

ANÁLISE DAS VANTAGENS DO DESEMBARAÇO ADUANEIRO EM PORTOS SECOS¹

Luciano Lopes da Silva²

Edson Aparecida de Araújo Querido Oliveira³

Vilma da Silva Santos⁴

Resumo

A busca pela internacionalização das empresas é uma das estratégias que podem ser adotadas quando se almeja a expansão de negócios ou ganhos em competitividade. É preciso, antes de tudo, saber avaliar os vários aspectos inerentes às atividades do comércio exterior, entre estas ressaltam-se suas regras, vantagens e a análise dos custos dos processos logísticos que envolvem essa tomada de decisões. O uso dos Portos Secos aparece, muitas vezes, como solução eficaz e econômica para os problemas inerentes à operacionalização dos acordos tratados nas transações internacionais, já que nelas, por força legal, podem ser terceirizados os serviços necessários à armazenagem de mercadorias, distribuição, movimentação, algumas operações de industrialização e ainda toda parte fiscal e legal para atuar no comércio exterior. Apesar da sua existência, a utilização dos Portos Secos ainda está aquém do potencial mercadológico. Uma das causas dessa subutilização pode ser o desconhecimento das possibilidades que estes terminais oferecem aos seus usuários. Este estudo pretende apresentar as vantagens dos Portos Secos analisando, de forma objetiva, toda a estrutura e variedade de serviços oferecidos por eles, a fim de conhecer seu funcionamento e sua utilização nas operações logísticas do comércio exterior.

Palavras-chave: Porto seco; Vantagens; Logística; Comércio exterior; Desembaraço aduaneiro.

FOREIGN COMMERCE AND THE ADVANTAGES OF THE CUSTOMS CLEARANCE IN DRY PORTS

Abstract

The search for the internationalization of the companies is one strategy of the business that can be use adopted when the expansion or profits in competitiveness is longed for. First is necessary knowing to evaluate the some inherent aspects the activities of the foreign commerces, between these we stand out its rules, advantages and the analysis of the costs of the logistic processes that involve this taking of decisions. Many times the use of the Dry Ports appears, as efficient and economic solution for the inherent problems to the performance of the agreements in the international transactions, because in this situation, this kind of job make for to storage the merchandises, distribution, movement, some operations of industrialization and also to all fiscal and legal part of this job, foreign commerce. There are the uses of the Dry Ports but they still are on this side of the marketing potential. One of the reason of this can be the net to know of the possibilities that these Dry ports offer. This study would to slow intends to present the advantages of the Dry Ports, analyzing of objective form all the structure and variety of services offered for them, to know the functioning and utilization in the logistic operations of the foreign commerce.

Key words: Dry port; Advantages; Logistic; Foreign commerce; Customs clearance.

¹ *Contribuição técnica ao 64º Congresso Anual da ABM, 13 a 17 de julho de 2009, Belo Horizonte, MG, Brasil.*

² *MBA em Gerência Empresarial - Programa de Pós-graduação em Administração – Universidade de Taubaté.*

³ *Doutor em Organização Industrial - ITA – Professor e Coordenador do Programa de Pós-graduação em Administração – Universidade de Taubaté.*

⁴ *MBA em Gerência Financeira e Controladoria Mestre em Gestão e Desenvolvimento Regional – UNITAU - Professora do Programa de Pós-graduação em Administração – Universidade de Taubaté.*

1 INTRODUÇÃO

A economia mundial é dinâmica e a globalização possui um papel fundamental nesse processo, portanto, é comum encontrar estratégias que estimulem os negócios e a internacionalização das empresas, garantindo não somente a sobrevivência das organizações como, também, sua expansão.

A melhoria da eficiência e da produtividade interna se torna fundamental, para a sobrevivência das empresas, em uma economia cada vez mais integrada e exigente. Diante dessa realidade, é imprescindível a adoção de estratégias e posturas globais, e a economia brasileira não ficou indiferente ao processo de globalização tendo como, consequência direta, a abertura econômica no início dos anos 90. Com o aumento das importações vieram os concorrentes e as empresas nacionais tiveram que se adaptar para não encerrarem suas atividades.

De acordo com Soares e Lara⁽¹⁾ com o desequilíbrio da balança de pagamentos surge a preocupação em fortalecer as exportações que se multiplicam graças à intervenção constante do governo, por meio de medidas de incentivo à exportação (isenção ICMS, PIS, COFINS) e patrocínio a programas agressivos de promoção dos produtos brasileiros (PEE, consórcios de exportação, Exporta Brasil, Avança Brasil, Investe Brasil, entre outros.) A decisão de exportar é uma estratégia de internacionalização que deve ser acompanhada de uma análise criteriosa, pois envolve maior potencial de comprometimento, risco, controle e lucro.

Para Louzada⁽²⁾ uma das necessidades para se colocar o Brasil no mundo é equiparar os custos dos produtos brasileiros aos padrões dos mercados internacionais. Para tanto, é necessário reduzir os gastos com a produção, distribuição, armazenagem e transporte, desenvolvendo soluções criativas que atendam expectativas, tragam maior conveniência e permitam uma comunicação mais ágil. Nesse sentido, a gestão da logística vem exercendo um papel preponderante no crescimento e desenvolvimento do comércio internacional.

A eficiência dos mercados globais está intimamente ligada à eficiência dessa gestão logística. Uma opção que contribui para a sua eficiência é a utilização dos serviços prestados pelos Portos Secos, que foram criados com o intuito de interiorizar as operações do comércio internacional que, até então, eram restritas a portos, aeroportos e pontos de fronteira.

