

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS  
CENTRO DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISAS EM ADMINISTRAÇÃO**

**A PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS SECOS  
NA INTERIORIZAÇÃO DA LOGÍSTICA  
DAS OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO:  
UM ESTUDO DE CASO**

**ANTONIA DOLORES BELICO SOARES**

**Belo Horizonte  
2004**

Antonia Dolores Belico Soares  
Matricula 2002200054

**A PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS SECOS  
NA INTERIORIZAÇÃO DA LOGÍSTICA  
DAS OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO:  
UM ESTUDO DE CASO**

Dissertação apresentada ao Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Administração.

Área de Concentração: Mercadologia e Administração Estratégica

Orientador: Prof. Dr. José Edson Lara  
Universidade Federal de Minas Gerais

Belo Horizonte  
Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG  
2004

*A minha mãe, Maria Izabel, que não somente me ensinou a lutar pela vida, mas que esteve a meu lado em todas as batalhas. Obrigada, Nanhazinha!*

*A minha querida filha, Mariana; a Luiza e a Camila, para que nunca se esqueçam o valor de um sonho.*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a todos aqueles que, com seu apoio, seja acadêmico, profissional ou afetivo, tornaram possível levar a termo esta dissertação. Desculpo-me diante daqueles que, por injusta omissão, deixei de mencionar;

Acima de tudo, agradeço a Deus, por tornar-me um pequenino tijolo de Sua obra, inspirando-me no caminhar pela vida e conduzindo-me na busca da sabedoria. Agradeço à Nova Acrópole, por me auxiliar a desvendar Seus desígnios e a entender a responsabilidade de agir;

Ao Professor Dr. José Edson Lara, pela competência como orientador, bem como por sua amizade, compreensão e, sobretudo, incentivo e infinita paciência para com minhas limitações;

Ao Professor Dr Marcelo Bronzo por sua valiosa e desinteressada ajuda, sugestões e apreço;

A todos os professores do CEPEAD, com destaque para Reynaldo Muniz, Hudson Amaral, Allan Claudius e Vanderlei Ramalho, que souberam, brilhantemente, abrir-me as portas do conhecimento, portas já enferrujadas pelo desuso, mas que, graças a seu saber, puderam correr novamente nos batentes de minha curiosidade;

Aos funcionários do CEPEAD, pela presteza e carinho nos atendimentos às nossas dificuldades e pelo apoio;

Ao Hercules Marcelino, a quem devo todo o conhecimento sobre portos secos, por sua inestimável ajuda e valiosíssimos ensinamentos, comentários e críticas. A sua equipe, destacando Tadeu e Marcone, e a todos os ex-colegas e amigos, pelo apoio e pelas horas inesquecíveis que passamos juntos no Porto Seco GRANBEL;

A Johannes Sleumer, pelo empreendedorismo; a Antonio Morais e Roberto Chagas, pelo apoio e amizade; e à direção da Usifast, por ter permitido a realização desta pesquisa;

Ao Sr. José Firmiano Neto e toda sua equipe, pelos ensinamentos, comentários, críticas e, sobretudo pela convivência durante os anos na Usifast;

Ao Dr. Ruben Gueiros, do Instituto de Desenvolvimento Industrial de Minas Gerais e, ao Dr. Elídio Lana Neto, da Receita Estadual, pelas valiosas contribuições;

À Sra. Neuza Delgado e aos Drs. Hernandes Rodrigues Soares, Darci Vicente de Souza e Raul Cunningham, pelos seus conhecimentos sobre a alfândega brasileira e pela disponibilidade em auxiliar-me nesta tarefa;

A Frederico Pace, Nyssio Ferreira Luz, Paulo Pinto e Valdemar Pinto, pela manifestação generosa de suas opiniões, pelos valiosíssimos comentários e pelas críticas;

Aos despachantes aduaneiros, pelas sugestões entusiásticas; e aos que doaram parte de seu precioso tempo para responder ao extenso questionário, pelo companheirismo durante a convivência na Usifast;

A Carlos Perktold e equipe, pelo apoio na obtenção de informações;

A Maria Izabel, mãe; a Mariana, filha; e a toda minha família, pelo apoio e compreensão pelas ausências e rabugices;

A Maria Clara, Dayse, Cássia e Evelina, irmãs de sangue e de coração, pelo companheirismo e ajuda inestimáveis. A Paulo e Regis, pela torcida, a distância;

Ao meu marido, Arnaldo, por sua compreensão, carinho e refúgio nas horas mais difíceis;

A Andréia Cássia Moura, por sua inestimável ajuda na fase quantitativa desta dissertação;

Aos colegas mestrandos com os quais convivi - Pistico, Flávio, Lauro, Rinaldo, Clayton, Rolim, Ernani, Jacqueline, Alexandre Moura, João Carlos e Cristiane, dentre outros - e a toda turma de 2002, inesquecíveis e grandes amigos, pelo convívio fraterno e pelo apoio durante o curso e na elaboração desta dissertação;

A Evelise, Adriana e seus auxiliares, por sua paciência e inestimável ajuda;

À Fapemig, por seu apoio financeiro, ainda que irregular, na esperança de que o Poder Público entenda o valor das pesquisas e apóie de maneira mais eficaz e eficiente os programas de mestrado e doutorado;

Às bibliotecárias e auxiliares de bibliotecas da FACE/UFMG e do SBME, pelo apoio inestimável e pela paciência;

A todos aqueles que, por seu carinho e colaboração, deixaram sua marca neste trabalho e, injustamente, foram omitidos.

*Conforme for teu desejo, assim será tua vontade;  
conforme for tua vontade, assim será tua ação;  
e conforme for tua ação, assim será teu destino.*

*Os Upanishads – livro Bhihadaranyaka*

## RESUMO

As empresas, ao optarem por internacionalizar os seus negócios, sejam quais forem as estratégias que as tenham motivado, devem ter claro que a efetivação destes negócios demandará uma série de procedimentos operacionais que ocorrerão em portos, portos secos, aeroportos ou pontos de fronteira. O êxito operacional de uma negociação internacional está intimamente ligado ao correto funcionamento dos terminais alfandegados. Este trabalho investiga a participação dos portos secos na interiorização da logística das operações de importação e exportação realizadas no estado de Minas Gerais. Para atender a este objetivo, foi desenvolvido um estudo de caso, seguindo-se uma abordagem qualitativa e quantitativa. Em uma primeira fase, com a aplicação de entrevistas em profundidade com especialistas em comércio exterior, logística e aduana, reuniu-se o material que fundamentou a elaboração do questionário aplicado para consolidar as observações coletadas. Os primeiros resultados obtidos resgataram uma breve história da implantação e efetiva operacionalização dos portos secos no estado de Minas Gerais. Também, revelaram que o processo de interiorização das operações logísticas de comércio exterior do estado foi contido com a privatização dos portos brasileiros, trazendo conseqüências significativas para os terminais alfandegados situados no interior do país. Os principais fatores motivadores desta inibição foram: excesso de burocracia na sistemática que envolve as operações de importação e exportação; e precariedade dos serviços de transporte e logística que ainda vigoram no país.

**Palavras-chave:** comércio exterior; alfândega; portos secos; marketing internacional; logística; importação; exportação.

## **ABSTRACT**

At the moment that companies choose to internationalize their business, independent on the strategies that have motivated them to do it so, they have to be aware that the achievement of these business will demand a series of operational procedures present at harbors, dry ports, airports or borders. The operational success of an international negotiation is intimately linked to the correct operation of the customs. Thus, this work investigates the participation of the dry ports in the act of carrying in the logistics of the import and export operations to the interior of the country, accomplished in the state of Minas Gerais. To fulfill this goal, a study of case following a qualitative and quantitative approach has been developed. In a first phase – using detailed interviews with specialists in foreign trade, logistics and customs – we have gathered the material that based the elaboration of the questionnaire applied to consolidate the collected observations. The first obtained results brought back a brief history of the implantation and effective working of the dry ports in the state of Minas Gerais. They have also revealed that the carry in of the logistics operations' process of foreign trade of the state has been reduced with the privatization of Brazilian harbors, bringing significant consequences for the customs sites situated in the country. The main inducing factors of this inhibition were the bureaucracy excess in the systematic that involves the import and export operations, as well as the precariousness of the services of transport and logistics that still are in force in the country.

Key words: foreign trade; customs; dry ports; logistics; international marketing; import and export.

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	14
1.1	Problematização da pesquisa.....	19
1.2	Objetivo geral .....	21
1.3	Objetivos específicos.....	21
1.4	Justificativa do estudo .....	22
<b>2</b>	<b>REFERENCIAL TEÓRICO</b> .....	25
2.1	Evolução do comércio exterior no Brasil.....	25
2.2	Marketing internacional: contextualização e aproximações ao comércio exterior e logística .....	30
2.2.1	O processo de internacionalização de empresas .....	33
2.2.2	O marketing e a logística .....	35
2.3	Logística global: evolução e operacionalização.....	37
2.4	Funções-chave da logística.....	39
2.4.1	A função transporte .....	40
2.4.2	A função armazenagem e manuseio de materiais .....	51
2.4.3	Acondicionamento e embalagens .....	52
2.4.4	A função processamento do pedido .....	55
2.4.5	A função administração de estoques .....	59
<b>3</b>	<b>OS PORTOS SECOS: CRIAÇÃO E FUNCIONAMENTO</b> .....	62
3.1	A sistemática das importações e exportações .....	62
3.2	Principais serviços oferecidos pelos portos secos .....	68
3.2.1	Trânsito aduaneiro .....	69
3.2.2	Admissão temporária .....	72
3.2.3	<i>Drawback</i> .....	73
3.2.4	Entrepasto aduaneiro .....	73
3.2.5	Entrepasto industrial .....	78
3.2.6	Exportação temporária .....	79
<b>4</b>	<b>METODOLOGIA</b> .....	81
4.1	Unidade de análise .....	81
4.2	Unidade de observação.....	82
4.3	Coleta de dados.....	83
4.4	Instrumento para coleta de dados.....	86
4.5	Tratamento dos dados.....	85

<b>5</b>	<b>CARACTERIZAÇÃO DOS PORTOS SECOS</b> .....	87
5.1	História da interiorização da logística de importações e exportações via portos secos.....	87
5.2	Usifast Logística Industrial S/A: o Porto Seco GRANBEL.....	90
5.3	O funcionamento do porto seco na opinião dos especialistas .....	92
5.4	A opinião dos despachantes aduaneiros sobre o funcionamento dos portos secos .....	98
<b>6</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	111
6.1	Limitações da pesquisa e sugestões para estudos futuros .....	116
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	118
	<b>ANEXOS</b>	128

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Os portos secos na logística de operações internacionais....	25
Figura 2	Funções da cadeia de suprimentos.....	39
Figura 3	Rótulos para a identificação de mercadorias .....	53
Figura 4	Modelo de Pallet .....	54
Figura 5	Pré-lingagem .....	54
Quadro 1	A evolução do conceito de logística .....	38
Quadro 2	Causas do baixo volume dos despachos via portos secos...	84
Quadro 3	Funcionamento dos portos secos e questões relacionadas..	85

## LISTA DE TABELAS

1	Exportações de Minas Gerais – Período 1998 a 2003 .....	15
2	Importações de Minas Gerais – Período 1998 a 2003 .....	16
3	Importações desembaraçadas nos portos secos de Minas Gerais Período de 1997 a 2003 - Numero de Dis.....	17
4	Importações desembaraçadas nos portos secos de Minas Gerais Período de 1997 a 2003 – Peso líquido .....	17
5	Exportações desembaraçadas nos portos secos de Minas Gerais Período de 1997 a 2003 - Numero de DDEs.....	18
6	Exportações desembaraçadas nos portos secos de Minas Gerais Período de 1997 a 2003 – Peso líquido.....	18
7	Evolução do comercio exterior brasileiro de 1950 a 2003 - PIB e exportações.....	27
8	Evolução do comércio exterior brasileiro de 1950 a 2003 - Balança de pagamento e importações.....	29
9	Volume de utilização do regime de entreposto aduaneiro no Porto Seco GRANBEL- Período de 1996 a 2003 .....	78
10	Principais causas da baixa utilização dos portos secos na logística das importações e exportações.....	99
11	Distribuição de freqüência relativa das respostas dadas pelas empresas para as questões que avaliam o funcionamento dos portos secos .....	102
12	Distribuição de freqüência absoluta das respostas dadas pelas empresas para as questões que avaliam o funcionamento dos portos secos.....	104
13	A influência dos aspectos legais no funcionamento dos portos secos.....	106
14	As questões inerentes ao trânsito aduaneiro e seu impacto na logística das operações de importação e exportação.....	107
15	Desembaraço de importação e exportação na USIFAST.....	107
16	Movimentação e armazenagem na USIFAST .....	108
17	As relações comerciais do porto seco com seus clientes .....	109
18	O desempenho do Porto Seco Granbel na logística das operações de importação e exportação	109

## 1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho enquadra-se na Linha de Pesquisa *Mercadologia e Administração Estratégica*. Foi motivado pela experiência da pesquisadora no âmbito do comércio exterior, com ênfase nas áreas de logística e aduana.

Pretende-se avaliar aqui os aspectos relativos à operacionalização das etapas do processo de importação e/ou exportação. Dessas etapas, muitas são realizadas em portos, aeroportos ou zonas aduaneiras dispersas no território nacional. Em Minas Gerais há cinco pontos alfandegados, denominados *portos secos*, que cumprem funções logísticas importantes. Por eles circulam mercadorias destinadas à exportação ou oriundas de importações.

Os portos secos surgiram no Brasil, como alternativa de interiorização dos procedimentos aduaneiros, até então restritos aos portos. Na época, o comércio exterior brasileiro enfrentava graves problemas logísticos uma vez que a administração portuária, até então nas mãos do estado, padecia de ineficiência crônica, praticava altos custos de serviços e operava em notória lentidão.

Por isso, o uso dos portos secos apresentou-se como solução eficaz e econômica para os problemas inerentes à logística internacional. Surgindo por força legal nos anos 70 (Decreto-lei n. 1.455/76), funcionaram, basicamente, como armazéns adaptados, mas ganharam força política no início da década de 90. São terminais alfandegados, de uso público, nos quais se executam serviços aduaneiros (Decreto-lei n. 98.097/89), estando autorizados a operar cargas de importação e de exportação. Nesses recintos, por força de legislação emanada da Receita Federal, podem ser realizados despachos<sup>1</sup> aduaneiros, bem como serviços de armazenagem de mercadorias, distribuição e algumas operações de industrialização, como acondicionamento, reacondicionamento, montagem, beneficiamento e renovação.

---

<sup>1</sup> Despacho aduaneiro – é o procedimento fiscal mediante o 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 a seu desembaraço aduaneiro (VAZQUEZ, 2001).

Apesar de os portos secos existirem em Minas Gerais desde 1993, sua utilização para os procedimentos de desembaraço<sup>2</sup> das importações e exportações ainda está aquém do potencial do estado, como mostram as Tabelas 1 e 2.

Em 2003, Minas Gerais exportou (TAB. 1), US\$7.434.162 (em US\$1000 FOB) contra de US\$73.084.140 (em US\$1000 FOB) do Brasil, ou seja, apenas 10%. A melhor performance do estado ocorreu em 1998, quando chegou a 15% do total das exportações brasileiras. Confrontando os dados dos portos secos, observa-se que por eles passaram em 2003 apenas 0,11% das operações nacionais, resultado praticamente nulo.

