte dos principais atores. Muitos importadores desconhecem detalhamentos técnicos sobre o produto a ser importado, conseqüentemente, desconhecem também os procedimentos obrigatórios aplicáveis ao processo de nacionalização, acarretando em tempos de fiscalização elevados.

Toda esta falta de planejamento e organização acresce os tempos totais envolvidos nos processos. Estes excessos temporais acarretam em custos excessivos aos processos logísticos, muitas das vezes inviabilizando o processo, assumindo assim o importador o prejuízo em função da inobservância dos procedimentos e, em alguns casos, até mesmo abandonando a mercadoria, deixando-a cair em perdimento fiscal.

5. CONCLUSÃO

O tempo total gasto nos processos logísticos envolvidos no comércio exterior é um fator crítico para a competitividade das empresas brasileiras, portanto torna-se crucial a análise dos tempos envolvidos nos processos para que haja redução dos tempos e custos excedentes envolvidos nos processos.

A análise dos 150 processos de importação demonstra que há uma inobservância de procedimentos, com conseqüentes acréscimos de custo e de tempo desde o embarque da carga até o efetivo desembaraço fiscal aduaneiro.

Destacamos que o importador freqüentemente não realiza o planejamento prévio adequado, que deveria abranger todos os procedimentos a serem adotados antes, durante e após a chegada da mercadoria. Estes procedimentos estão relacionados diretamente aos tempos de Licenciamento de Importação (LI), Ordem de Serviço (OS) e Fiscalização (Fiscal), que poderiam ser muito diminuídos com um bom planejamento.

Os acréscimos de custo e de tempo podem ser observados pelo tempo de permanência nos recintos alfandegados aguardando cumprimento de exigências fiscais e procedimentos operacionais cabíveis a movimentação e manuseio da carga.

Observamos que 41,3% dos 150 processos analisados tiveram liberação fiscal após o primeiro período de armazenagem, período este de 10 dias corridos para o modal marítimo e EADI e de 5 dias úteis para o modal aéreo.

Excesso de tempo representa custos de oportunidade, de armazenagem, de estoques em trânsito, de demurrage (valor cobrado pelo tempo de atraso na devolução do contêiner vazio), de perda ou atraso produtivo, de variação cambial, entre outros, que acabam agravando a situação econômica do processo logístico.

Os dados demonstram características marcantes em todos os processos de importação, tais como: inobservância dos procedimentos legais e operacionais, falta de planejamento prévio, inobservância das normas para transporte internacional, busca da redução de custos sem respaldo em controles de qualidade.

Aliado a falta de qualificação profissional dos envolvidos na operacionalização dos processos do comércio internacional, encontramos uma deficiência de sistemas de informações consistentes para a criação de uma base de apoio onde todos os envolvidos possam participar ativamente em cada passo para uma eficiente conclusão dos processos.

Portanto cabe-nos ressaltar a importância de se criar programas para desenvolvimento da cultura em comércio exterior por parte de todos os envolvidos nos processos. Se os processos, sejam de importação ou de exportação, não forem realizados com menores tempos e custos, perderemos espaço para a concorrência internacional.

SURVEY AND ANALYSIS OF IMPORT PROCESS OF RIO DE JANEIRO

*Silvio Hamacher
Silvio Montes Pereira Dias*

Abstract

The goal of this article is to present the analysis of some importation processes in the port and airport of Rio de Janeiro (Brazil). This analysis will help to evaluate the efficiency of procedures and process assumed by logistics operators, willing to provide solutions for some problems detected.

Key-Words: International Logistics, International Trade