Para Soares e Lara⁽¹⁾ aos Portos Secos trazem grande simplificação dos processos aduaneiros e conferem agilidade ao fluxo de importações e exportações, sendo, ainda estratégicos, por sua localização, pelo aspecto da armazenagem, suprimento e distribuição de produtos e por algumas modalidades de regimes aduaneiros que neles são executados.

Apesar dos esforços governamentais, feitos no sentido de facilitar a internacionalização das empresas com medidas de incentivo às exportações, observa-se, na prática, a retração da utilização dos Portos Secos. Essa subutilização poderia ser explicada pelo desconhecimento das possibilidades que os terminais oferecem a seus usuários.

Para enriquecer este trabalho foi de fundamental importância à utilização de dados abstraídos das pesquisas feitas pelos órgãos intervenientes e governamentais que permitiram um comparativo entre os Portos Secos e Portos, Aeroportos e Pontos de Fronteira.

O objetivo deste artigo é apresentar os procedimentos para a realização do desembaraço aduaneiro nos Portos Secos bem como seu funcionamento e as

vantagens que podem oferecer na utilização das operações logísticas do comércio exterior.

2 METODOLOGIA DE PESQUISA

Segundo Gil⁽³⁾ este trabalho caracteriza-se como uma pesquisa aplicada, pois gera conhecimentos práticos para auxiliar os exportadores e importadores em relação ao local onde o desembarço aduaneiro é mais atrativo. Do ponto de vista da abordagem do problema, foi utilizada a forma quantitativa para apresentar as diferenças entre os Portos Secos e os Portos, Aeroportos e Pontos de Fronteira. Foi de grande importância a utilização dos dados estatísticos, tarifas e valores fornecidos pelos órgãos intervenientes, em seus sites.

Para elucidar os objetivos desta pesquisa foi utilizado o método exploratório, que proporcionaram uma maior familiaridade com as vantagens, funcionalidade e características dos Portos Secos, como também, uma abordagem clara do comércio exterior e do desembarço aduaneiro.

A revisão bibliográfica e a investigação documental vieram como necessidade do processo, pois se fizeram necessárias a busca e a leitura em documentos emitidos por órgãos públicos e privados.

Nestes, foram lidas leis, decretos, regulamentos, portarias e instruções normativos, e adquiridos e utilizados pesquisas e dados publicados, para efeito de comparativo. Outros meios de pesquisa e coleta de dados, utilizados para reforçar o estudo foram adquiridos por meio de revistas, artigos e jornais, direcionados para esta área.

3 REVISÃO DA LITERATURA

O comércio e as atividades econômicas sempre andaram juntos e, desde as sociedades primitivas que coletavam, caçavam e plantavam, já existiam negociações econômicas. Como nessa época não existia a moeda, as trocas eram feitas por meio de produtos, como trigo, algodão, açúcar, animais, arroz, sal, tecidos, entre outros.

Essas trocas ficaram conhecidas como escambo e eram baseadas no peso e não no valor, sendo, por muito tempo, a única atividade comercial. Com o desenvolvimento das civilizações e também das atividades econômicas, os comerciantes foram levados a criar as moedas e as instituições mercantis, como financeiras, bancos e bolsas de valores, entre outros.

O comércio passou a ter um papel importante no desenvolvimento urbano e social, tornando-se o responsável por investimentos em infra-estrutura, como estradas e transportes, a fim de permitir o comércio dos produtos em várias regiões do mundo. Quando essas atividades comerciais ultrapassavam fronteiras, sendo realizadas entre países, a operação que se realizava denominava - se comércio exterior.

Werneck⁽⁴⁾ define comércio exterior como a relação direta de comércio entre países ou blocos. São as normatizações com que cada país administra seu comércio com os demais, regulando as formas, métodos e deliberações para viabilizá-lo.

Para Souza,⁽⁵⁾ a prática do comércio exterior pode ser conceituada como o intercâmbio de mercadorias e serviços entre agentes econômicos que operam sob a égide da legislação nacional.

Na prática do comércio exterior ocorre o envolvimento das transações comerciais de cunho totalmente capitalista, sem a participação direta do governo nas operações comerciais, funcionando tão-somente como normatizador e controlador das operações comerciais entre as empresas de diferentes países. Essas atividades e relações comerciais, desenvolvidas pelas empresas comerciais, constituem-se objeto de regulamentação pelo Direito Internacional Privado.

A grande diferença entre comércio nacional e o comércio exterior é que, no comércio exterior, o indivíduo, pessoa física, ou empresa, pessoa jurídica, que compra mercadoria estrangeira para consumi-la ou comercializá-la em seu país, é chamado de importador; e a pessoa física ou jurídica que vende a mercadoria ao exterior, para que lá a mercadoria seja consumida ou comercializada, é chamada de exportador.

Esses agentes e a operação desencadeada por eles, situados em países diferentes, estão sujeitos às normas internas de cada país interveniente e às leis internacionais, dependendo da autorização desses países.

Portanto, comércio exterior seria a forma com que um país se organiza em termos de políticas, leis, normas e regulamentos que disciplinam a execução de operações de importação e exportação de mercadorias e serviços com o exterior.

Existem várias razões e motivos que levam os países a exportarem ou importarem, como alternativa de mercado, redução dos custos, redução de tributos, aprimoramento na qualidade, tecnologia em geral da empresa, informações e tendências de mercado.

Para Castro,⁽⁶⁾ o comércio exterior apresenta-se como um elo que vincula as partes econômicas entre países, que precisam trocar mercadorias por diversos motivos. Assim, por exemplo, se um país possui recursos naturais, poderá exportá-los para países com poucos ou nenhum desses recursos, bem como poderá precisar de recursos tecnológicos para bem como sua obtenção e utilização, o que pode significar a importação de bens de produção, que não são produzidos pelo país.