Tabela 1: Exportações de Minas Gerais - de 1998 a 2003 -

ANO	TOTAL DE EXPORTAÇÕES EM US\$ 1000 FOB			PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS SECOS%	
	Via portos secos	Total de MG	Total do Brasil	Em MG	No Brasil
1998	33.248	7.590.667	51.139.862	0,44	0,07
1999	66.495	6.382.001	48.011.444	1,04	0,14
2000	119.230	6.710.829	55.085.595	1,78	0,22
2001	165.959	6.055.288	58.222.642	2,74	0,29
2002	116.427	6.348.898	60.361.786	1,83	0,19
2003	80.758	7.434.162	73.084.140	1,09	0,11

Fonte: Adaptado pela pesquisadora a partir de dados disponibilizados pela SRF e séries estatísticas disponíveis no site [www.mdic.gov.br](http://www.mdic.gov.br)

Se a análise restringir-se ao território mineiro, as estatísticas de exportação continuam desanimadoras. O maior índice de participação dos portos secos no total das exportações nos últimos seis anos não ultrapassou 2,74 %. Ou seja, **97,26% do volume exportado por Minas Gerais são desembaraçados fora dos portos secos**, deixando para os recintos de zona primária<sup>3</sup> os benefícios que poderiam advir dessas atividades.

<sup>2</sup> Desembaraço aduaneiro – é o ato final do despacho aduaneiro em virtude do qual é autorizada a nacionalização da mercadoria pela Receita Federal (VAZQUEZ, 2001).

<sup>3</sup> Zona Primária: portos, aeroportos e pontos alfandegados de fronteira.

A mesma análise aplicada às importações mostra uma participação mineira de 5,4% no resultado nacional em 2003 e uma participação dos portos secos de apenas 1,64%. Se nos ativermos apenas ao estado de Minas Gerais, a performance dos portos secos apresenta significativa melhora. Contudo, do volume de mercadorias importadas pelo estado no ano de 2003 apenas 32,5% foram desembaraçados nos portos secos. **Isto significa que 67,50% do volume importado utilizaram** recintos alfandegados de zona primária para sua nacionalização (TAB. 2).

Tabela 2: Importações de Minas Gerais - de 1998 a 2003.

ANO	TOTAL DE IMPORTAÇÕES EM US\$ 1000 FOB			PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS SECOS %	
	Via portos secos	Total de MG	Total do Brasil	Em MG	No Brasil
1997	1.327.598	3.583.740	59.747.227	37,05	2,22
1998	1.594.561	3.548.577	57.763.476	44,94	2,76
1999	1.339.009	2.935.687	49.294.639	45,61	2,72
2000	1.131.027	2.780.469	55.838.590	40,68	2,03
2001	978.748	3.001.744	55.572.176	32,61	1,76
2002	826.141	2.515.827	47.240.488	32,85	1,75
2003	789.308	2.429.440	48.259.592	32,50	1,64

Fonte: Adaptado pela pesquisadora a partir de dados disponibilizados pela SRF e séries estatísticas disponíveis no site [www.mdic.gov.br](http://www.mdic.gov.br)

A Tabela 3 mostra a participação individual de cada porto seco nas importações, em termos de quantidade de declarações de importação. A evolução dos últimos anos mostra uma queda na movimentação de operações de importação via porto seco de modo geral. Contudo, observa-se que ela foi mais acentuada nos portos secos de Uberlândia e Betim, mantendo-se estável em Uberaba. O comportamento do porto seco de Varginha não acompanhou a tendência dos demais, exceto em 2002, quando se verificou uma redução de suas operações. Juiz de Fora manteve-se em um patamar mais estável, registrando maior queda em 2002.

Tabela 3: Importações desembaraçadas nos portos secos de Minas Gerais  
- de 1997 a 2003 - Número de DIs (Declaração de Importação)

PORTO SECO	ANO							TOTAL
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
	N. de DI							
Juiz de Fora	29	6.750	8.689	6.277	6.038	3.113	2.195	26.312
Uberaba	643	514	422	662	825	847	1.201	5114
Varginha	485	1.936	2.026	3.553	9.943	8.651	3.944	30538
Uberlândia	622	1.037	351	96	212	416	475	3209
Betim	9.732	9.402	7.960	5.488	4.940	4.762	4.668	46.952
<b>TOTAL DE MG</b>	11.511	19.639	19.448	16.076	21.958	17.789	12.483	118.904
<b>part. Usifast %</b>	<b>84,55</b>	<b>47,87</b>	<b>40,93</b>	<b>34,14</b>	<b>22,50</b>	<b>26,77</b>	<b>37,39</b>	<b>39,49</b>

Fonte: Adaptado pela autora a partir de informações obtidas na SRF – SISCOMEX importação

A Tabela 4 mostra a evolução das importações via portos secos, pelo volume movimentado. Observa-se que os dados gerais corroboram o observado na Tabela 3, constatando-se uma queda geral na performance dos portos secos. O porto seco de Betim sai de 92,74% de participação no volume das importações mineiras em 1997 para 33,01% em 2003.

Tabela 4: Importações desembaraçadas nos portos secos de Minas Gerais  
- de 1997 a 2003 – Peso líquido (em kg/1000)

PORTO SECO	ANO							TOTAL
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
	Peso Líquido Kg/1000)							
Juiz de Fora	437	26.718	25.698	44.369	34.761	18.129	20.289	170.401
Uberaba	9.510	6.992	7.016	15.111	15.424	9.628	12.415	76.096
Varginha	6.129	14.507	31.654	37.769	19.799	11.580	16.766	138.204
Uberlândia	5.239	7.435	1.840	947	9.616	18.782	21.144	65.003
Betim	272.433	123.999	92.074	52.581	46.693	33.625	34.800	656.205
<b>TOTAL DE MG</b>	293.748	179.651	158.282	150.777	126.293	91.744	105.414	1.105.909
<b>Part. Usifast</b>	<b>92,74</b>	<b>69,02</b>	<b>58,17</b>	<b>34,87</b>	<b>36,97</b>	<b>36,65</b>	<b>33,01</b>	<b>59,33</b>

Fonte: Adaptado pela autora a partir de informações obtidas na SRF – Sistema Lince Importação

As Tabelas 5 e 6 apresentam dados sobre os volumes de exportações em termos de quantidade de processos, ou Declarações de Despacho de Exportações (DDE) e tonelagem. Com exceção de Varginha, cujo comportamento pode ser explicado pela economia cafeeira local, todos os demais portos secos mantêm baixa performance exportadora.

Tabela 5 : Exportações desembaraçadas nos portos secos de Minas Gerais  
Período de 1997 a 2003 - Número de DDEs (Declaração de Despacho de Exportação)

PORTO SECO	ANO						TOTAL
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
	N. de DDEs	N. de DDEs	N. de DDEs	N. de DDEs	N. de DDEs	N. de DDEs	
Juiz de Fora	13	6	22	34	35	46	156
Uberaba	11	9	37	55	111	148	371
Varginha	211	510	1.743	2.517	1.528	621	7130
Uberlândia	7	37	0	104	258	208	614
Betim	53	32	20	48	104	125	382
<b>TOTAL MG</b>	295	594	1.822	2.758	2.036	1.148	8653
<b>Part. Usifast%</b>	<b>17,97</b>	<b>5,39</b>	<b>1,10</b>	<b>1,74</b>	<b>5,11</b>	<b>10,89</b>	<b>4,41</b>

Fonte: Adaptado pela autora a partir de informações obtidas na SRF – Sistema Lince Exportação

Apesar do esforço exportador promovido pelo governo nos últimos anos, o volume de exportações mineiras via portos secos está muito aquém do potencial importador do estado, representando apenas 34% do volume total das negociações.

Tabela 6: Exportações desembaraçadas nos portos secos de Minas Gerais  
Período de 1997 a 2003 – Peso líquido.

PORTO SECO	ANO						TOTAL
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
	Peso líquido Kg/1000)						
Juiz de Fora	360	63	164	146	126	120	979
Uberaba	69	137	1.118	694	2.550	1.735	6303
Varginha	15.497	36.321	48.708	93.828	102.633	33.541	330.528
Uberlândia	133	1.003	0	6.447	12.963	11.078	31624
Betim	234	390	262	576	688	1.363	3513
<b>TOTAL MG</b>	16.294	37.914	50.251	101.692	118.959	47.837	372.947
<b>Part. Usifast %</b>	<b>1,44</b>	<b>1,03</b>	<b>0,52</b>	<b>0,57</b>	<b>0,58</b>	<b>2,85</b>	<b>0,94</b>

Fonte: Adaptado pela autora a partir de informações obtidas na SRF – Sistema Lince Importação

A baixa performance dos portos secos pode sinalizar alguma dificuldade específica inerente à sua utilização, no que se refere à sistemática das exportações.

Esta pesquisa propõe-se a elucidar estes dados estatísticos analisando empiricamente, o funcionamento de um porto seco da Região Metropolitana de Belo Horizonte, identificando os aspectos de ordem político-econômica, tecnológica ou mercadológica que impactam a logística das importações e exportações que por ele circulam. Desta análise busca-se conhecer a sistemática das operações internacionais que ocorrem em zona secundária e sua importância no contexto dos negócios internacionais. Pretende-se assim contribuir para o avanço do conhecimento organizado e sistematizado do marketing internacional, em interface com a logística, nas operações de exportação e importação. Além disso, objetiva-se oferecer um estudo mais sistematizado sobre os portos secos de Minas Gerais, até então inexistente, contribuindo para uma prática aduaneira mais consciente.

### **1.1 Problematização da pesquisa**

Como participam da operacionalização de importações e exportações, os portos secos são afetados, direta ou indiretamente, por aspectos político-econômicos, medidas de estímulo ao comércio internacional ou em decorrência de alterações tributárias, como é o caso do diferimento do ICMS para as mercadorias desembaraçadas no estado (Decreto n. 43284, de 23-04-2003), visando desenvolver o comércio exterior de Minas Gerais.

Ao lado dessas questões, outro aspecto a ser considerado no contexto do comércio internacional diz respeito ao avanço tecnológico, que impõe um ritmo acelerado ao mundo dos negócios. No Brasil, todas as operações de importação e exportação são controladas eletronicamente pela Secretaria da Receita Federal (SRF) por meio do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX). Os portos secos, por exigência legal, devem acompanhar a legislação emanada da Receita Federal, adaptando-se também nos aspectos tecnológicos, para cumprir sua missão na logística internacional,

quer adquirindo o direito de uso junto ao SERPRO<sup>4</sup>, quer desenvolvendo seus programas à luz da legislação pertinente.

Um terceiro aspecto que não pode ser relegado em um estudo sobre os portos secos é a influência do mercado – clientes e concorrentes – em seu funcionamento. Antes da Lei de Modernização dos Portos(25-02-1993) e do efetivo início das privatizações em 1997, era comum o congestionamento dos portos, assim como a dificuldade de implantação de sistemas de logística que reduzissem o custo de transportes e agilizassem a movimentação das mercadorias. Durante anos, a mídia foi pródiga em divulgar greves de estivadores, filas de espera para atracação de navios, dificuldades de carregamento e descarga de caminhões, etc.

A cada nova privatização, esses problemas vão desaparecendo, dando lugar a estruturas mais modernas e eficientes que, conseqüentemente, passam a competir frontalmente com os portos secos. Tal concorrência torna-se predatória quando ambos disputam a carga em detrimento de uma logística mais apropriada, no que se refere aos aspectos operacionais e econômicos.

Em um novo cenário, portanto, é importante investigar algumas questões diretamente ligadas ao problema da pesquisa:

- 1 – quais foram as motivações para a criação dos portos secos?
- 2 – essas motivações permanecem presentes apesar do processo de privatização dos portos brasileiros de zona primária?
- 3 – de que maneira as novas exigências das empresas por níveis de serviços logísticos especiais afetam a operação dos portos secos?
- 4 – qual o nível de satisfação dos usuários dos portos secos com os níveis de serviços logísticos oferecidos?

---

<sup>4</sup> SERPRO - Serviço Federal de Processamento de Dados. É a maior empresa pública de prestação de serviços em tecnologia da informação do Brasil. Foi criado pela Lei n. 4.516, de 1º de dezembro de 1964, para modernizar e dar agilidade a setores estratégicos da administração pública. É vinculado ao Ministério da Fazenda. Presta serviços em rede que abrange todo o território nacional, tais como: Siscomex, Rais, Renavam, Siafi, Siape, IRPF, Receitanet, Rede Governo, Siafem, Siapenet, Siorg e outros já inseridos nas esferas econômicas e sociais da vida do Governo, das empresas e dos cidadãos brasileiros.

Em face das considerações apresentadas na contextualização do tema, é possível sintetizar a questão da pesquisa nos seguintes termos: Quais foram os principais motivadores para a criação dos portos secos e de que maneira os aspectos político-econômicos, tecnológicos e mercadológicos afetam os portos secos em sua logística de operação de importação e exportação no Estado de Minas Gerais?

## **1.2 Objetivo geral**

O objetivo geral deste trabalho consiste em identificar o impacto dos aspectos político-econômicos, tecnológicos e mercadológicos no funcionamento dos portos secos, mais precisamente no Porto Seco GRANBEL, situado na Região Metropolitana de Belo Horizonte, analisando sua interferência na logística das operações de importação e exportação; e avaliar como estes aspectos determinam o incremento ou o declínio do processo de interiorização do despacho aduaneiro via portos secos.

## **1.3 Objetivos específicos**

A fim de alcançar o objetivo final, pretendeu-se atingir os seguintes objetivos específicos:

1. Identificar e analisar o impacto dos aspectos político-econômicos, da tecnologia e dos aspectos mercadológicos na logística das importações e exportações via porto seco;
2. Identificar possíveis gargalos na logística das importações e exportações resultantes dos aspectos político-econômicos, da tecnologia e/ou do mercado; e
3. Identificar e analisar as proposições sugeridas pelos executivos pesquisados para melhorar o desempenho dos portos secos.

Ao responder a essas questões, estimou-se cumprir com o objetivo final da pesquisa e responder a seu problema, oferecendo evidências empíricas quanto ao funcionamento de um porto seco, não somente subsidiando com o estudo os importadores e exportadores do estado, mas colaborando para a melhoria dos serviços de infraestrutura do comércio exterior.

#### 1.4 Justificativas do estudo

O tema a ser estudado é importante e atual, pois, diante do quadro mundial de dificuldade e da desaceleração da economia por que atravessa o país, é mister encontrar estratégias que estimulem os negócios e evitem a falência do sistema produtivo, garantindo a permanência das empresas no mercado. Promover as exportações e estimular a internacionalização das empresas são uma preocupação nacional, e neste contexto os portos secos, mediante a gama de serviços que prestam, podem contribuir para a efetivação das operações logísticas internacionais.

O uso dos portos secos pode influenciar diretamente o *mix* de marketing, uma vez que foram criados com o fim de interiorizar as operações do comércio internacional, que, até a sua criação, eram restritas a portos, aeroportos e pontos de fronteira, resultando em grande simplificação dos processos aduaneiros e conferindo agilidade ao fluxo de importações e exportações. Sua localização estratégica permite ganhos em armazenagem, suprimento e distribuição de produtos, por meio de algumas modalidades de regimes aduaneiros especiais que neles são executados. Acrescenta-se, ainda, a capacidade de realização de algumas operações de industrialização, tais como: acondicionamento, montagem, reacondicionamento, beneficiamento e renovação.

Consultados sobre a relevância deste estudo, em pesquisa exploratória ocorrida em maio de 2003, quatro especialistas com mais de vinte anos de experiência em comércio exterior, logística e operações aduaneiras foram unânimes em ressaltar a carência de um estudo sistematizado sobre os portos secos de Minas Gerais e sobre os problemas enfrentados pelos importadores e exportadores na condução de suas operações logísticas globais. Ressaltam-se alguns trechos de depoimentos de especialistas, a título ilustrativo.