Outro poderoso motivador das relações comerciais segundo Vazquez⁽⁷⁾ é o clima de um país, que pode ser propício à produção de determinados produtos e ser totalmente inadequado a outros, influenciando para isto, por exemplo, o excesso ou a escassez de chuva, o clima muito frio ou muito quente, a existência de neve, entre outros.

Segundo Keedi⁽⁸⁾ a importância dos relacionamentos transcende os motivos materiais, podendo estar relacionados a motivos comerciais em que a compra a venda de mercadorias podem fazer parte de um conjunto mais abrangente de contatos e ações entre países.

A importância política também é relevante nas transações comerciais, e podem determinar o volume de negócios entre países. O autor acrescenta que a melhoria da qualidade pode ser um fator determinante nas relações comerciais, já que uma abertura de fronteiras pode balizar a produção interna, por meio da concorrência estrangeira, visto que pode determinar mudanças importantes na produção da indústria nacional.

O nível de investimentos e a diluição de riscos são de grande importância, pois estar focado em apenas um mercado poderá trazer problemas na medida em que a economia nacional poderá sofrer abalos com crises inesperadas.

Portanto, motivos para atuar no comércio exterior não faltam, bastando analisar os diversos existentes, analisar os riscos e verificar quais as condições necessárias para a comercialização de mercadorias a nível global.

3.1 A Sistemática da Exportação

Garcia⁽⁹⁾ define Exportação como a saída de mercadoria nacional ou nacionalizada em território aduaneiro brasileiro. Essa saída está baseada em especialização do país na produção de bens para os quais tenha maior disponibilidade de fatores produtivos, garantindo excedentes exportáveis. Isso implica em entrada de divisas, exceto de exportação temporária e geração de caixa.

Segundo Rocha,⁽¹⁰⁾ a exportação pode ser de bens e serviços, entendendo-se bens como a transferência de mercadorias entre os países, e os serviços como a venda de assessoria, consultoria, conhecimentos, transportes, turismo, entre outros.

Toda exportação de bens pode ser feita de forma direta ou indireta, dependendo da conveniência, possibilidade, capacidade de produção e outros fatores. Keedi⁽⁸⁾ define forma direta e indireta da seguinte maneira:

- **Forma direta:** implica na sua exportação pelo próprio fabricante do produto, o que quer dizer que ele não utiliza qualquer intermediário na operação, saindo esta com seu nome, incluindo toda a documentação de comércio exterior em que aparece como exportador. Ele poderá realizar essa operação por intermédio de pessoas ou empresas atuando como agentes ou representantes, mas apenas servindo de elo entre ele e o comprador, o que significa que ele continua, apesar dos intervenientes utilizados, sendo o exportador; e
- **Forma indireta:** significa que o exportador é outro que não o produtor da mercadoria vendida, que fica escondido, já que toda a operação de exportação, embarque, emissão de documentos, entre outros, fica por conta do vendedor, aparecendo o produtor apenas nas embalagens ou, eventualmente, em documentos se isso for necessário ou solicitado. Toda a operação legal, inclusive a contratação de câmbio da moeda estrangeira objeto do recebimento da operação, será feito pelo vendedor e não pelo produtor, o que significa que o produtor da mercadoria realizou uma venda no mercado nacional ao futuro exportador.

As principais vantagens da exportação são as diversificações de mercados, o aprimoramento da qualidade, a oportunidade de implantação da marca internacional, desenvolvimento de marketing internacional, a redução de custos, no geral, extensão de vida do produto, custos de produção menores e desenvolvimento de recursos humanos.

Para Keedi⁽⁸⁾ a empresa pode passar a contar com receita adicional, em moeda forte, preservando melhor o seu faturamento; estando mais imune à desvalorização da moeda local, melhorando o nível de divisa do país. Entende-se por divisas a reserva em moeda de países economicamente estáveis, como o dólar americano e o euro Europeu, e que são conversíveis internacionalmente, isto é, são aceitas em todo o mundo nas mais diversas transações.

A entrada de moeda forte no país significa acréscimo das divisas à disposição para utilização nas compras internacionais, pagamento de juros e dívidas pagamento de serviços e equilíbrio econômico, entre outros. Todos esses fatores implicam em aumento da competitividade da empresa e do país, podendo colocá-los em posição de destaque no mercado internacional.

3.2 A Sistemática da Importação

Segundo Maluf⁽¹¹⁾ Importação é à entrada de mercadorias provenientes do exterior, em um país e, conseqüentemente, resulta, quase sempre, na saída de divisas. A política de importação brasileira é estabelecida em função dos seguintes fatores:

- momento político;
- momento econômico;
- mercado Interno;
- situações de balanças comerciais; e
- deficiências nacionais.

Werneck⁽⁴⁾ destaca que toda importação também pode ser de bens e serviços, entendendo-se que a de bens é a transferência de mercadorias entre os países, e a de serviços é a compra de assessoria, consultoria, conhecimentos, transportes e turismo, entre outros.

Da mesma forma que a exportação, a importação de bens pode ser feita de forma direta ou indireta ou, ainda, definitivamente e temporariamente, conforme o critério legal aplicado, sempre dependente da conveniência, possibilidade e outros fatores inerentes ao processo. Em relação ao pagamento, a mercadoria poderá entrar no país com ou livre de pagamento, o que significa, tecnicamente, que pode ser com ou sem cobertura cambial.

As importações propiciam diversas vantagens, como a diversificação de mercados. A empresa deixa de atuar apenas no mercado interno reduzindo seus riscos de crise de mercado, como aumento de preço e política governamental. Outro fator positivo é minimizar a possibilidade de escassez do produto no mercado interno e menor risco de preços altos devido à concorrência e qualidade de produção do mercado internacional.

Para Garcia⁽⁹⁾ a importância da importação está presente na tecnologia, visto que os produtos importados poderão apresentar outra tecnologia para sua produção, provocando redução de custos e melhoria de qualidade.

Todos os fatores proporcionados pela importação podem impactar diretamente no valor do produto, redução de custos e melhoria de qualidade, além de poder oferecer aos clientes produtos de marca internacional e conhecido em todo o mundo. O aumento da competição interna é uma das marcas mais visíveis da importação.

Para Keedi,⁽⁸⁾ deve ser levado em conta, também, que a importação pode abrir campo para a exportação, pois nunca se deve esquecer que o comércio é uma via de duas mãos, portanto, comprar pode abrir espaço para negociação, para a exportação dos produtos do país importador.

No Brasil, com a abertura do mercado na década 90, a importação de mercadoria se tornou necessário e fez com que o mercado nacional se adaptasse a essa nova realidade forçando as empresas a se aprimorarem e a conhecerem melhor os trâmites legais para a realização dessa atividade comercial.

4. DESEMBARAÇO ADUANEIRO

O desembaraço aduaneiro constitui a execução de todo tramite necessário, desde a recepção da mercadoria no recinto alfandegado até o ato final do despacho aduaneiro em que é autorizada a exportação ou a nacionalização das mercadorias pelo auditor fiscal.

De acordo com Rocha,⁽¹⁰⁾ toda mercadoria procedente ou destinada ao exterior por qualquer via, destinada a consumo ou a outro regime, sujeita ou não ao pagamento do imposto, deverá ser submetida ao despacho aduaneiro, que será processado com base em declaração apresentada a um recinto alfandegado na forma prescrito no regulamento.

O despacho aduaneiro é o procedimento fiscal mediante ao qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador ou exportador em relação à mercadoria, aos documentos apresentados e à legislação vigente, com vistas ao seu desembaraço aduaneiro, conforme o Artigo 3º da Instrução Normativa SRF 69/69⁽¹²⁾ e o § 2º do Artigo 1º da Instrução Normativa SRF 28/94.

Para a realização dos procedimentos de despacho aduaneiro é necessária a atuação de vários agentes, órgãos e profissionais como os importadores, exportadores, depositários e transportadores, por meio de seus empregados ou representantes legais; a Secretaria da Receita Federal - SRF, a Secretaria de Comércio Exterior - Secex, os Órgãos Anuentes e as Secretarias de Fazenda ou de Finanças dos Estados e do Distrito Federal; as instituições financeiras autorizadas pela Secex a elaborar licença de importação; o Banco Central do Brasil - Bacen e as instituições financeiras autorizadas a operar em câmbio, mediante acesso aos dados transferidos para o Sistema de Informações do Banco Central - Sisbacen.

Há integração das atividades desses agentes, é feita pelo Siscomex (Sistema Integrado de Comércio Exterior). Os agentes podem fazer acompanhamento e controle das operações do despacho aduaneiro decorrente do comércio exterior, agilizando, de forma significativa, o desembaraço aduaneiro.

4.1 Siscomex

O Sistema Integrado de Comércio Exterior - Siscomex é um instrumento informatizado, por meio do qual é exercido o controle governamental do comércio exterior brasileiro. De acordo com o site do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC, é uma ferramenta facilitadora, que permite a adoção de um fluxo único de informações, eliminando controles paralelos e diminuindo significativamente o volume de documentos envolvidos nas operações. É um instrumento que agrega competitividade às empresas exportadoras e importadoras, na medida em que reduz o custo da burocracia.

O Siscomex promove a integração das atividades de todos os órgãos gestores do comércio exterior, inclusive o câmbio, permitindo o acompanhamento, registro, orientação e controle das diversas etapas do processo *on line*.

Entrou em funcionamento em 1993, harmonizando conceitos, códigos e nomenclaturas, tornando possível a adoção de um fluxo único de informações, tratado pela via informatizada, que permite a eliminação de diversos documentos utilizados no processamento dos despachos aduaneiros na exportação e importação.

O sistema de registro de exportações, totalmente informatizado, permitiu um enorme ganho na agilidade, confiabilidade, rápido acesso a informações estatísticas redução de custos, entre outros. Na importação viabiliza as operações que necessitam de Licenciamento de Importação, registro e criação da Declaração de Importação (D.I) entre outros; feito por meio de conexão com o Serpro, que é a entidade responsável pela administração e suporte do Siscomex e, também por toda tecnologia da Secretaria da Receita Federal.

5 PORTO SECO

Os Portos Secos foram criados no início da década de 1970, e chamavam-se Centrais Aduaneiras de Interior. Desde sua criação passaram por muitas mudanças e trocas de denominação. Em meados da década de 90, a abertura da economia e a estabilidade da moeda com Plano Real, em 1994, impulsionaram o aumento das importações no Brasil fazendo com que os principais terminais de carga ficassem sobrecarregados, o que gerou aumento do número de perdas, danos e extravios de mercadorias.

No ano seguinte, em 1995, o governo brasileiro criou a Lei Nº. 9074 que reconhece a atividade de Armazenagem Alfandegada como Serviço Público e, conseqüentemente determina que sejam realizadas licitações públicas para a concessão de novos Recintos.