O especialista n. 1, que atua em órgão público com estreito relacionamento com os órgãos legisladores do estado de Minas Gerais, afirmou:

A meu ver, a sua pesquisa é muito interessante. Os portos secos são muito recentes em Minas Gerais, e as mudanças na legislação não permitiram que eles funcionassem de maneira adequada. Somente agora, no início desse ano, é que novas políticas foram

incrementadas, o que vai trazer enorme benefício para seus usuários. Quando sua pesquisa estiver pronta, você deve levá-la ao Núcleo de Relações Internacionais da Secretaria Estadual de Planejamento e Exportação, pois esse assunto interessa ao governo de Minas (Entrevista no dia 19-5-2003)

O especialista n. 2, ressaltou aspectos de ordem administrativa:

É preciso colocar no papel os problemas enfrentados pelos importadores e exportadores mineiros. É muito importante para conscientizar as autoridades. A maioria das empresas que represento querem utilizar os portos secos. Eu diria 95%. Mas a legislação faz exigências que tornam inviável trazer a mercadoria para Minas Gerais. (Entrevista no dia 21-5-2003)

O especialista n. 3, profissional atuante na área de logística, apontou novas oportunidades para o incremento da utilização dos portos secos:

Acredito que o problema do uso dos portos secos é falta de massa crítica., Por isso eles não decolam. [...] A meu ver os portos secos podem se transformar em futuras plataformas logísticas do estado, a exemplo daquelas existentes na Alemanha, e você pode estudá-los dentro desse contexto, promovendo a interiorização da economia, levando a prestação de serviços para onde eles de fato ocorrem, reduzindo a ocupação da área portuária e retroportuária. (Entrevista no dia 20-5-2003)

O especialista n. 4 destacou os aspectos operacionais nos portos de zona primária, comparando-os com aqueles realizados nos portos secos:

Há muita coisa para ser mudada no funcionamento dos portos secos, e ninguém se preocupa com isso. Os portos fazem o que querem, retêm a carga, cobram por serviços que não deveriam cobrar, e isso onera as operações e inviabiliza trazer a carga para Minas. É preciso que alguém olhe o que está acontecendo para não prejudicar mais nosso estado e nossas empresas. (Entrevista realizada no dia 22-5-2003)

Os depoimentos colhidos reforçam a necessidade de um estudo mais aprofundado sobre o tema, a fim de elucidar procedimentos e promover uma análise mais criteriosa sobre o funcionamento e a importância dos portos secos no contexto da logística de operações globais. Apesar de a ausência de recursos financeiros ter limitado a presente pesquisa à análise do porto seco da Região Metropolitana de Belo Horizonte, acredita-se que o estudo trará luz sobre vários aspectos, dentre os quais: a) utilização dos portos secos *versus* portos e aeroportos de zona primária; b) análise das operações logísticas em zona secundária; e c) análise de alguns aspectos que compõem a cadeia logística das importações e exportações.

A vantagem imediata do estudo está em fornecer um instrumento prático aos importadores e exportadores para que eles possam rever suas estratégias e obter maior competitividade a partir do uso de novos terminais alfandegados. Além disso, as empresas permissionárias dos portos secos passam a ter um panorama do funcionamento de um terminal de grande porte, cuja experiência pode ser útil na tomada de decisões estratégicas futuras.

Ao término da pesquisa e no ato de sua publicação, os usuários potenciais ou efetivos dos portos secos têm acesso a informações até então indisponíveis, ou desconhecidas, pois “muita gente não conhece os regimes aduaneiros especiais que só as Eadis<sup>5</sup> oferecem, além das vantagens logísticas” (MALINVERNI, 2003:50).

Além disso, o conhecimento das vantagens e dos óbices à utilização de um porto seco mineiro permite identificar possíveis gargalos na cadeia logística dos processos de importação e exportação do estado, podendo estimular o uso de novos recursos logísticos, com vistas ao incremento do processo de internacionalização das empresas mineiras, sobretudo no tocante às exportações, com todas as implicações positivas que o fato pode acarretar nos aspectos sociais, políticos e econômicos.

Por fim, a presente pesquisa traz para a academia uma discussão até então mantida em âmbito operacional; e, para o setor; o aporte teórico necessário para fundamentar estratégias coerentes e eficazes, devolvendo para a sociedade o resultado de seu investimento em pesquisa e consolidando a parceria escola-empresa.

---

<sup>5</sup> EADI (Estação Aduaneira Interior) - antiga denominação dos atuais portos secos .

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

O foco de estudo da presente pesquisa está retratado graficamente na Figura 1. O referencial teórico buscará promover um diálogo entre o marketing internacional e a logística, uma vez que no processo de internacionalização de empresas sugerido pelo marketing estão previstas operações de importação e exportação, cuja prática pressupõe uma série de etapas e operações logísticas que permitem levar a termo uma transação. Todas as operações de importação e exportação incluem, obrigatoriamente, atividades que têm lugar em portos, portos secos, aeroportos ou pontos de fronteira, e o êxito operacional de uma negociação está intimamente ligado ao correto funcionamento desses terminais, em amplos aspectos.



Figura 1: Os portos secos na logística de operações internacionais  
Fonte: Elaboração da autora

### 2.1 Evolução do comércio exterior no Brasil

O esforço exportador tem sido, historicamente, um dos destaques da política econômica brasileira. Desde a Independência, o país vem sendo governado por políticos que consideram as exportações como o principal objetivo econômico

(GONÇALVES *et al*,1998). Frases de efeito, como “Exportar é o que importa”, e “Exportar ou morrer” são lembradas, numa tentativa de promover superávits comerciais, não somente pela redução das importações, mas, sobretudo, pelo aumento das exportações.

Até 1930, a economia brasileira era, basicamente, agroexportadora, tendo no café seu produto principal. Contudo, o bom desempenho das exportações estava sempre atrelado às oscilações mundiais, principalmente dos EUA e Inglaterra, acarretando crises importantes. A depressão econômica que ocorreu no mercado internacional em 1930 resultou na ruptura do desenvolvimento econômico, trazendo à tona a necessidade de incentivar a industrialização, meta que se tornou prioritária para a política econômica (GREMAUD *et al*,1999).

Deu-se início, depois de 1930 ao *Processo de Substituição de Importações (PSI)*, implementado ao longo de três décadas. Adotaram-se mecanismos de proteção à indústria nacional, tais como: desvalorização real do câmbio; implantação de sistemas de licenças de importação; taxas múltiplas de câmbio; e elevação das tarifas aduaneiras (GREMAUD *et al*,1999).

Nos anos 60, surgiram as primeiras iniciativas de estímulo às exportações, embora limitadas a incentivos fiscais, e não oriundas de medidas que promovessem reais ganhos de produtividade e eficiência e que conformassem uma estratégia explícita de incentivo às exportações (CAVALCANTI e RIBEIRO, 1998). Uma rápida análise dos números do comércio exterior brasileiro nas últimas décadas em termos de PIB e exportações (TAB.7) e de balança de pagamentos e exportações (TAB.8) revela uma tímida presença do país. Os dados demonstram que os índices das exportações e importações, em nível mundial, vêm decrescendo desde os anos 50, em que pese ao esforço das políticas econômicas para seu incremento.

Tabela 7: Evolução do comércio exterior brasileiro - de 1950 a 2003 - PIB e exportações

ANO	PIB BRASIL US\$ bi	EXPORTAÇÕES BRASIL		EXPORTAÇÕES MUNDIAIS	
		(FOB) <sup>6</sup> US\$ bi	Part. PIB %	(FOB) US\$ bi	Part. Brasil %
1950	15	1,4	9	57,2	2,37
1960	17,1	1,3	7,6	114,5	1,11
1970	42,6	2,7	6,4	299,7	0,91
1980	237,8	20,1	8,5	1.940,80	1,04
1990	469,3	31,4	6,7	3.395,30	0,93
2000	602,2	55,1	9,1	6.265,00	0,88
2001	509,8	58,2	11,4	6.023,00	0,97
2002	459,4	60,4	13,1	6.289,0	0,96
2003	493,3	73,1	14,8	7.370,0	0,99

Fonte: Compilado pela pesquisadora a partir de estatísticas do MDIC/SECEX, disponíveis no site [www.mdic.gov.br](http://www.mdic.gov.br)

Em 1964, as exportações de manufaturados foram isentas do pagamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Em 1967, essa isenção passou a incluir o Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICM). Na mesma época, foi regulamentado o regime de *drawback*<sup>7</sup>, medida de estímulo às exportações, e instituído o Fundo de Financiamento às Exportações (FINEX), sob as formas de financiamento direto ao exportador e de equalização de taxas de juros. Outras medidas mais agressivas foram instituídas em 1969/70, tornando-se elementos de grande importância na década de 70 e início da de 80. Contudo, foram desativadas a partir de 1983 em função, principalmente, de pressões do GATT e do corte da maioria das linhas de crédito às exportações (BONELLI *et al*, 1997).

Os anos 80 trouxeram um desempenho excelente para o comércio exterior brasileiro, graças à política de desvalorização cambial, de manutenção de incentivos fiscais e de

<sup>6</sup> FOB – Termo que designa o local de entrega de uma mercadoria. Faz parte dos Incoterms (Termos Comerciais Internacionais). Significa **Free on board**, ou seja, livre a bordo de um determinado navio acordado entre comprador e vendedor.

<sup>7</sup> Drawback – Regime que permite a importação com suspensão ou isenção de tributos de mercadorias que serão utilizadas na fabricação, complementação ou acondicionamento de outra a ser exportada (VAZQUEZ, 2001).

financiamento às exportações, à expansão das relações brasileiras com outros parceiros comerciais e à elevação da produção interna de petróleo (LARA, 1986).

No início dos anos 90, ocorreu no Brasil a abertura econômica. Com essa medida, as importações subiram de US\$20,7 bi em 1990 para US\$55,8 bi em 2000. Vieram os concorrentes, e as empresas nacionais tiveram de se adaptar à nova conjuntura. Com o desequilíbrio da balança de pagamentos, surgiu a preocupação em fortalecer as exportações, que passaram de US\$31,4 bi em 1990 para US\$55,1 bi em 2000 (TAB.7). Os esforços neste sentido se multiplicaram, graças à intervenção constante do governo, mediante medidas de incentivo à exportação (isenção de ICMS, PIS, COFINS) e patrocínio a programas agressivos de promoção dos produtos brasileiros: Programa de Estímulo às Exportações, Consórcios de Exportação e outros programas como *Exporta Brasil*, *Avança Brasil* e *Investe Brasil*.

Apesar da ruptura com o padrão de desenvolvimento vigente até a década de 80, mesmo com a liberação comercial brasileira ocorrida com a ascensão do presidente Collor ao poder, até 1993 a tônica se manteve, ou seja: altos níveis de inflação, baixo crescimento econômico e superávits na balança comercial. A mudança significativa só ocorreu efetivamente em 1994, com a implantação do Plano Real, que acarretou rápida redução da inflação, aceleração do crescimento econômico e mudança substancial no desempenho da balança comercial, com o aparecimento de déficits importantes (CAVALCANTI; RIBEIRO, 1998).

Se na primeira fase da integração do Brasil à economia mundial houve impulso das importações e dos investimentos diretos, hoje a ênfase se desloca paulatinamente para as exportações e para a internacionalização da empresa brasileira. Para reduzir o déficit em conta corrente, o Brasil precisa exportar mais (TAB. 8).

Tabela 8: Evolução do comércio exterior brasileiro - de 1950 a 2003 -  
Balança de pagamento e importações

ANO	IMPORTAÇÕES BRASIL US\$ bi FOB	PARTICIP. PIB %	SALDO BALANÇA COMERCIAL	IMPORTAÇÕES BRASIL US\$ bi CIF <sup>8</sup>	IMPORTAÇÕES MUNDIAIS	
					(CIF)	Part. Brasil
1950	0,9	6,3	0,4	1	59,6	1,68
1960	1,3	7,6	0	1,4	121,1	1,16
1970	2,5	5,9	0,2	2,8	314,4	0,89
1980	23,0	9,7	-2,8	25	2.006,30	1,25
1990	20,7	4,4	10,8	22,5	3.491,60	0,64
2000	55,1	9,3	-0,7	59,1	6.613,30	0,89
2001	55,6	10,9	2,6	58,7	6.438,8	0,91
2002	47,2	10,3	13,1	49,9	6.666,3	0,75
2003	49,3	9,8	24,8	-	7.812,2	-

Fonte: Compilado pela pesquisadora a partir de estatísticas do MDIC/SECEX, disponíveis no site [www.mdic.gov.br](http://www.mdic.gov.br)

A presença de empresas brasileiras no exterior contribuiu para alavancar as exportações, agregando valor ao produto brasileiro e, com isso, ampliando a receita de exportações. O grande desafio do Brasil neste início de século consiste em melhorar sua competitividade no mercado internacional para consolidar sua presença e aumentar sua participação. A balança comercial brasileira já sinaliza esse crescimento, apresentando resultados positivos.

Os números atuais<sup>9</sup> reforçam as políticas de estímulo às exportações: na primeira semana de abril de 2004, a balança comercial registrou superávit de US\$108 milhões, resultado de exportações no valor de US\$575 milhões e importações de US\$467 milhões. Até aquela data, as exportações vinham acumulando US\$20.023 milhões e as importações, US\$13.745 milhões, com saldo positivo de US\$6.278 milhões. O governo brasileiro tem ressaltado a importância do incremento do comércio internacional como saída para a retomada do crescimento econômico brasileiro.

<sup>8</sup> CIF – Termo que designa o local de entrega de uma mercadoria. Faz parte dos Incoterms (Termos Comerciais Internacionais). Significa **Cost, Insurance and Freight**, ou seja, custo, seguro e frete até um porto designado entre comprador e vendedor.

<sup>9</sup> Dados do Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior, retirados do site [mdic.gov.br](http://mdic.gov.br), séries estatísticas, em 10/04/04.

Contudo, para garantir definitivamente seu espaço no cenário mundial, é preciso que o Brasil cuide não somente dos aspectos de ordem comercial, mas, em igual medida, das etapas operacionais que compõem a cadeia logística global. De fato, várias operações são necessárias ao cumprimento das condições pactuadas nos contratos internacionais. Os custos dessas operações tornam-se, assim, fator-chave para o incremento do comércio internacional e a promoção de vantagem competitiva para os produtos brasileiros. Enquanto os países industrializados possuem sistemas logísticos eficientes, muitas partes do mundo, incluindo a América do Sul, “ainda apresentam sistemas de transporte e armazenagem inadequados para apoiar um comércio extensivo” (BALLOU:1993, pág.19).

## **2.2 Marketing Internacional: contextualização e aproximações ao comércio exterior e logística**

Para perseguir seus objetivos, as empresas utilizam o *Mix de Marketing* ou os 4Ps do Marketing, como são conhecidos e que é composto por Produto, Preço, Promoção e Praça. O produto deve ter qualidade, deve atender os anseios dos clientes, possuir estilos e tamanhos variados, acondicionamento adequado, nome atraente, ser garantido e poder ser substituído ou devolvido em caso de desagrado. O preço deve ser justo, podendo ser reduzido por meio de descontos, concessões e com condições de pagamento facilitadas. A promoção do produto far-se-á por meio de publicidades, vendas e marketing direto, relações públicas, etc. E a distribuição (praça ou local) deverá garantir a entrega do produto certo, no lugar certo, dentro das melhores condições possíveis (KOTLER, 2000; COBRA, 1992; MCCARTHY,1976)

Os desafios que o marketing internacional enfrenta são os mesmos do mercado doméstico, a não ser pela gama de variáveis a serem consideradas, que são em maior número. É importante ressaltar que sobre os 4 Ps do marketing as empresas podem exercer controle e influência, sendo estas variáveis ditas *controláveis*. Contudo, alguns aspectos relativos aos mercados de ação das organizações escapam ao seu domínio, transformando-se em forças independentes e *incontroláveis*. Na literatura de marketing, as variáveis incontroláveis mais comuns são aquelas inerentes aos aspectos político-legal e econômico, em que a atuação do governo e as regulamentações encontram seu poder; às forças culturais, em que os diferentes valores dos indivíduos e da sociedade

têm lugar; às forças competitivas, que se agravam diante de um mercado global cada vez mais exigente; ao meio ambiente, envolvendo questões geográficas, ecológicas e demográficas; ao alto nível de desenvolvimento tecnológico a que a humanidade assiste nos últimos anos, superando séculos de lenta evolução; à estrutura de distribuição, responsável pela entrega eficiente do produto ao consumidor; e à infraestrutura e logística, responsáveis pelo suprimento global (KOTLER, 2000; CATEORA, 2001; McCARTHY, 1976; COBRA, 1992; BERKOWITZ *et al.*, 2000).