Com isso, as Centrais Aduaneiras de interior saltaram de 15 para 49 unidades, interiorizando a movimentação de carga no país. Deixaram também de ser apenas entrepostos alfandegários para se tornarem recintos alfandegados de uso público, operando sob regimes especiais. Em 1996, com o Decreto nº1.910, o governo brasileiro estabeleceu três tipos de terminais alfandegados

- **TRA's** – Terminais Retroportuário Alfandegados;
- **EAF's** - Estações Aduaneiras de Fronteira;
- **EADI's** – Estações Aduaneiras do Interior (a mais abrangente no que diz respeito a regimes aduaneiros).

Com intuito de uniformizar o setor e criar procedimentos específicos em 1997 com o Decreto de lei Nº 2.168, o governo brasileiro transformou os TRA's e EAF's em EADI. A denominação atual, Porto Seco foi adotada em janeiro de 2003, conforme Decreto nº 4.765, de 24 - 06 - 03, substituindo, assim, as EADI e marcou uma nova fase de desenvolvimento, impulsionada, principalmente, pelo aumento das exportações.

Em 24 de agosto de 2006, a medida provisória nº. 320 foi publicada com objetivo de melhorar a logística do comércio exterior brasileiro, propondo mais segurança e qualidade ao controle aduaneiro, e simplificar procedimentos para agilizar os fluxos do comércio internacional brasileiro.

De acordo com Medina (2006), esse sistema proposto em 1995 se encontrava em “profunda crise”, impedindo a ampliação da oferta dos serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias para os importadores e exportadores. O autor completa, ainda, que esse modelo não se coaduna com a natureza própria dessas atividades, tipicamente de exploração privada.

Conforme a Medida Provisória nº. 320, as licenças dos Portos Secos serão outorgadas pela Receita Federal às empresas brasileiras que já prestam serviços de armazéns gerais ou distritos fabris e que tenham patrimônio líquido igual ou superior a R\$ 2 milhões; antes eram necessários de R\$ 10 milhões a R\$ 12 milhões.

Elas precisavam apenas demonstrar regularidade fiscal e atender aos requisitos técnicos e operacionais exigidos pela nova determinação, como sistemas de monitoramento com câmeras, scanners e laboratório para análise. Com isso, esses novos Portos Secos licenciados seriam denominados Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIAS). Essa medida sofreu pesadas críticas e gerou muita polêmica.

Segundo Campos,⁽¹²⁾ coordenador da Frente Nacional dos permissionários dos Recintos Alfandegados, os Portos Secos foram considerados recintos alfandegados de uso público em 1995 e que a Constituição estabelece que tem que

haver licitação para a sua concessão. Outro problema levantado por ele é que essa foi à terceira mudança na legislação do setor em menos de uma década, o que traz insegurança para os investidores e compromete o desempenho do mercado.

A despeito das críticas sempre presentes, Novaes⁽¹³⁾ acrescenta a maior versatilidade que se pode obter com a utilização dos Portos Secos. Tendo em vista o alto investimento em tempo e dinheiro necessário para desenvolver e implementar novas tecnologias e novos sistemas dentro da própria empresa, torna-se mais fácil utilizar serviços de terceiros.

Além disso, a versatilidade permite às empresas contratantes alcançar melhorias no controle, na tecnologia e na operação, transformando custos fixos em variáveis.

Os Portos Secos, se eficientes, podem reconfigurar com mais habilidade e mais rapidamente os serviços oferecidos, ajustando-os às mudanças no mercado e aos avanços tecnológicos.

A Figura 1 apresenta a estrutura da SRF que prevê a divisão do território nacional em dez regiões fiscais distribuídas geograficamente, cada uma sob administração de uma Superintendência Regional da Receita Federal - SRRF, com a localização dos portos secos existentes.

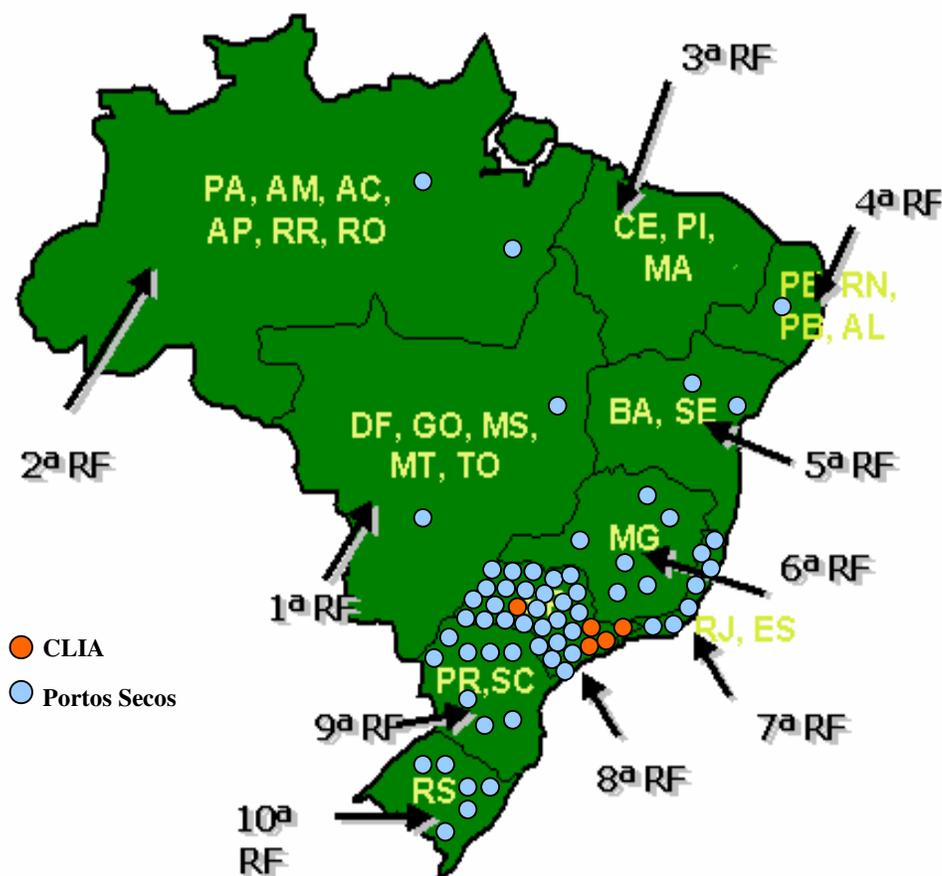


Figura 1 – Distribuição dos Portos Secos por Região Fiscal - (SRF, 2007)

5.1 As Vantagens da Utilização dos Portos Secos

Os Portos Secos surgiram com o objetivo de desafogar as zonas primárias (portos, aeroportos e pontos de fronteira) e interiorizar o serviço de aduana. Eles foram projetados e estruturados de forma a agilizar os processos de desembarço aduaneiro na exportação e na importação e permitir a agregação de serviços que adicionam valor à cadeia de suprimentos.

Num mercado cada vez mais competitivo todos os procedimentos e estratégias utilizadas para minimizar custo e agregar valor ao produto se tornam fundamental para as sobrevivências das empresas. Nesse aspecto os Portos Secos se tornam grandes operadores logísticos, proporcionando uma série de vantagens, inclusive estratégicas.

Essas vantagens são mensuradas nas tarifas e valores dos serviços oferecidos como um todo; menor tempo para desembarço das mercadorias; flexibilidade na fiscalização; regimes aduaneiros especiais; e muitos outros. Isso ocorre devido a sua capacidade de armazenagem e movimentação de mercadorias; sua localização estratégica próxima aos pólos indústrias e às zonas primárias; expertise nas rotinas e procedimentos relacionados ao comércio exterior; mão-de-obra qualificada; equipamentos e tecnologia para oferecer aos exportadores e importadores, e a agilidade e o diferencial que precisam para competirem no mercado globalizado.

A agilidade no desembarço aduaneiro é sem dúvida uma das principais vantagens proporcionadas pelos Portos Secos. De acordo com a pesquisa feita pela Revista Tecnológica sobre o panorama brasileiro de Portos Secos, o tempo de desembarço de mercadorias admitidas em regimes comuns e admissões temporárias, tanto na Importação como na exportação em media é cerca de 150 % maior nas zonas primária do que nos Portos Secos.

Isso ocorre porque nas Zonas Primárias os problemas com infra-estrutura, congestionamentos, pouco investimento do governo, falta de área de estacionamento, quantidade de Auditores Fiscais e Analistas Tributários e o fluxo de processos (quantidade D.D.E. e D.I's) desembarçados são abundantes conforme pesquisa feita pela CEL/Coppead⁽¹⁴⁾ sobre a situação dos portos no Brasil.

A redução do tempo é possível por que tanto na importação como na exportação a quantidade de processos desembarçados nos Portos Secos são proporcionais e relativos da movimentação da região ao qual eles estão estabelecidos, descentralizando o fluxo e minimizando o tempo de espera nas zonas primárias.

Na exportação, a redução do tempo da operação é significativa, e o exportador conta com a certeza que o embarque no navio, ou aeronave, ou o cruzamento de fronteira, vai ocorrer com maior agilidade porque a mercadoria exportada liberada no Porto Seco só passará na zona primária para conferência do lacre do veículo e garantia de inviolabilidade.

Outro fator importante oferecido pelos Portos Secos é a agilidade para resolver os problemas decorrentes de documentação, como erro de classificação e declaração de mercadorias, avarias, faltas e acréscimos de volumes entre outros; pois o cliente (importador e exportador) está mais próximo da fiscalização.

Para Mitre,⁽¹⁵⁾ os Portos Secos obtém maior extensão do prazo para liberação da mercadoria importada. Ao armazenar sua mercadoria em um porto seco, o importador tem até 120 dias para nacionalizá-la, prorrogáveis por mais 45 dias, e

retirá-la do armazém, contra os 90 dias máximos no caso de mercadoria armazenada em recinto localizado em zona primária.

Com um prazo maior para comercializar a mercadoria, o importador ganha tempo e pode deixar para recolher os tributos de nacionalização apenas quando a venda das mercadorias importadas já estiver negociada. Dependendo do regime aduaneiro que a mercadoria é admitida o prazo para a nacionalização é ainda maior, terceirizando, assim o local e os serviços necessários para armazenagem e controle de estoque da mercadoria para os Portos Secos.

Outro aspecto se refere aos custos, toda mercadoria, ao ser recebida em qualquer recinto alfandegado proveniente do exterior, deverá permanecer em território aduaneiro até que seja devidamente inspecionada e liberada pela fiscalização aduaneira. O período de permanência que mercadorias ficam aguardando para serem desembarçadas é chamado armazenagem, e é marcado por uma quantidade mínima de dias pré-estabelecidos em cada recinto alfandegado (Porto, Aeroporto, Pontos de Fronteira e Porto Seco).

Por esse período o importador deverá pagar um percentual calculado sobre o valor da condição de venda como, por exemplo, sobre o valor (FOB), que engloba o valor da mercadoria mais o valor do frete. Se a nacionalização ou a exportação não ocorrer nesse primeiro período, o valor percentual será dobrado e o período restabelecido e assim sucessivamente de acordo com a quantidade de dias permitido.