O propósito do marketing internacional, apesar de ser considerado por muitos autores uma extensão do marketing doméstico, é muito mais árduo, uma vez que os elementos de incerteza são mais contundentes no mercado externo (CATEORA, 2001; GARNIER, 1996; CHURCHILL JR, 2000).

As dificuldades se intensificaram com o fenômeno da globalização. Mais do que uma simples extensão,

tornar-se global significa expandir, procurar mercados diferentes, atingir outras culturas e países, produzir ou ser representado em outros mercados. Significa, também, aumentar seus riscos, enfrentar dificuldades e problemas, pessoas e concorrentes, governos e sistema socioeconômicos diferentes (MARTINELLI *et al.*, 2004:17)

A globalização é um processo de unificação da humanidade nos aspectos econômico, político e comercial, não possuindo caráter pontual, mas motivado por vários aspectos, que se aglutinam na linha do tempo. Para muitos estudiosos do tema, o movimento remonta às *Grandes Navegações*, ocorridas nos séculos XV e XVI, acentuando-se na *Revolução Industrial*, até ser percebida como um fenômeno irreversível e universal, após a Segunda Guerra Mundial (BASSI, 2001; MAGNOLI, 1997; MARTINELLI *et al.*, 2004; THORSTENSEN, 2001).

Para Magnoli (1997), a globalização teria passado por três estágios. O primeiro estágio corresponde à fase do mercantilismo, com a expansão europeia por meio das expedições de Bartolomeu Dias, Vasco da Gama, Fernão de Magalhães, Marco Pólo e outros, fazendo proliferar os monopólios, sobretudo entre as nações desenvolvidas e suas colônias. O segundo estágio viria com a *Revolução Industrial*, no século XIX, caracterizando-se, de um lado, pela acumulação de capitais, gerada pelo aumento da circulação de mercadorias, e, de outro, pela onda de investimentos fora do âmbito da

Europa. O terceiro estágio corresponde às décadas do pós-guerra, com o surgimento de instituições internacionais, como FMI, Banco Mundial e GATT (mais tarde OMC), e o acirramento da competição mundial.

O processo de globalização pode ser entendido também como sendo o resultado do somatório de três forças interdependentes: fluxos de investimentos; comercialização de bens e serviços; e avanços tecnológicos/comunicação. As relações comerciais correspondem, historicamente, ao caminho percorrido pelas civilizações de todos os tempos. E, mais do que nunca, o comércio internacional vem desempenhando papel preponderante no desenvolvimento das nações. Por sua vez, os avanços tecnológicos propiciaram o desenvolvimento de novos e mais sofisticados meios de produção, gerando maiores riquezas, expandindo negócios e impulsionando ganhos financeiros, que, como numa nuvem de dinheiro, circulam pelo mundo, buscando segurança e rentabilidade. (MAGNOLI, 1997; MARTINELLI *et al.* 2004; THORSTENSEN, 2001).

As forças da globalização levam os governos a adotar novas posturas na área da indústria, serviços e trocas internacionais, além de se virem compelidos a praticar políticas de incentivo e proteção ao comércio internacional. Além disso,

o resultado de toda essa transformação, por um lado, é o impacto da globalização da produção e dos mercados sobre o comércio internacional e, de forma inversa, o impacto do comércio internacional sobre o processo de globalização das economias nacionais [...]. O cenário atual apresenta uma densa rede de comércio e investimento, *que evoluiu de forma a determinar os contornos das operações do comércio global. Tal fato exige que o comércio de bens e serviços e o investimento passem a ser coordenados em níveis multilaterais...*(THORSTENSEN, 2001 pág.:26)

O mundo mudou profundamente, sobretudo depois da Segunda Guerra Mundial, e hoje não se concebe o isolamento de nenhuma nação. Com o surgimento da Organização Mundial do Comércio (OMC) e dos grandes mercados globais, como a União Européia, o Nafta (Acordo Norte Americano de Livre Comércio), os Tigres Asiáticos o Mercosul (Mercado Comum do Cone Sul) e dezenas de outros, o acirramento das relações é inevitável. A hegemonia dos Estados Unidos no pós-guerra é questionada pelo fortalecimento do Japão e da Europa, principalmente pela forte posição da Alemanha. Todas as mudanças ocorridas em nível global nas últimas décadas acarretaram importantes implicações para os negócios. Surge uma nova ordem mundial, e as

empresas são premidas a sobreviver em um cenário muito mais exigente que há 50 anos. À medida que o mundo se converte em um sistema econômico e de mercado único, poucas são as empresas que podem escapar ao número considerável de concorrentes mundiais (CATEORA, 2001; KEEGAN; GREEN, 1999; MAGNOLI, 1997).

Diante deste cenário mundial, as empresas se movimentam em função de necessidades sempre crescentes de atendimento a clientes e de redução de custos. E, para tal, as tarefas logísticas envolvendo coordenação de cadeias de suprimento, transporte e distribuição tornam-se cada vez mais complexas. Assim, a atuação do marketing em uma escala global será tanto mais complexa quanto maiores forem as forças que intervirão nos mercados trabalhados e tanto maior a necessidade de identificar e obter vantagens competitivas que promovam negócios e consolidem posições.

### **2.2.1. O processo de internacionalização de empresas**

O marketing internacional contempla o processo de internacionalização de empresas, compreendido como o conjunto de práticas voltadas para atividades externas às fronteiras do país de origem, processo pelo qual as organizações estabelecem e conduzem transações com outros países. Goulart *et al.* (1994b, pág 297) entendem internacionalização como “um processo crescente e continuado de envolvimento de uma empresa nas operações com outros países fora de sua base de origem”, sendo inevitável para a sobrevivência das nações.

A adoção de corretas medidas para atender aos ditames do marketing internacional leva a ganhos imprescindíveis no âmbito da concorrência mundial. Coube a J.M. Clark (*apud* Hunt:2002), nos anos 1954 e 1961, propor a *teoria da competição efetiva*, estabelecendo as bases dos futuros estudos sobre competição e competitividade. Alderson (*apud* Hunt:2002) apreende o conceito de Clark, desenvolvendo a *teoria da vantagem diferencial*, ou a capacidade de uma empresa identificar uma função que ela desempenha com destaque entre seus concorrentes, potencializando-se assim diante dos demais. Para Alderson (*apud* Hunt, 2002, pág.140), “o que é importante na

competição é a vantagem diferencial, que dá à empresa uma margem superior àquela que os demais no setor estão oferecendo”<sup>10</sup>.

Para Porter (1999, pág. 331), vantagem competitiva

resulta da habilidade da empresa em desempenhar as atividades necessárias a um custo total inferior aos dos rivais ou em exercer certas atividades de modo exclusivo, que gere determinado valor para o cliente e não esteja vinculado ao preço, justificando o adicional de preço. A criação de valor para o cliente depende, por sua vez, da maneira como a empresa influencia as atividades dos canais de distribuição e dos usuários finais.

A concorrência global amplia o cenário competitivo para o marketing internacional e requer maior acurácia. Ela torna o mundo um mercado único, e “a correta estratégia tem a ver com orientação, eficiência das operações e competitividade!” (CATEORA, 2001, pág. 206).

Definir estratégia de competição no mercado internacional é tarefa que requer cuidado. As empresas que buscam expandir-se fora de suas fronteiras por meio de transações de menor envergadura devem limitar-se às operações de exportação. Berkowitz *et al.* (2000, p.141) definem exportação como sendo “a produção de mercadorias num país e a venda delas para outro país”. O ato de adquirir uma mercadoria por meio de uma exportação denomina-se *importação*. As exportações podem ser: **diretas** quando as vendas ocorrem sem intermediários (pessoas jurídicas); ou **indiretas**, quando são realizadas por meio de uma empresa comercial exportadora, também denominada *Trading Company*. Juntas, exportações e importações, apesar de serem escolhas mais simples, no processo de internacionalização de empresas, envolvem uma extensa gama de operações, que serão tratadas no item **3.1**.

Outras estratégias mais agressivas de internacionalização (e que não são objeto desta pesquisa) apresentam-se sob a forma de licenciamentos, *joint ventures* e investimentos diretos. O licenciamento é um acordo contratual pelo qual uma empresa coloca à disposição de outra um bem, uma marca comercial, uma patente ou um segredo comercial em troca de pagamento de *royalties*<sup>11</sup> ou outra forma de remuneração. Na *joint venture*, uma empresa de um país estrangeiro e uma local compartilham a posse de determinado empreendimento, dividindo a propriedade, o controle e os lucros da

<sup>10</sup> Do original: What is important in competition is differential advantage, which can give a firm an edge over what others in the field are offering” – livre tradução da autora

<sup>11</sup> Royalty – valor cobrado pelo proprietário de uma patente de produto, processo de produção, marca, etc., ou pelo autor de uma obra, para permitir seu uso ou comercialização (FERREIRA, 1999)

nova empresa. O investimento direto no país alvo é a opção de internacionalização de maior envergadura, pois ao decidir por esta estratégia uma empresa assume a compra ou a criação de uma subsidiária ou divisão no estrangeiro (ARRUDA; BRASIL; GOULARD, 1994a; IMD *et al.*, 2001; KEEGAN; GREEN, 1999; KOTLER, 2000; LARA; COELHO, 2002).

Para garantir o suprimento global, o marketing deve fazer interface com todas as atividades da empresa. O fato de disponibilizar produtos e serviços em nível global, para melhor atender os clientes e conquistar uma vantagem competitiva, demanda uma fusão do marketing com a logística, tornando-se, juntos, um componente da estratégia empresarial global. Para Christopher (1999), os clientes tornam-se mais suscetíveis a questões como disponibilidade, velocidade de resposta e suporte para os produtos que aos apelos publicitários. A logística das operações globais será determinante no fechamento dos contratos de compra e venda internacionais. Qualquer deslize em custo, tempo, qualidade, etc. pode gerar a interrupção ou suspensão de um negócio.

### 2.2.2 O marketing e a logística

Originalmente o conceito de logística esteve ligado às operações militares, sobretudo a partir da Segunda Guerra Mundial uma vez que, para garantir o avanço de tropas em combate os generais deviam contar com o abastecimento em víveres, munições, equipamentos e socorro médico à medida de suas necessidades. A partir de então o conceito ganha novas dimensões e aprimora-se evoluindo de uma atividade de apoio, sem o devido *glamour*, para uma área de destaque nas empresas modernas, agregando **valores** à cadeia produtiva (NOVAES,2001).

Quando aporta o **valor de lugar**, a logística se confunde com o marketing e promove a distribuição dos produtos do local de sua fabricação até os consumidores finais. Os primeiros estudos sobre a estrutura e a evolução dos sistemas de canais de distribuição nasceram no seio da Escola Institucional, considerada uma das tradicionais escolas do pensamento de marketing, segundo Sheth *et al.* (1988). Os teóricos institucionais acreditam que a disciplina de marketing poderia ser beneficiada pelo estudo minucioso das organizações que realizam as funções necessárias para levar o produto do fabricante ao consumidor final.

Em 1927, Ralph Borsodi publica *The Distribution Age*, em que manifesta sua preocupação com o aumento desmesurado dos custos de distribuição, que praticamente triplicaram entre os anos 1870 e 1920. Na sua opinião, se os custos continuassem a aumentar na mesma proporção nos anos vindouros haveria um número muito maior de pessoas engajadas no trabalho de distribuição, venda, propaganda, entrega, transporte, etc. do que, efetivamente, na produção.

Para fazer face à insatisfação dos consumidores, estudiosos preocupavam-se em avaliar as funções e a eficiência das organizações envolvidas no canal de marketing, tais como: transporte e transformação dos produtos do produtor ao consumidor. Como fundador da Escola Institucional, Weld L.D.H. (*apud* Sheth 1988) escreve, em 1916, *The Marketing of Farm Products*, em que aponta a eficiência do canal de marketing. Em 1931, Weld e Clark (1949) revisam seu livro anterior, mantendo os mesmos fundamentos, porém expandindo conceitos de marketing. Para esses autores, os “homens de marketing” exercem determinadas funções, descritas no livro *Marketing Agricultural Products* (primeira edição em 1932) como “funções de marketing”, cujo entendimento permite a compreensão de todo o processo e explica a necessidade da existência de intermediários, o incremento dos custos e o funcionamento dos mercados.

O foco do marketing na distribuição dos produtos teria sido um segundo estágio da evolução da logística, na opinião de Bronzo (2001, pág.14), partindo de um primeiro momento, ainda incipiente, em que a preocupação das empresas se concentrava em “produzir e vender”. Neste estágio, a ênfase na distribuição dos produtos desloca-se para a otimização do sistema de transportes:

*De 1950 a 1970, os anos gloriosos do fordismo, novas práticas desenvolvem-se em conseqüências de condições estruturais de cunho econômico e tecnológico, como mudanças quantitativas e qualitativas da demanda, maior pressão para a redução de custos, avanços na base tecnológica (microeletrônica, novos materiais) e ulteriores progressos na esfera da logística militar*

Finalmente, o conceito de logística, mais tarde, amplia-se, desenvolvendo-se como um campo de conhecimento com caráter próprio, desassociado do marketing, passando-se ao estudo de uma logística integrada, em que a empresa é pensada “como um todo

sistêmico, com o propósito de coordenação de rede de suprimentos, das matérias-primas à entrega e venda dos produtos ao cliente final” (BRONZO, 2001: pág.14).

### 2.3 Logística global: evolução e operacionalização

A evolução do conceito da logística como um processo integrado de funções é recente. Como visto no item 2.2, a impulsão da logística acontece com o desenvolvimento do marketing. Em 1962, foi criado o *Council for Logistics Management (CLM)*, que define a logística como sendo

o processo de planejamento, implementação e controle eficiente e econômico do fluxo e armazenamento de matérias-primas, estoque em processo, produtos acabados, bem como as informações relativas a eles, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender às exigências dos clientes<sup>12</sup>.

A partir de então, começaram a surgir os primeiros estudos sobre logística empresarial. Na opinião de Bowersox (2001), a desatenção dada ao tema se explica por quatro fatores: a) não se acreditava que houvesse meios de integrar as diversas funções logísticas (tais como: materiais, suprimento, distribuição e transporte) sem o desenvolvimento das técnicas quantitativas e a disseminação de computadores; b) os avanços tecnológicos das últimas décadas mudaram o curso dos acontecimentos; c) a volatilidade do ambiente econômico globalizado, passando a exigir a redução contínua de custos; e d) o aumento da dificuldade em contabilizar os custos das diversas funções que integrariam o sistema de logística. Esses fatores, somados à resistência à mudança, própria dos profissionais responsáveis pelas diversas áreas que compoariam o sistema de logística, representaram um sério obstáculo ao seu sucesso.

Contudo, as pressões no sentido da globalização e a necessidade de expansão dos negócios fora dos limites nacionais abriram as portas para um novo panorama, em que a logística global passa a assumir importante papel. Para Dornier *et al.* (2000), três forças impulsionaram esta evolução: a) integração de funções internas, incluindo as diversas gestões de uma organização; b) cooperação crescente entre as diversas áreas da cadeia de suprimentos; e c) melhoria na integração geográfica, buscando abranger o mundo inteiro como potencial comprador. Bowersox (2001) atribui a expansão da logística a cinco grandes fatores: a) mudança nas regulamentações e

---

<sup>12</sup>. Fornecida pelo Council of Logistics Management, site [www.clm1.org](http://www.clm1.org) - acessado em 01/03/04 (livre tradução da pesquisadora.

desregulações mundiais; b) crescimento da informática e do microcomputador; c) revolução da tecnologia da comunicação; d) expansão dos programas de qualidade total; e d) desenvolvimento de alianças *intra* e entre empresas.

Bronzo (2001) esquematiza a evolução do conceito de logística em suas diferentes fases, apresentando os principais elementos de cada período, como mostra o Quadro 1.

Quadro 1: Evolução do conceito de logística

CARACTERÍSTICA	CRONOLOGIA				
	PRIMEIRA FASE 1950	SEGUNDA FASE 1950-1970	TERCEIRA FASE 1980	QUARTA FASE 1990	QUINTA FASE 1990 →
<b>Perspectiva dominante</b>	Administração de materiais	Administração de materiais + distribuição	Logística integrada	Supply chain management	Supply chain Management + Segmentação estratégica de fornecedores e clientes
<b>Foco</b>	Gestão de estoques  Gestão de compras  Movimentação de materiais	Otimização do transporte	Visão sistêmica da empresa e aproximação de funções de logística a outros processos organizacionais	Aprofunda-se o foco no cliente  Posicionamento estratégico para com fornecedores e canais de distribuição	Alterações nas estruturas de governança  Gestão estratégica de competências e de recursos externos complementares na cadeia ampliada de valor

Fonte: Bronzo, 2001, pág 14

Sejam quais forem os agentes promotores, a expansão logística reforça o marketing quando, garantindo a posse de um bem, aporta **valores de tempo ou momento, lugar, qualidade e informação** a um produto, satisfazendo os clientes, fornecedores e acionistas de uma empresa. A logística acrescenta valor sob a forma de tempo quando torna um produto ou serviço disponível no momento certo precisamente quando for desejado. Acrescenta valor de lugar quando torna um produto ou serviço disponível no exato local de seu consumo. Na logística moderna, as empresas ainda devem preocupar-se com o valor de qualidade, assegurando a plena satisfação de seu cliente e com o valor de informação, para que possa acompanhar sua mercadoria em qualquer



O transporte é um dos aspectos vitais da logística integrada. Não se limita apenas ao traslado de mercadorias, considerando também sua execução de forma otimizada, em que os fatores *tempo*, *custo* e *eficiência* são indispensáveis. Falar em transporte implica fazer uma reflexão sobre todos os aspectos da operação em um complexo sistema de parcerias, em um contexto ampliado de administração logística. No comércio internacional, a complexidade aumenta em escala geométrica, e o entendimento das várias etapas que compõem a movimentação de mercadorias pode determinar o sucesso de uma negociação.

Transportar significa movimentar os materiais desejados de um ponto a outro da cadeia de suprimentos. A função transporte foi considerada durante muitos anos como sendo a própria logística, e é, em geral, responsável pela maior parcela dos custos de uma operação. Existem cinco meios ou modais de transportes: a) rodoviário; b) ferroviário; c) aéreo; d) marítimo; e e) dutoviário (LAMBERT *et al.*, 1998; RODRIGUES, 2001; BERKOWITZ, 2000).

#### a) Transporte rodoviário

O sistema rodoviário responde por, aproximadamente, 70% das cargas movimentadas no Brasil, sendo o modal mais flexível, pelo fato de poder transportar produtos de tamanhos e pesos variados em qualquer distância, de porta a porta, fatores preponderantes em uma logística integrada. O sistema rodoviário proporciona geralmente, um serviço muito mais rápido do que o ferroviário e ganhos em relação ao transporte aéreo, no caso de fretes de curta distância. Além do mais, alguns operadores desenvolvem uma logística *just-in-time*<sup>13</sup>, operando com horários programados, resultando em tempo de trânsito mais curtos e confiáveis (LAMBERT *et al.*, 1998).

Como vantagens do transporte rodoviário, ressaltam-se: a) maior disponibilidade de vias de acesso; b) possibilidade de serviço porta a porta; c) embarques e partidas mais rápidos; d) possibilidade de embarques de pequenos lotes; e) facilidade de substituição do veículo em casos de acidentes; e f) maior rapidez de entrega. Como desvantagens são destacados: a) maior custo operacional e menor capacidade de carga; b)

congestionamento nas rodovias em épocas de safra; e c) desgaste da malha rodoviária por excesso de peso e rodagem (RODRIGUES; 2001).

Segundo a Confederação Nacional de Transporte (CNT), o maior problema enfrentado pelo transporte rodoviário é o estado precário das rodovias, que não somente acarreta perigo para passageiros e cargas como onera em demasia o frete rodoviário, em razão dos desgastes nos veículos. Pesquisa realizada pelo órgão em 2003 mostra que 56.798km de rodovias nacionais e estaduais, 82,8% da malha rodoviária, apresentam algum tipo de imperfeição (27.885km de pavimento ruim ou péssimo; 36977km não sinalizados de forma adequada, 13.428km com placas encobertas por mato e 16.180km sem acostamento), entre outros problemas detectados. Nas estradas reconstruídas, a burocracia na cobrança dos pedágios obriga os motoristas a fazerem várias paradas, acarretando perda de tempo e demora na entrega das mercadorias (CNT, 2004).

Soma-se aos problemas já apontados o crescente aumento de roubos de carga, prejudicando notadamente o comércio internacional nas operações de trânsito aduaneiro, em que mercadorias não nacionalizadas circulam sob a custódia das transportadoras. A fim de minimizar o problema da falta de segurança, as transportadoras investem em sistemas de rastreamento de carga por satélite, cujo custo é repassado ao usuário dos transportes, aumentando o chamado *custo Brasil*.

No tocante às operações logísticas globais, ressalta-se a ausência de padronização na legislação de trânsito e de definição quanto à limitação de carga por eixo e às dimensões e pesos dos veículos, dificultando sobremaneira o trabalho dos transportadores que operam em mais de um país.

No transporte rodoviário, os preços dos fretes são ditados por sua demanda, e os operadores têm plena liberdade para cotar seu serviço. O cálculo da tarifa básica está fundamentado nos custos operacionais do veículo - tais como: combustível, pneus, salários, manutenção e despesas gerais - e em uma margem razoável de lucro. Para a cotação do frete, levam-se também em conta as rotas e os tempos de espera para carregamento e descarga, além da verificação da existência de "cargas de retorno" na

---

<sup>13</sup> Just in time (JIT) – Na hora certa. Método japonês de administração de materiais, visando eliminar estoques ociosos.

rota a ser trabalhada, para evitar ociosidade no transporte (MALUF, 2000; RODRIGUES, 2001).

As empresas que optam pelo transporte rodoviário nas operações de comércio exterior devem certificar-se das condições operacionais das alfândegas e dos pontos de fronteira por onde a carga transita, bem como avaliar de maneira criteriosa as condições de armazenagem, transbordo e disponibilidade de equipamentos necessários às diversas operações. Além disso, nas operações internacionais é de fundamental importância averiguar a legalidade da empresa transportadora que efetua o transporte no percurso até o cliente final ou fronteira do Brasil com o país de destino. Para segurança do exportador, o prestador deste serviço deve possuir apólice de seguro acobertando qualquer operação.

Para cobrir os traslados internacionais, utiliza-se o documento denominado Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), objetivando a agilização de trâmites de documentos nas fronteiras. Este documento possibilita que a exportação seja feita a partir de um porto seco, cruzando a fronteira em trânsito aduaneiro<sup>14</sup>, seguindo até outro recinto alfandegado na cidade/país de destino final (LOPEZ; 2000; LOPEZ; GAMA, 2002; RODRIGUES, 2001; MALUF, 2000; LAMBERT *et al.*, 1998).

#### b) Transporte ferroviário

O transporte ferroviário não possui a flexibilidade de percurso do transporte rodoviário e nem sua agilidade. Caracteriza-se, especialmente, por sua capacidade de transportar grandes volumes, com elevada eficiência energética, principalmente em casos de deslocamentos a médias e grandes distâncias. Apresenta, ainda, maior segurança, em relação ao modal rodoviário, com menor índice de acidentes e menor incidência de furtos e roubos. São cargas típicas do modal ferroviário: produtos siderúrgicos, grãos, minério de ferro, cimento e cal, adubos e fertilizantes, derivados de petróleo, calcário, carvão mineral e contêineres (BRASIL, 2004).

O sistema ferroviário nacional é o maior da América Latina, em termos de carga transportada, atingindo 162,2 bilhões de tku (tonelada quilômetro útil) em

2001, conforme dados do Ministério dos Transportes. É utilizado para o fluxo de grandes volumes das regiões produtoras para os portos, por meio dos corredores de exportação. Nos países desenvolvidos, o transporte ferroviário participa com 30% a 70% do volume total de carga, contra apenas 20% no Brasil (BRASIL, 2004).

As ferrovias servem também de ligação com a Argentina, Bolívia e Uruguai, e, por via indireta, com o Paraguai e, até mesmo, com o Chile, via Bolívia e Argentina. A exemplo do transporte rodoviário, é possível utilizar a ferrovia no comércio internacional com esses países mediante o Conhecimento-Carta de Porte Internacional – TIF/Declaração de Trânsito Aduaneiro (LOPEZ, 2000).

Graças ao processo de privatização de sua malha ferroviária, o Brasil pode dispor em breve de um transporte ferroviário atuante, saindo de uma condição precária e revelando uma possibilidade concreta para o escoamento das mercadorias com eficiência e a custos mais reduzidos, contribuindo de maneira decisiva para a redução do *custo Brasil*.

O frete ferroviário baseia-se nos fatores *quilometragem percorrida* e *peso da mercadoria*, podendo ser acrescido de *taxa de estadia do vagão* (por dia parado). Os principais tipos de equipamentos ferroviários são: a) vagões-plataforma, sem laterais e/ou fundos (para transporte de veículos, contêineres, máquinas e volumes pesados, em geral); b) vagões fechados de descarga lateral (para carga geral, produtos ensacados, etc); c) vagões tanque (líquidos); vagões-gaiola com estrados (gado); e d) vagões com fundo móvel – basculante (para minérios e granéis sólidos) (RODRIGUES, 2001; LOPEZ, 2000).

A malha ferroviária brasileira padece de um problema crônico, que diz respeito à diferença nas bitolas, ou seja, a distância entre as faces internas dos trilhos, em seus diferentes trechos. Já em 1892 a Inglaterra unificou suas bitolas, adotando a largura de 1,435m (bitola *standard*, oficialmente adotada pela *Conferência Internacional de Berna* em 1907). Os Estados Unidos, em 1896, e a Europa Continental (com exceção da Espanha), logo depois, adotaram a mesma medida. No Brasil, as bitolas variam de 1,0m a 1,600m, o que impede a continuidade do fluxo do transporte, obrigando as

---

<sup>14</sup> Trânsito Aduaneiro – regime detalhado no item 3.2.1.

composições a fazerem manobras ou transbordos para atravessarem o território brasileiro (BRASIL, 2004).

O sistema ferroviário brasileiro totaliza 29.706 quilômetros, concentrando-se nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste, atendendo parte da Centro-Oeste e da Norte. Em 2000, o setor ferroviário participou na matriz de transporte de carga com o percentual de 20,86%, conforme dados do Ministério dos Transportes (BRASIL, 2004).

Para minimizar as dificuldades por que passa o transporte ferroviário e visando promover sua revitalização, foram transferidos à iniciativa privada aproximadamente, 28.840 quilômetros, compondo um novo cenário de empresas concessionárias dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas. Segundo dados do Ministério de Transportes, são 11 as novas empresas, listadas no Anexo A.

#### c) Transporte aéreo

Após a Segunda Guerra Mundial, com o desenvolvimento da aviação e o aparecimento de aeronaves com maior capacidade de carga, o transporte aéreo teve um desenvolvimento efetivo. Tal crescimento deveu-se às suas vantagens competitivas, tais como: a) velocidade – sendo o meio de transporte mais rápido e prestando um serviço eficiente, confiável e de alta qualidade, é o ideal para encomendas urgentes e para artigos de pequena vida útil; b) redução de custos – a grande frequência de vôos permite reduzir os estoques, graças a um abastecimento tipo *just-in-time*, com conseqüente redução dos custos de armazenagem; c) embalagens – em função de manuseios altamente mecanizados, permite eliminar embalagens mais reforçadas, de alto custo; e d) acompanhamento da carga – graças à transmissão eletrônica de dados, os usuários podem contar com sistemas de gerenciamento de cargas mais rápidos e eficientes.

*Carga aérea* é qualquer volume transportado ou a transportar por avião, amparado por um conhecimento de transporte aéreo. Não se considera carga o correio ou qualquer outro tipo de mercadoria transportada coberta por um convênio postal internacional, incluindo objetos pessoais que acompanham os passageiros ou de propriedade das companhias aéreas. São artigos tipicamente destinados a transporte por via aérea: a) artigos perecíveis; b) animais vivos; c) jornais e revistas; d) medicamentos; e) artigos

de moda, sazonais; f) mercadorias de valor, em que se busca evitar a estagnação de capital, durante o transporte; g) mercadorias frágeis ou sujeitas a furtos; h) peças de reposição para equipamentos; e i) mercadorias sujeitas a prazos de entrega.

As cargas aéreas estão sujeitas a regulamentações emanadas da *International Air Transport Association* (IATA), que normatiza tarifas, rotas, etc. No transporte aéreo, as tarifas são determinadas mediante sua característica, a saber:

- a) Carga geral – qualquer mercadoria ou expedição que não contenha alto valor e que se submeta às tarifas gerais;
- b) Carga especial – qualquer mercadoria que necessite de manuseio, arranjo ou informação específica além das normalmente utilizadas. São cargas especiais: animais vivos, restos mortais, cargas valiosas, materiais perecíveis, etc.

O Conhecimento de Embarque no transporte aéreo é conhecido como *Airway Bill* (AWB), sendo o mais importante documento de carga emitido pelo transportador ou seu agente de carga. Representa um contrato entre o embarcador e o transportador para o transporte de bens sobre uma rota da transportadora. Tem validade durante todo o transporte, a partir do momento da entrega para embarque até a entrega ao consignatário (RODRIGUES, 2001; LOPEZ, 2000; MALUF, 2000; LAMBERT, 1998; BRASIL, 2004).

#### d) Transporte marítimo

O modal marítimo é uma das categorias dos transportes hidroviários que engloba a movimentação fluvial, lacustre ou oceânica. O transporte marítimo internacional, chamado de *Navegação de Longo Curso*, liga os portos nacionais aos portos estrangeiros, oferecendo serviços regulares (*liners*) ou rotas irregulares (*tramps*) e o transporte marítimo ao longo da costa de um mesmo país é denominado *Cabotagem*. No caso do Brasil, por possuir toda costa navegável, o transporte de cabotagem pode ser utilizado do Rio Grande do Sul a Manaus.

Os principais tipos de navio são: a) navios para carga geral, ou navios cargueiros, também chamados *navios convencionais*. Transportam cargas volumosas em geral; b) navios porta-contêineres, especializados para o transporte de contêineres – possuem porões adaptados com guias verticais para a estiva de contêineres; c) navios *roll-*

*on/roll-off* apelidados *navios Ro-Ro* – destinam-se ao transporte de qualquer equipamento que movimente por seus próprios meios, deslocando-se sobre rodas; d) navios frigoríficos – especialmente concebidos para o transporte de mercadoria que necessite ser conservada em baixas temperaturas; e) navios graneleiros, – destinam-se ao transporte de graneis sólidos; e f) navios tanque – são projetados para o transporte de graneis líquidos, sobretudo produtos derivados de petróleo.

O ato de contratar um espaço em um navio é denominado “fechamento de praça”, o qual é regulamentado pelo contrato de afretamento, ou *charter party*, feito entre o armador, ou seja, aquele que arma o navio, que o explora, colocando-o a frete, e o afretador, aquele que toma todo navio ou parte a frete. O armador e o afretador fazem entre si um afretamento de navios, que é o ato pelo qual o proprietário da mercadoria contrata o transporte ao armador.