Conforme pesquisa feita pela CEL/COPPEAD,⁽¹⁴⁾ sobre Panorama Logístico, a maioria das cargas admitidas em zonas primárias supera o primeiro período de armazenagem até serem nacionalizadas, sendo fator fundamental o enorme volume de processos nelas desembarçados. Segundo Dados Estatísticos apresentados no site da Secretaria da Receita Federal – SRF, acessado em setembro de 2007, os valores percentuais calculados sobre o valor de venda da mercadoria e os períodos mínimos de armazenagem em Portos, Aeroportos e Portos Secos estão apresentados conforme Quadro 1.

Quadro 1 - Período e valores de armazenagem – (MDIC, 2007)

Recinto Alfandegado	Período em Dias	Percentual (%)
Porto	15	0,69
Aeroporto	5	1,5
Porto Seco	10	0,29

Nos aspectos relacionados com valores e períodos adicionais, ou não, os Portos Secos dispõem de uma maior flexibilidade na negociação porque podem ser tratados com uma empresa particular.

Toda mercadoria admitida no Porto Seco é submetida a um regime aduaneiro tanto para ser nacionalizada (importada) quanto para ser exportada. Os regimes Aduaneiros estabelecem as condições e os tratamentos jurídicos e tributários que serão executados para as mercadorias serem desembarçadas.

Cabe ao importador ou exportador escolher qual o melhor regime aduaneiro que ira enquadrar a situação em que a mercadoria vai ser exportada ou importada; por exemplo, remessa para conserto, definitiva, temporária, entre outros.

Segundo Maluf⁽¹¹⁾, o regime aduaneiro é o tratamento jurídico-tributário aplicado às mercadorias admitidas nos recintos alfandegados e resume -se em três tipos:

- **Comum ou gerais:** importação ou exportação em caráter definitivo, não gozando a operação de nenhum tratamento ou deferência especial;
- **Atípicos:** são regimes que estão condicionados a condições pré-determinadas pela legislação, tanto em relação ao seu enquadramento, quanto à sua operacionalidade; e
- **Especiais,** econômicos ou suspensivos: a operação está condicionada a um fato futuro; suas características gerais são a suspensividade da exigência dos tributos e a permanência no país por prazo delimitado, permanecendo sob controle aduaneiro permanente ou continuado, ostensivo ou não.

Os regimes aduaneiros especiais por terem tratamentos diferenciados pela legislação, um prazo maior para nacionalização e exportação das mercadorias, condição de entrega e recebimento diversificada e pelas características mais flexíveis acabam se tornando vantajosos e estratégicos nos aspectos logísticos.

5.2 Os Portos Secos como Operadores Logísticos

O Contexto econômico do mundo globalizado vem sinalizando para as empresas que suas estratégias de negócios devem estar intrinsecamente ligadas com os quatro cantos do mundo. Foi-se o tempo em que as corporações limitavam seu escopo de atuação e estratégias a um público geograficamente próximo a suas instalações.

O mundo globalizado é imperativo de mudanças estruturais nas organizações, pois a competitividade vai além dos conceitos de boa comercialização de produtos e serviços. A tendência rumo a uma maior competitividade, nesse mercado global, está forçando as empresas a desenvolverem estratégias para adequarem seus produtos para competirem com mais eficácia e eficiência, maximizando os recursos no processo produtivo.

A busca pela redução de custos dos serviços logísticos é uma das razões mais importantes dessa tendência. De acordo com Laarhoven et al.,⁽¹⁶⁾ discutindo uma pesquisa com embarcadores em diversos países da Europa, a mais importante razão estratégica para esses embarcadores estarem interessados em terceirizar suas atividades logísticas é a necessidade de reduzir custos e aportes de capital.

Essa razão é citada juntamente com a busca da melhoria do nível de serviço e do aumento da flexibilidade, um maior enfoque nas atividades centrais e a implementação de mudanças. Nesses aspectos os Portos Secos atuam como operadores logísticos suprimindo as demandas de forma integrada e personalizada.

Fleury⁽¹⁷⁾ define operadores logísticos como um fornecedor de serviços logísticos integrados, capaz de atender a todas ou quase todas as necessidades logísticas de seus clientes, de forma personalizada.

Os Portos Secos se destacam como operadores logísticos, pois além da realização dos serviços logísticos (armazenagem, transporte, estocagem e informação) integram os serviços aduaneiros (desembarço aduaneiro) facilitando as operações de importação e exportação de mercadorias.

Outro fator importante é a concentração das operações logísticas, tais como agrupar e desconsolidar cargas, montagem, testes, acondicionamento, reacondicionamento de mercadorias vindas de diferentes zonas primárias (Porto, aeroporto e Ponto de Fronteira) para distribuições futuras. Direcionando esses serviços para os Portos Secos possibilita agilidade no processo de entrega, redução de custo e espaço nas empresas, agregando valor aos produtos do cliente.

6 CONCLUSÃO

Vive-se cada vez mais numa realidade globalizada, em que todas as partes mantêm íntimas relações entre si. Não é mais possível um desenvolvimento autônomo, isolado, pois todo desenvolvimento, toda modernização tem por base, hoje, a interdependência, a integração no mercado mundial e, nesse contexto, o comércio exterior impulsiona diretamente a balança comercial e a capacidade de crescimento de um país, ou seja, o volume de mercadorias comercializadas no mercado internacional atinge cifras gigantescas e os países vêm buscando o aumento de sua competitividade com o intuito de consolidar uma supremacia, ou mesmo garantir sua inserção no contexto global.