O Conhecimento de Embarque no transporte marítimo, conhecido por *Bill of Lading (B/L)*, é o documento emitido pelo transportador, após o embarque de qualquer mercadoria, trazendo no verso as condições do transporte. Pode servir como contrato de tratamento das pequenas cargas, quando não é emitido o *Charter Party* (RODRIGUES, 2001; LOPEZ, 2000; MALUF, 2000; LAMBERT, 1998; BRASIL, 2004; LOPEZ; GAMA, 2002).

#### d1) A questão portuária brasileira

A campanha pela modernização dos portos brasileiros e pela privatização de seus serviços teve longa duração. Várias foram as reivindicações de empresários e setores produtivos para que tal reforma acontecesse. Até a promulgação da Lei n. 8630, de 25-2-1993, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos”, o porto organizado era dominado e explorado unicamente pela Administração Portuária, órgão federal da administração indireta, por entidade governamental estadual ou municipal, ou por concessão privada. Esses órgãos detinham a exclusividade da movimentação e armazenagem da carga no cais, e os sindicatos dos estivadores, com suas regras trabalhistas rígidas e arcaicas, controlavam as operações de carga e descarga dos navios. O resultado eram estruturas obsoletas, que pressionavam os custos portuários brasileiros a níveis elevados e pouco competitivos.

As instalações portuárias, que participam de uma precária infra-estrutura logística, e os altos custos de uma regulamentação excessiva quanto às medidas de incentivo ao comércio internacional agravam o chamado “*custo Brasil*”, que, pela definição da Confederação Nacional da Indústria (CNI),

*representa os focos de ineficiência e distorções que emperram a competitividade da produção doméstica e a atratividade da inversão de capitais na economia brasileira. Estas ineficiências que se tornaram patentes com a abertura da economia dizem respeito às relações entre Estado e setor privado, e estão expressas basicamente em uma legislação inadequada e em graves deficiências no provimento de bens públicos.*

O governo federal buscou consolidar as parcerias privadas nos portos organizados, por meio da privatização das operações portuárias, com a complementação da atividade mediante a participação dos terminais de uso privativo, objetivando a melhoria da qualidade dos serviços ofertados ao público, a otimização do uso de suas instalações e a redução dos custos.

Com a nova lei, o monopólio da operação portuária foi extinto, passando a ser executada por operadores portuários privados, ágeis e flexíveis, com ampla presença no mercado de cargas. Os portos foram configurados com regras estáveis e ampla concorrência, podendo atuar perfeitamente como plataformas logísticas dos fluxos de cargas, integrando os diversos modais e agregando valor ao comércio internacional (RODRIGUES, 2001; OLIVEIRA, 2000).

#### e) Transporte dutoviário

O transporte dutoviário, regulado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT – Ministério dos Transportes), pode ser dividido em:

- 1) **Oleodutos** – os produtos transportados são, em sua grande maioria: petróleo, óleo combustível, gasolina, diesel, álcool, GLP, querosene, nafta e outros;
- 2) **Minerodutos** – os produtos transportados são: sal-gema, minério de ferro e concentrado fosfático;
- 3) **Gasodutos** – o produto transportado é o gás natural. O gasoduto Brasil–Bolívia (3150 km de extensão) é um dos maiores do mundo.

Os gasodutos revelam-se como uma das formas mais econômicas de transporte para grandes volumes de óleo, gás natural e derivados, especialmente quando comparados com os modais rodoviário e ferroviário (BRASIL, 2004).

#### f) Transporte multimodal

O transporte multimodal de cargas, disciplinado pelo Decreto n. 3.411, de 4-12-2002, é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal (OTM), que também toma para si a responsabilidade total pela carga sob sua custódia. É acobertado pelo Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, contrato de transporte multimodal que rege toda a operação, desde o recebimento da carga até sua entrega no destino.

Diferencia-se do transporte intermodal, já que este caracteriza-se pela emissão individual de documento de transporte para cada modal, bem como pela divisão de responsabilidade entre os transportadores.

O Operador de Transporte Multimodal assume a responsabilidade pela execução dos contratos pactuados, pelos prejuízos resultantes de perda, por danos ou avaria das cargas sob sua custódia e pelos prejuízos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado. Além do transporte, inclui os serviços de coleta, unitização,<sup>15</sup> desunitização, movimentação, armazenagem e entrega de carga ao destinatário (BRASIL, 2004).

Para a logística de operações globais, a utilização do multimodalismo promove eficiência, redução de custos e *lead times*. Na opinião de Rodrigues (2001, pág. 105) o transporte multimodal “alia a conveniência e a simplicidade jurídico-administrativa do transporte unimodal à eficiência econômico-energética do transporte segmentado, com um único responsável perante o dono da carga”. No que se refere ao aspecto operacional, a carga deve ser unitizada de forma indivisível e inviolável, e transferida de um modal a outro sem que as suas frações sejam desfeitas ou manuseadas diretamente. Sob o aspecto fiscal, a carga é inspecionada apenas uma vez, na

---

<sup>15</sup> Unitização e desunitização – ver item 2.3.3

alfândega de origem e/ou destino não ocorrendo desagregação das suas unidades durante o transporte (RODRIGUES, 2001).

#### f1) Contêiner: tipos, características e utilização

O contêiner é um equipamento internacionalmente padronizado para o transporte de mercadorias. É composto por módulos retangulares tendo como medidas padrão de 40' e 20' de comprimento x 8' de largura x 9'6" de altura. Permitindo a redução de 10% no frete marítimo, bem como taxas especiais para o transporte rodoferroviário o uso do contêiner proporciona vantagens para todos os tipos de transporte (RODRIGUES,2001; GAROFALO Fº, 2004).

Foi usado pela primeira vez pelo exército norte-americano, no final da Segunda Guerra Mundial, para acondicionar artigos de uso pessoal de oficiais em transferência e para transportar e operar feridos no campo de batalha. Eram grandes caixas fabricadas em aço, com dimensões variadas.

O desenrolar da guerra permitiu o desenvolvimento do transporte contenerizado e ganha força com a otimização do transporte ferroviário, marítimo e aéreo. Mas é graças à evolução do transporte marítimo que o uso do contêiner se consolida. Em abril de 1956, o navio americano *Ideal X* é adaptado para o transporte de contêineres. Viaja pela primeira vez com carga contenerizada de Nova York para Houston. Em agosto de 1958, iniciou-se um serviço regular de carga em contêineres da costa oeste dos Estados Unidos para o Havaí. Os contêineres foram padronizados, e a partir de então a massificação de seu uso provocou profundas transformações nos serviços de transporte, nos portos e áreas alfandegadas, mudando definitivamente o panorama da logística de operações globais (RODRIGUES,2001; LOPEZ,2000; LAMBERT, LOPEZ; GAMA, 2002).

Entre as principais vantagens do uso do contêiner, cabe destacar a agilidade nos terminais portuários, retroportuários e áreas alfandegadas, em função da redução do tempo das operações de carga e descarga, graças à implementação de operação mecanizada e repetitiva, substituindo os procedimentos manuais de movimentação de sacos, caixas, tambores etc. Ressaltam-se ainda: a) maior rendimento operacional para o transporte, pelo incremento do número de viagens; b) consolidação de carga; c)

aumento das operações intermodais, em razão da facilidade de transbordo do contêiner; d) proteção total da mercadoria contra ataques do meio ambiente, como chuva e poeira; e) maior proteção ambiental, impedindo o contato do produto transportado com o meio ambiente; f) surgimento de terminais concentradores de carga, principalmente portos, áreas de intensa manobra de contêineres; g) simplificação das embalagens; h) redução ou eliminação de exposição a atos de vandalismo e roubos; i) ganhos com economias de escala, em função do aumento significativo dos volumes transportados; j) possibilidade de utilização dos convéses dos navios para alocação dos contêineres; l) redução significativa da necessidade de mão-de-obra nos terminais; e m) possibilidade de movimentação independentemente das condições climáticas, por tratar-se de equipamento imune às intempéries, gerando ganhos ao longo do processo logístico (LOPEZ, 2000; RODRIGUES, 2001).

#### **2.4.2 A função armazenagem e manuseio de materiais**

Os armazéns servem de ponto de processamento e/ou de manipulação de materiais no sistema logístico e, além disso, mantêm os estoques. As principais funções de processamento ou de manipulação de materiais que um armazém desempenha são:

- recebimento de mercadorias – o armazém aceita mercadorias entregues por intermédio de um transportador externo, responsabilizando-se por ela;
- identificação de mercadorias – os itens a serem estocados devem ser devidamente registrados e identificados por meio de etiquetas, códigos de barra, etc;
- classificação de mercadorias – as mercadorias são classificadas por ordem de recebimento, por cliente e/ou qualquer meio de classificação adotado e enviadas para o local adequado de armazenagem;
- endereçamento das mercadorias – os armazéns são divididos em quadras, ruas, etc, e as mercadorias recebem o “endereço” do local onde serão armazenadas;
- guarda das mercadorias – as mercadorias são adequadamente protegidas até sua efetiva saída do armazém (no caso dos armazéns alfandegados, o seu proprietário torna-se “fiel depositário” da carga, ou seja, responde em juízo por sua integridade);

- requisição, seleção ou separação de mercadorias – os itens pedidos pelos clientes precisam ser eficientemente selecionados dentre os outros e agrupados de maneira a facilitar o próximo passo;
- consolidação do pedido – os vários itens que compõem um pedido devem ser agrupados, ou seja, consolidados, e deve-se verificar se o pedido está completo ou se há omissões justificáveis;
- despacho do pedido – o pedido consolidado deve ser embalado de forma adequada e dirigido ao veículo de transporte (os documentos de expedição e contábeis necessários devem ser preparados); e
- preparo de registros – é necessário registrar as operações ocorridas no atendimento ao pedido.

Com o incremento da automação nos armazéns, é possível otimizar o espaço físico no sentido de se conseguir uma armazenagem segura, num menor espaço possível. Os modernos armazéns já utilizam sistemas de “rack”, “conveyor” e “pallets”, dentre outros, e adotam sistemas eletrônicos de controle das informações.

### **2.4.3 Acondicionamento e embalagens**

Com exceção daqueles transportados a granel, como no caso de muitas matérias-primas, os produtos são cobertos com embalagens. A embalagem de um produto pode ter diversos objetivos, como: a) facilitar o manuseio e a armazenagem; b) promover melhor utilização do equipamento de transporte; c) proteger o produto; d) promover a venda do produto; e) alterar a densidade do produto; f) facilitar o uso do produto; e g) prover valor de reutilização para o consumidor.

Alguns aspectos relativos à embalagem devem ser observados, por estarem intimamente ligados às operações de logística. Enumeramos alguns de maior relevância no comércio internacional:

- Marcação e rotulação de mercadorias – a identificação de mercadorias por meio de marcas é o processo utilizado para se evitar mistura de cargas e/ou lotes de carga, seja no navio, no porto e/ou nas operações de carga e descarga. Não existe uma regra fixa para a marcação da carga. Normalmente, são identificadas por: a) marca, logotipo ou nome do produtor, exportador ou embarcador; b) peso, volume, dimensões (quando aplicável);

c) porto de origem/destino; d) consignatário; e) número do volume; f) conteúdo; g) ponto de içamento (volumes pesados); h) lado de cima (para caixas); i) frágil (quando aplicável); e j) outros (vide FIG. 3)

Atenção especial deve ser dada à embalagem de carga destinada à exportação no que diz respeito ao controle de qualidade. São vários os motivos para isso, dentre os quais se destacam as exigências do mercado internacional, sob o aspecto tanto do cumprimento da legislação dos países importadores quanto da adaptação da aparência externa de seu produto ao gosto do consumidor e à imagem do país no exterior, pois a mercadoria estará sendo uma espécie de "cartão de visitas" do exportador e/ou do país.

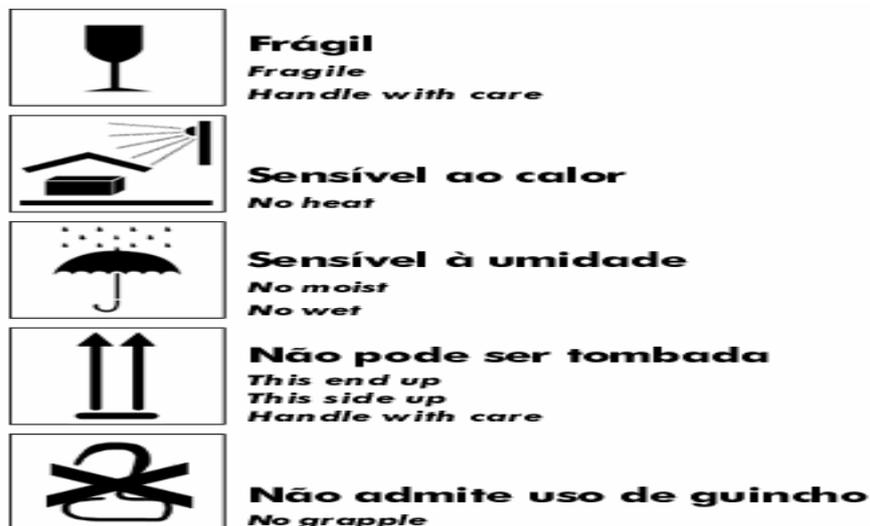


Figura 3: Rótulos para identificação de mercadorias

Fonte: MDIC – *Aprendendo a Exportar*

- Unitização da carga – para facilitar e agilizar a operação com mercadorias, é usual agrupar (unitizar) diversos volumes pequenos em um único volume devidamente protegido. A consolidação de cargas recebe o nome de *unitização*; a desconsolidação, de *desunitização*. O custo da unitização é compensado pela redução do custo operacional e pelo menor tempo de permanência do transporte sob a responsabilidade da empresa contratadora. O acondicionamento de volumes uniformes em unidades de carga é feito com o objetivo de: a) reduzir o número de volumes a manipular; b) reduzir a mão-de-obra nas operações de carga/descarga; c) evitar o extravio e furto de

volumes; d) possibilitar o uso de aparelhos mecânicos na movimentação dos volumes; e) dar maior segurança a operação; f) facilitar a estiva<sup>16</sup> e a desestiva dos volumes; g) ganhar tempo nas operações de carga/descarga, diminuindo o custo do frete; e h) possibilitar o transporte intermodal porta a porta.

- Paletização – arrumação da mercadoria sobre um estrado de madeira (*pallets*), fixada com cinta metálica, fita de nylon, arame, plástico termo retrátil, etc (FIG. 4). A unidade assim formada é ideal para ser movimentada por empilhadeira. Quanto à dimensão dos **pallets**, as mais utilizadas são: a) 1,20 x 1,00 m; b) 1,20 x 0,80 m ; c) 1,00 x 0,80 m.

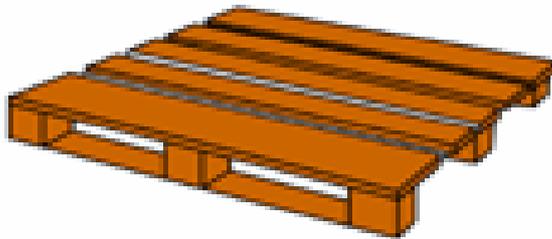


Figura 4: Modelo de pallet  
Fonte: MDIC – Aprendendo a Exportar

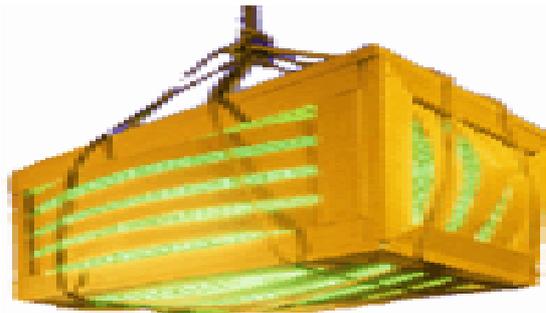


Figura 5: Modelo de pré-lingagem  
Fonte: MDIC – Aprendendo a Exportar

---

<sup>16</sup> Estiva – Serviço de movimentação de carga a bordo dos navios nos portos, o qual compreende a retirada e a arrumação desta nos porões e nos conveses (FERREIRA, 1999)

- Pré-lingagem – é o acondicionamento da mercadoria em redes especiais, em cintas de fibra ou nylon ou, ainda, em bolsas de material sintético (FIG.5). As redes e cintas podem ser reutilizáveis ou não. A **pré-lingagem** é muito utilizada em: a) sacarias (café, cimento, etc); b) fardos(algodão, etc); c) rolos de papel de imprensa; e d) veículos e máquinas, etc

#### **2.4.4 A função processamento do pedido**

A evolução da tecnologia mudou o panorama das organizações. Mais do que nunca, “o tempo para completar as atividades do ciclo de um pedido é o coração dos serviços ao cliente” (BALLOU, 2001). Hoje em dia, uma correta gestão do processamento de pedidos pressupõe o uso de sistemas de informações logísticas que servem de suporte gerencial às organizações, sejam elas de qualquer natureza.

Um sistema de informação (SI) pode ser definido como um conjunto de componentes inter-relacionados trabalhados juntos para coletar, recuperar, armazenar e distribuir informação com a finalidade de facilitar o planejamento, o controle, a coordenação, a análise e o processo decisório em empresas e outras organizações.

A tecnologia de armazenamento para organizar e preservar os dados utilizados por uma empresa é determinante da utilidade e disponibilidade dos dados. Inclui os meios físicos para armazenar dados, como discos magnéticos ou óticos, fitas, assim como o software que rege a organização de dados nesses meios físicos.

A tecnologia de comunicações é usada para conectar partes diferentes do hardware e para transferir dados de um ponto a outro via redes. Uma rede liga dois ou mais computadores entre si para transmitir voz, dados, imagens, sons e vídeo ou para compartilhar recursos, com uma impressora.

A evolução tecnológica permitiu a desburocratização do comércio internacional pelo uso da *Electronic Data Interchange* (EDI), ou seja, a transferência eletrônica de dados estruturados segundo uma norma pública, trazendo maior competitividade, desburocratização, diminuição de tempo das tarefas e de erros, redução de custos administrativos, etc.

Para Ballou (2001), o processamento de pedidos envolve cinco etapas: a) preparação do pedido, em que é feita a requisição de um produto; b) transmissão do pedido do seu ponto de origem ao local de armazenagem; c) entrada efetiva do pedido; d) preenchimento do pedido, envolvendo a disponibilização física do produto e seus documentos; e e) finalização por meio de relatórios. Todas estas etapas envolvem, obrigatoriamente, o uso de sistemas de informação, que até a década de 80 traduzia-se por controles manuais, lentos e sujeitos a erros.

Atualmente os sistemas de informação e a tecnologia são elementos fundamentais nas operações logísticas, sobretudo nas operações de importação e exportação. A necessidade de controle no comércio internacional esteve, por muitos anos, ligada ao excesso de burocracia e preenchimento desmesurado de papéis. No caso brasileiro, foi somente com o advento do *SISCOMEX* que o controle é otimizado e passa a ser executado eletronicamente:

#### a) SISCOMEX – Tecnologia em comércio exterior

O SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior, instituído pelo Decreto n. 660, de 25-09-1992, é um sistema informatizado, por meio do qual é exercido o controle governamental do comércio exterior brasileiro. Começou a operar em 1993 para as exportações e em 1997 para as importações. 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.

Para operar o Siscomex, os interessados, pessoa física ou jurídica, devem habilitar-se por meio de senha única e intransferível, obtida na Secretaria da Receita Federal, após o que estarão aptos a obter, via terminal, todas as informações necessárias ao exame e efetivação dos documentos inerentes aos contratos internacionais.

Os órgãos gestores do Siscomex responsáveis pela administração, manutenção e aprimoramento do sistema são: Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), responsável pela autorização de entrada ou saída de mercadoria; Secretaria da

Receita Federal (SRF), responsável pelo controle aduaneiro; e Banco Central do Brasil (BACEN), responsável pelos aspectos cambiais das operações.

Além dos órgãos gestores, os órgãos anuentes, interligados ao Siscomex, efetuam a análise complementar de uma operação de comércio exterior na sua área de competência. Desse modo, para que a operação se torne efetiva, é necessário, em alguns casos, o estabelecimento de normas específicas por parte dos órgãos anuentes, tais como: a) Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEM); b) Ministério da Agricultura e do Abastecimento; c) Ministério da Saúde; d) Ministério da Defesa; e) Departamento de Polícia Federal; e f) Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA).

Com o advento do Siscomex, os registros das exportações passaram a ser feitos eletronicamente e compreendem:

- a) Registro de exportadores (REI) – cadastro eletrônico de exportadores no ato de sua primeira operação.
- b) Registro de exportação (RE) – licenciamento eletrônico das informações de natureza comercial, financeira, cambial e fiscal que caracterizam a operação de exportação de uma mercadoria.
- c) Registro de venda (RV) – conjunto de informações que caracteriza as operações de vendas de commodities ou de produtos negociados em bolsas internacionais de mercadorias;
- d) Registro de operação de crédito (RC) – exigido para operações de exportações com prazo de vencimento superior a 180 dias;
- e) Declaração de Despacho de Exportação (DDE) – procedimento fiscal mediante o qual se processa o desembaraço aduaneiro de mercadoria destinada ao exterior, seja ela exportada a título definitivo ou não (IN SRF n. 28/94), o processamento de uma exportação deve incluir a confirmação da presença da carga em recintos alfandegados e a entrega da documentação necessária à Receita Federal, que providenciará a conferência aduaneira;
- f) Conferência Aduaneira na Exportação ou Parametrização – o Siscomex determina, por amostragem e segundo parâmetros estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, como ocorrerá a conferência da mercadoria, segundo três canais, a saber:

- Canal verde – o sistema procede ao desembaraço automático da mercadoria, dispensando a conferência dos documentos, bem como a verificação física da mercadoria;
  - Canal laranja – é dispensada a verificação física da mercadoria, mas é feita a análise documental; e
  - Canal vermelho – são feitas, a verificação física da mercadoria e a análise documental;
- g) Desembaraço e Averbação do Embarque – ao término dos procedimentos de conferência, a mercadoria é liberada, e é confirmado, pela fiscalização aduaneira, seu efetivo embarque ou transposição da fronteira;
- h) Comprovante de Exportação (CE) –: documento comprobatório da exportação, emitido pelo Siscomex.

Os procedimentos inerentes às importações são semelhantes, distinguindo-se nos seguintes aspectos:

- a) Registro de Importadores (REI) – cadastro eletrônico de importadores no ato de sua primeira operação;
- b) Licenciamento da Importação (LI) – obtenção de autorização formal perante órgãos controladores das operações de comércio exterior. Todas as importações estão sujeitas a licenciamento, que pode ser automático ou não automático, quando se tratar de mercadoria objeto de controles especiais pela Secex ou órgãos anuentes. Neste último caso, caberá ao importador preparar documentação solicitada pelo sistema e aguardar o deferimento de seu pedido;
- c) Declaração de Importação (DI) – refere-se ao conjunto de informações correspondentes a uma determinada operação de importação;
- d) Despacho aduaneiro de importação – procedimento fiscal mediante o qual se processa o desembaraço aduaneiro de toda mercadoria procedente do exterior, seja ela importada a título definitivo ou não, devendo o processamento de uma importação incluir o registro da DI, a parametrização, conferência aduaneira, desembaraço e entrega da mercadoria;

- e) Conferência Aduaneira na Importação ou Parametrização – o Siscomex determina, por amostragem e segundo parâmetros estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, como ocorrerá a conferência da mercadoria, segundo três canais, a saber:
- Canal verde – o sistema procede ao desembaraço automático da mercadoria, dispensando a conferência dos documentos, bem como a verificação física da mercadoria;
  - Canal amarelo – é dispensada a verificação física da mercadoria, mas é feita a análise documental;
  - Canal vermelho – são feitas ambas, a verificação física da mercadoria, bem como a análise documental.
  - Canal cinza – ocorrem o exame documental, verificação da mercadoria e a análise do valor aduaneiro;
- f) Desembaraço e averbação do embarque – ao término dos procedimentos de conferência a mercadoria é liberada e é confirmado, pela fiscalização aduaneira, seu efetivo embarque ou transposição da fronteira;
- g) Comprovante de importação – CI: documento comprobatório da importação, emitido pelo Siscomex.

#### **2.4.5 A função administração de estoques**

Os estoques são um dos elementos mais importantes de um sistema logístico. Podem significar uma parcela significativa do investimento do sistema e sua administração pode afetar grandemente sua eficácia.

Segundo Lambert et al. (1998), a administração de estoques cumpre cinco propósitos dentro de uma empresa: a) capacita a empresa a atingir economias de escala; b) equilibra oferta e demanda; c) capacita a especialização em fabricação; d) fornece proteção contra incertezas na demanda e no ciclo do pedido; e e) atua como um regulador de fluxo entre as interfaces dentro do canal de distribuição.

A magnitude dos investimentos necessários para fazer face a uma boa administração de estoques exige que a empresa esteja atenta às demandas do sistema, para saber como deve adequar-se às alterações na procura e para poder adaptar-se instantaneamente a estas variações.

O avanço tecnológico na administração de estoques permitiu o desenvolvimento de sistemas hoje adotados no mundo inteiro. Os sistemas Kanban, Just-in-time (JIT), MRP e EDI são exemplos deste avanço tecnológico. Conforme Viana (2002:169) e Pozo (2002:113 e 161) definem-se como:

- a) Sistema Kanban – técnica japonesa de gestão de materiais e de produção no momento exato e controladas por meio visual e/ou auditivo;
- b) *Just-in-time (JIT)* - é a produção na quantidade necessária, no momento necessário, para atender à demanda com o mínimo de estoque em produtos acabados, em processos e em matéria-prima;
- c) *Material requirements planning (MRP) e Manufacturing Resources Planning (MRPII)* - programas que permitem, com base na decisão de elaborar um programa de produção de itens executar cálculos de disponibilidade e capacidade de produção e também de determinar a hierarquia de ações e decisões para o atendimento assertivo das necessidades de um cliente;
- d) *Electronic Data Interchange (EDI)* – transferência eletrônica de dados (pedidos, ordens de compras entre os computadores de empresas participantes de um determinado sistema .

Os avanços da tecnologia revolucionaram o comércio exterior brasileiro, sobretudo nas operações de importação e exportação. Graças ao EDI reduziu-se o *lead time* no desembaraço aduaneiro e os custos das diversas operações realizadas nos terminais alfandegados (Bronzo,2001). Os sistemas de acompanhamento e controle de mercadorias implementados pelos órgãos gestores e pelos terminais permitem hoje que os usuários mantenham *follow up* dos processos, integrando-os de forma objetiva.

### **3. OS PORTOS SECOS: CRIAÇÃO E FUNCIONAMENTO**

O porto seco (antiga Estação Aduaneira Interior – EADI), criado no Brasil pelo Decreto-lei n. 1.455/76, é um terminal alfandegado de uso público, situado em zona secundária, destinado à prestação, por terceiros, dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro. Por força legal, podem ser terceirizados todos os serviços necessários à armazenagem de mercadorias e ainda algumas operações de industrialização, como: acondicionamento, reacondicionamento, montagem, beneficiamento e renovação. Todas as operações realizadas nestes recintos seguem a legislação aduaneira emanada da Secretaria da Receita Federal – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

Os serviços desenvolvidos nestes recintos podem ser delegados a pessoas jurídicas de direito privado que tenham como principal objeto social, cumulativamente ou não, a armazenagem, a guarda ou o transporte de mercadorias. A delegação é efetivada mediante permissão de serviço público, após a realização de concorrência pública.

O porto seco é instalado, preferencialmente, adjacente às regiões produtoras ou consumidoras. Os serviços aduaneiros neles executados, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e exportação (conferência e desembaraço aduaneiros), são controlados pela Secretaria da Receita Federal.

Os portos secos podem, ainda, prestar serviços de acondicionamento, reacondicionamento e montagem de mercadorias importadas, submetidas aos regimes especiais de entreposto industrial. Além disso, podem ser utilizados na manutenção de estoques e na distribuição dos produtos de maneira mais eficiente, devido à sua localização no interior do país, significando redução de custos de deslocamento e transporte.

#### **3.1 A sistemática das importações e exportações**

A literatura do comércio internacional é pródiga quando descreve as operações que compõem a sistemática das importações e exportações (LOPEZ;GAMA, 2002; MALUF, 2000; LARA; 1986; SOUZA, 2003; BRASIL, 2004; VASQUEZ, 2001; GARCIA, 1996).

No escopo deste trabalho, interessam-nos as informações básicas necessárias a um melhor entendimento das funções de um porto seco nesta sistemática.

Com o objetivo de levar a termo uma operação de importação e exportação, é necessário agrupar em torno de um determinado negócio: vendedor, comprador, órgãos gestores e de apoio ao comércio exterior, prestadores de serviços logísticos, alfândegas, portos e aeroportos, entre outros, para o bom cumprimento das etapas que estruturam uma negociação internacional, que são:

a) Contato com potenciais fornecedores e/ou compradores

A partir da decisão de buscar um processo de internacionalização por meio de exportação ou importação, surge a necessidade de realizar uma pesquisa de mercado para identificar potenciais fornecedores e/ou compradores. Conhecer, na medida do possível, as características gerais do país-alvo é de grande utilidade na hora de optar por este ou aquele mercado, principalmente nas operações de exportação. A identificação prévia dos possíveis parceiros pode ser processada via Internet, *home pages* ou informações disponibilizadas por órgãos de fomento do comércio exterior, como câmaras de comércio, consulados e embaixadas, federações de indústrias e entidades de classe.

b) Definição de responsabilidades

Em uma operação de importação ou exportação, envolvendo, na maioria das vezes, nacionalidades diferentes e, conseqüentemente, diferentes culturas, idiomas, legislações, políticas econômicas e cambiais, logística etc, é primordial definir responsabilidades, limites, para melhor cumprimento dos contratos internacionais.

Com o objetivo de estabelecer regras e evitar mal-entendidos e disputas dispendiosas no descumprimento dos contratos internacionais, a Câmara Internacional de Comércio (CCI) definiu regras oficiais, criando termos que, utilizados nos contratos de compra e venda, definem claramente as obrigações entre as partes e reduzem o risco de complicações legais. Estes são chamados *Incoterms* (*International Commercial Terms* / Termos Internacionais de Comércio), os quais definem, em uma estrutura de um

contrato de compra e venda internacional, os direitos e obrigações recíprocos do exportador e do importador, estabelecendo um conjunto-padrão de definições e determinando regras e práticas neutras no escopo da logística internacional.

Os Incoterms mais usuais nos negócios que circulam pelos portos secos são: FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT e CIP. Adotando as definições da CCI, as principais obrigações são:

**FCA - Free Carrier (...named place) – Livre no Transportador (... local determinado) -**

o vendedor completa suas obrigações quando entrega a mercadoria, desembaraçada para a exportação, aos cuidados do transportador internacional indicado pelo comprador, no local determinado, cessando a partir daí as responsabilidades do vendedor, ficando o comprador responsável por todas as despesas e por quaisquer perdas ou danos que a mercadoria possa vir a sofrer.

O local escolhido para entrega é muito importante quando se trata de definir responsabilidades quanto à carga e descarga da mercadoria: se a entrega ocorrer nas dependências do vendedor, este é o responsável pelo carregamento no veículo coletor do comprador; se a entrega ocorrer em qualquer outro local pactuado, o vendedor não se responsabiliza pelo descarregamento de seu veículo.

**FAS - Free Along Ship (...named port of shipment) - Livre ao lado do navio (...porto de embarque nomeado -** o vendedor encerra suas obrigações no momento em que a mercadoria é colocada ao lado do navio transportador, no cais ou em embarcações utilizadas para carregamento, no porto de embarque designado. A partir deste momento, o comprador assume todos os riscos e custos com carregamento, pagamento de frete, seguro e demais despesas. O vendedor é responsável pelo desembaraço da mercadoria para exportação.