Nesse ambiente globalizado, o mesmo acontece com as empresas que têm necessidade de buscar melhor desempenho de forma a garantir sua participação, de forma atuante, nesse mundo competitivo. A logística, então, é o elo fundamental na cadeia produtiva das indústrias e seu custo está embutido no preço dos produtos. Buscar o alto desempenho da logística passa a ser um item mandatório para as empresas, nesse novo cenário global.

Os portos secos vêm preencher uma importante lacuna e ser um dos grandes responsáveis pela consolidação dos avanços que surgiram como uma alternativa logística para a interiorização da Aduana, tornando-se uma opção eficaz para desafogar os gargalos na movimentação e armazenagem de portos e aeroportos, além de permitir uma flexibilização no pagamento de tributos, tanto na importação quanto na exportação.

Este trabalho apresentou a contribuição dos Portos Secos, por meio das vantagens do desembaraço aduaneiro no cenário do comércio exterior nacional. Para isso, se tornou necessário o embasamento teórico referente à importância e à estrutura do comércio exterior no país e a sua enorme contribuição para as empresas, resumindo, de forma clara e objetiva, a sistemática para se efetuar o desembaraço de mercadorias destinadas à exportação ou a serem nacionalizadas (importadas).

Teve a intenção, também, de apresentar o panorama dos Portos Secos brasileiros, as legislações mais importantes que influenciam suas operações, onde estão localizadas as unidades atuais em funcionamento, os serviços oferecidos, sua estrutura e funcionamento e as vantagens da utilização dessa opção logística.

Também procurou evidenciar como é de fundamental importância que a existência dos Portos Secos seja consolidada e impulsionada para que o desenvolvimento sócio-econômico e industrial, nas regiões onde eles se situam, possa contar com essa importante ferramenta como alavanca de suas atividades.

A criação da oportunidade de lançar, no mercado mundial, a maior quantidade possível de produtos do Brasil é extremamente necessária e os Portos Secos, oferecendo serviços de industrialização alfandegada, são uma opção para as pequenas e médias empresas brasileiras. Para tornar isso possível, operacionalmente, é irrefutável a necessidade da adequação da legislação que rege as operações de Portos Secos aos requisitos de um processo de industrialização moderno, devendo, então evoluir da visão de armazenagem alfandegada, pré-concebida e imprópria, conforme as necessidades atuais.

Além disso, a ocorrência de normatizações governamentais para fomento das atividades logísticas brasileiras deve vir acompanhada por políticas condizentes com as necessidades competitivas globais. Planos devem ser elaborados com uma visão

de longo prazo e, principalmente, independentes de conjunturas políticas em qualquer época.

Preferencialmente, esses planos devem ser abrangentes para incluir os vários componentes logísticos atuantes no comércio internacional brasileiro: portos, aeroportos, portos secos, malhas rodoviárias e ferroviárias, políticas e incentivos para exportação dos produtos brasileiros. Os participantes devem ser claramente direcionados ao funcionamento de suas atividades para atuação como uma cadeia de suprimentos integrada, em que suas atividades se complementam e não competem umas com as outras.

REFERÊNCIAS

- 1 SOARES, A. D. B.; LARA, J. E. Importação dos “Portos Secos” na Gestão da Logística Internacional. *Administração* 15 (2): 26 – 36; Jul./Dez 2003 - www.scielo.br/pdf/Adm/v15n2/a09v15n2.pdf - acesso em 09/2005.
- 2 LOUZADA, C. E. C. Panorama dos Portos Secos no Brasil: avaliação e perspectiva. Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: PUC Rio Dissertação de Mestrado em Engenharia Industrial. 2005.
- 3 GIL, Antônio C. Como elaborar projetos de pesquisa. São Paulo: Atlas, 2006.
- 4 WERNEC, P. Comércio Exterior & Despacho Aduaneiro. 3^o ed. Curitiba: Aduaneiras, 2005.
- 5 Souza, J. Economia Internacional. São Paulo: Atlas, 1995.
- 6 CASTRO J. A. Exportação: Aspectos Práticos e Operacionais. São Paulo: Aduaneiras, 1998.
- 7 VAZQUEZ, J. L. O Comércio Exterior Brasileiro. São Paulo: Atlas, 2001.
- 8 KEEDI, S. A B C do Comércio Exterior: Abrindo as Primeiras Páginas. 2^o ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.
- 9 GARCIA, L. M. Exportar – Rotinas e Procedimentos, Incentivos e Formação de Preço. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- 10 ROCHA, A. C. P. Regulamento Aduaneiro: Anotado com Textos Legais Transcritos. São Paulo: Aduaneiras, 2006.
- 11 MALUF, S. N. Administrando o Comércio Exterior do Brasil. São Paulo: Aduaneiras, 2000.
- 12 CAMPOS, J. R. S. Muitas dúvidas poucas certezas. São Paulo: Revista Tecnológica, ano XII, n.132, p.50, Novembro. 2006.
- 13 NOVAES, A. G. Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição – Estratégias Operação e Avaliação. 4^o. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2001.
- 14 CEL/COPPEAD. Panorama Logístico – Intermodalidade de Contêineres no Brasil, Relatório de Pesquisa, 2006.
- 15 MITRE, J. H. L. EADI Estação Aduaneira do Interior. Minas Gerais. SEBRAE –MG Serie cooperação Internacional, 2001.
- 16 LAARHOVEN, P. V. Third-party Logistics in Europe – Five Years Later . Europa : *International Journal of phsical Distribution & Logistics Management*, Vol.30, n.5, p. 452 - 442, Maio, 2000.
- 17 FLEURY, P. F. Vantagens Competitivas e Estratégicas no Uso de Operadores Logísticos. São Paulo: Revista Tecnológica, ano V, n.46, p. 28 - 35, Setembro. 1999.