**FOB - Free on Board (...named port of shipment) – Livre à bordo (porto de embarque nomeado) -** o vendedor encerra suas obrigações quando a mercadoria transpõe a amurada do navio no porto de embarque indicado. A partir daquele momento, o comprador assume todas as responsabilidades quanto a perdas e danos.

A entrega se consuma a bordo do navio designado pelo comprador, quando todas as despesas passam a correr por conta do mesmo. O vendedor é o responsável pelo desembaraço da mercadoria para exportação.

**CFR - Cost and Freight (...named port of destination) – Custo e Frete (porto de destino nomeado)** - o vendedor é o responsável pelo pagamento dos custos necessários para colocar a mercadoria a bordo do navio, assim como pelo pagamento do frete até o porto de destino designado e pelo desembaraço da exportação. Os riscos de perda ou dano da mercadoria, bem como quaisquer outros custos adicionais, são transferidos do vendedor para o comprador no momento em que a mercadoria cruze a amurada do navio.

**CIF - Cost, Insurance and Freight (...named port of destination) – Custo, seguro e frete (...porto de destino nomeado)** - além das responsabilidades definidas em CFR, o vendedor assume o seguro do transporte principal, que deverá ser pago com cobertura mínima, competindo ao comprador avaliar a necessidade de efetuar seguro complementar.

**CPT - Carriage Paid to (...named place of destination) - Transporte pago até (...local de destino nomeado)** - o vendedor contrata e paga o frete para levar as mercadorias ao local de destino designado. A partir do momento em que as mercadorias são entregues à custódia do transportador, os riscos por perdas e danos se transferem do vendedor para o comprador, assim como possíveis custos adicionais que possam incorrer. O vendedor é o responsável pelo desembaraço das mercadorias para exportação.

**CIP - Carriage and Insurance Paid to (...named place of destination) – Transporte e seguro pagos até (local de destino nomeado)** - as responsabilidades do vendedor são as mesmas descritas no CPT, acrescidas da contratação e pagamento do seguro até o destino. O seguro pago pelo vendedor tem cobertura mínima, de modo que compete ao comprador avaliar a necessidade de efetuar seguro complementar.

c) Preparação da mercadoria

Nesta etapa, o fornecedor providenciará a mercadoria de acordo com o solicitado pelo comprador, tendo em vista os Incoterms acordados na operação. Deve identificar as normas sanitárias, exigências legais relativas a embalagens, marcação, pesos, etc. O Instituto Nacional de Metrologia (INMETRO) é o órgão responsável por orientar os exportadores nestes aspectos e por dirimir dúvidas que por ventura ocorram no tocante às normas internacionais, barreiras técnicas, etc.

#### d) Transporte da fábrica até o local de embarque da mercadoria

O transporte interno até o porto, aeroporto de embarque ou, ainda, ponto de fronteira alfandegado deve ser providenciado pelo exportador, de acordo com os Incoterms. Nesta etapa, o serviço de transporte pode ser terceirizado ou executado em frota própria.

#### e) Definição quanto às modalidades de pagamento

Os pagamentos dos contratos internacionais podem ser negociados diretamente entre importador e exportador ou com a intermediação de um banco que possua reconhecimento mundial (banco de primeira linha). As principais modalidades são:

- Pagamento antecipado – o importador remete previamente o valor da transação. Depois, o exportador providencia a exportação da mercadoria e o envio da respectiva documentação. Esta modalidade de pagamento não é muito freqüente, pois coloca o importador na dependência do exportador.
- Remessa sem saque - o importador recebe diretamente do exportador os documentos de embarque, sem o saque ou letra de câmbio; promove o desembaraço da mercadoria na alfândega; e, posteriormente, providencia a remessa da quantia respectiva diretamente para o exportador.
- Cobrança documentária - A Câmara Internacional de Comércio (CCI) também regula este tipo de operação, por meio da Brochura 322. A cobrança documentária é caracterizada pelo manuseio de documentos pelos bancos. Os

bancos intervenientes nesse tipo de operação são meros cobradores internacionais de uma operação de exportação, cuja transação foi fechada diretamente entre o exportador e o importador, não lhes cabendo a responsabilidade quanto ao resultado da cobrança documentária.

- Carta de crédito - Também conhecida por *Crédito documentário*, é a modalidade de pagamento mais difundida no comércio internacional, pois oferece maiores garantias, tanto para o exportador como para o importador. É um instrumento emitido por um banco (o banco emitente), a pedido de um cliente (o tomador do crédito). De conformidade com instruções deste, o banco compromete-se a efetuar um pagamento a um terceiro (o beneficiário), contra entrega de documentos estipulados, desde que os termos e condições do crédito sejam cumpridos. A Câmara Internacional de Comércio regula este tipo de cobrança, por meio da Brochura 500.

#### f) Inclusão de dados no Siscomex e despacho aduaneiro

Na exportação, o vendedor faz o registro da operação (RE) previamente ao embarque da mercadoria. Tão logo esteja de posse dos documentos que acobertam a operação, tais como fatura comercial, *packing list* e certificado de origem (modelos no anexo B), dá início ao despacho aduaneiro de exportação.

Na importação, devem ser providenciados o licenciamento e o posterior registro do despacho aduaneiro de importação.

#### g) Embarque da mercadoria em veículo internacional e obtenção da documentação correspondente

Em conformidade com o Incoterm acordado, o exportador/importador embarcará a mercadoria no veículo internacional convencionado no contrato de compra e venda e obterá o conhecimento de transporte, que poderá ser:

- BL – Bill of Lading ou Conhecimento de Embarque marítimo;
- AWB – Airway Bill ou Conhecimento de Embarque aéreo;

- CRT – Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário (pode ser utilizado o MIC/DTA – Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Transito Aduaneiro); ou
- TIF/DTA – Conhecimento-Carta de Porte Internacional Ferroviário/Declaração de Trânsito Aduaneiro.

#### h) Averbação da exportação

Etapa de confirmação, pela fiscalização aduaneira, do embarque ou transposição da fronteira, com o registro dos dados pelos fiscais federais.

### 3.2 Principais serviços oferecidos pelos portos secos

Todos os serviços executados nos portos secos, bem como nos demais terminais alfandegados do país seguem legislação específica emanada pelos órgãos de controle do comércio exterior brasileiro. Assim sendo, a fonte de consulta para a elaboração deste item 3.2 e sub-itens 3.2.1 a 3.2.6 foi o Regulamento Aduaneiro - Decreto nº 4543/02 publicado pelo Ministério da Fazenda no DOU de 26-12-2002 e disponível para download na internet, site [www.fazenda.gov.br](http://www.fazenda.gov.br).

O porto seco está apto a receber e lidar com mercadorias subordinadas aos regimes aduaneiros geral e especial. O regime geral trata das exportações e importações a título definitivo e, como regra geral, com cobertura cambial e recolhimento de tributos. São considerados regimes gerais as importações e exportações a título definitivo, com cobertura cambial e recolhimento de tributos. **Ambas as operações envolvem atividades comerciais de contato com potenciais parceiros internacionais.**

O regime especial permite a exportação e importação a título provisório, com suspensão tributária e sem cobertura cambial. São seis: Trânsito Aduaneiro, Admissão Temporária, “Drawback”, Entrepasto Aduaneiro, Entrepasto Industrial e Exportação Temporária. Os portos secos estão habilitados a operar os regimes aduaneiros especiais e podem prestar toda gama de serviços ligados à logística internacional. Para atender às exigências do comprador estrangeiro ou da legislação brasileira, podem ser

executadas operações de etiquetagem e marcação das mercadorias, bem como sua exposição, demonstração e teste de funcionamento.

Para viabilizar as operações de industrialização, que nem sempre podem ser feitas no domicílio do importador ou exportador, o porto seco disponibiliza meios para acondicionar ou reacondicionar as mercadorias mediante processos de unitização e desunitização de carga – reunião de produtos em uma unidade maior ou sua separação. Podem ocorrer beneficiamentos, renovações de partes, peças e outros materiais de reposição, manutenção ou reparo de embarcações e de equipamentos e instrumentos de uso náutico. Podem ainda ocorrer operações de transformação, no caso de preparo de alimentos para consumo a bordo de aeronaves e embarcações utilizadas no transporte comercial internacional ou destinadas à exportação.

### **3.2.1 Trânsito aduaneiro**

O regime especial de trânsito aduaneiro permite o transporte de mercadorias, sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão de tributos.

A natureza jurídica deste regime é a suspensão das obrigações tributárias, geradas com a entrada e a saída de mercadoria em território nacional. A sua natureza econômica decorre do fato de a mercadoria transitar de um ponto a outro do território aduaneiro, sem integrar a riqueza nacional ou para ela contribuir, em virtude da suspensão da exigibilidade tributária por tempo determinado.

O trânsito aduaneiro possibilita a interiorização das atividades aduaneiras que seriam realizadas nas repartições de fronteira, proporcionando a diminuição de trabalho dessas repartições, desafogando, assim, a zona primária.

São modalidades de operação de trânsito aduaneiro:

- transporte de mercadoria procedente do exterior, do ponto de descarga no território aduaneiro até o ponto onde deva ocorrer outro despacho;
- transporte de mercadoria nacional ou nacionalizada, verificada ou despachada para exportação, do local de origem ao local de destino, para embarque ou armazenamento em área alfandegada para posterior embarque;

- transporte de mercadoria estrangeira despachada para reexportação, do local de origem ao local de destino, para embarque ou armazenamento em área alfandegada para posterior embarque;
- transporte de mercadoria estrangeira de um recinto alfandegado situado na zona secundária a outro;
- passagem, pelo território aduaneiro, de mercadoria procedente do exterior e a ele destinada;
- transporte, pelo território aduaneiro, de mercadoria procedente do exterior, conduzida em veículo em viagem internacional até o ponto em que se verificar a descarga; e
- transporte, pelo território aduaneiro, de mercadoria estrangeira, nacional ou nacionalizada, verificada ou despachada para reexportação e conduzida em veículo com destino ao exterior.

O regime subsiste do local de origem ao local de destino e desde o momento do desembarço para trânsito aduaneiro pela repartição de origem até o momento em que a repartição de destino certifica a chegada da mercadoria, entendendo-se por:

a) local de origem e local de destino: aqueles que, sob controle aduaneiro, constituem, respectivamente, o ponto inicial e o ponto final do itinerário de trânsito; e b) repartição de origem e repartição de destino: aquelas que têm jurisdição sobre os locais de origem e de destino, e onde se processam, respectivamente, o despacho para o trânsito aduaneiro e a conclusão da operação de trânsito aduaneiro.

O transporte de mercadorias em operação de trânsito aduaneiro pode ser efetuado por empresas transportadoras, previamente habilitadas, em caráter precário, pela Secretaria da Receita Federal. Essa habilitação pode ser:

- sub-regional, concedida por delegado ou Inspetores;
- regional, concedida pelo superintendente regional da Receita Federal; e
- nacional, concedida pelo coordenador-geral do Sistema Aduaneiro.

São beneficiários do regime:

- importador, no trânsito de mercadorias provenientes do exterior;

- exportador, no trânsito de mercadorias despachadas para exportação ou reexportação;
- depositante, no trânsito de mercadoria estrangeira de um recinto alfandegado de zona secundária a outro;
- representante, no Brasil, de importador ou exportador domiciliado no exterior, no trânsito de mercadoria procedente do exterior e a ele destinada;
- permissionário ou o concessionário de recinto alfandegado; e
- em qualquer caso:
  - operador de transporte multimodal;
  - o transportador; e
  - agente credenciado a efetuar operações de unitização ou desunitização da carga em recinto alfandegado.

O regime de trânsito aduaneiro se extingue na repartição aduaneira de destino, onde se verificam os documentos, os lacres aplicados e demais elementos de segurança, e a integridade da carga.

O regime traz agilidade na transferência de mercadorias e ainda propicia redução nos custos de deslocamento, do importador/exportador ou seu representante, a pontos distantes de sua região geográfica, para acompanhar o despacho aduaneiro

### **3.2.2 Admissão temporária**

É o regime que permite a importação de bens que devam permanecer no país durante prazo fixado, com suspensão de tributos, retornando ao exterior sem sofrer modificações que lhes confirmem nova individualidade.

Esse regime suspensivo tem como objetivo favorecer a importação de bens para atender a interesses nacionais de ordem econômica, científica, técnica, social, cultural etc. São condições básicas para a aplicação do regime:

- constituição das obrigações fiscais em termo de responsabilidade;
- utilização dos bens dentro do prazo fixado e exclusivamente nos fins previstos;
- identificação dos bens; e

- importação sem cobertura cambial.

O secretário da Receita Federal tem autorização para estabelecer outros termos, limites e condições para a concessão do regime de admissão temporária, bem como para estabelecer a sua aplicação a outros casos além dos previstos no Regulamento Aduaneiro.

Poderão ser admitidos no regime, entre outros, bens destinados a:

- exposições artísticas, culturais e científicas;
- exposições e feiras comerciais ou industriais;
- competições ou exibições desportivas;
- servir de modelo industrial;
- testes, conserto, reparo ou restauração;
- veículos de turistas estrangeiros;
- veículos de brasileiros radicados no exterior que ingressem no país em caráter temporário;
- recipientes, envoltórios e embalagens;
- aparelhos para teste e controle;
- máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos para demonstração em estabelecimentos de ensino, pesquisa e médico-hospitalares;
- moldes, matrizes e chapas; e
- outros, definidos pela Secretaria de Receita Federal.

### **3.2.3 Drawback**

O *drawback* é um incentivo à exportação que compreende a suspensão, isenção ou restituição dos tributos incidentes na importação de mercadoria utilizada na industrialização de produto exportado ou a exportar. Como se trata de um incentivo, a mercadoria importada sob este regime não está sujeita ao exame de similaridade e à obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira.

O benefício do *drawback* é concedido pela Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), mediante Ato Concessório. O prazo de validade deste ato é determinado pela data-limite estabelecida para a efetivação das exportações vinculadas, que será

compatibilizada ao ciclo produtivo do produto a exportar, com o objetivo de permitir a exportação no menor prazo possível.

Poderá ser solicitada uma ou mais prorrogações do ato concessório de *drawback*, respeitado o limite de 2 (dois) anos para a permanência da mercadoria importada no país com suspensão dos tributos.

Deve-se ressaltar que a restituição dos tributos é concedida sob a forma de crédito fiscal à importação, no valor recolhido por meio da declaração de importação, a ser utilizado em qualquer importação posterior. A habilitação a esse crédito deve ser feita no prazo máximo de 90 (noventa) dias da efetiva exportação da mercadoria, o qual pode ser prorrogado uma única vez por igual período.

### **3.2.4 Entrepasto aduaneiro**

O regime de entreposto aduaneiro é o que permite, na importação e na exportação, o depósito de mercadoria, em local determinado, com suspensão do pagamento de tributos e sob controle fiscal.

As mercadorias admitidas no regime de entreposto aduaneiro, na importação e na exportação poderão ser submetidas às seguintes operações, nos termos e condições estabelecidas na Instrução Normativa n. 241, de 6.11.2002:

- exposição, demonstração e teste de funcionamento;
- industrialização; e
- manutenção ou reparo.

As mercadorias armazenadas em recinto alfandegado de uso público sob o regime de entreposto aduaneiro na importação ou na exportação poderão ser objeto:

- I - de etiquetagem e marcação, para atender a exigências do comprador estrangeiro;
- II - de exposição, demonstração e teste de funcionamento; e
- III - das seguintes operações de industrialização:
  - a) acondicionamento ou reacondicionamento;
  - b) montagem;

- c) beneficiamento;
- d) renovação ou acondicionamento das partes, peças e outros materiais nas condições citadas acima; e
- e) transformação, no caso de preparo de alimentos para consumo a bordo de aeronaves e embarcações utilizadas no transporte comercial internacional ou destinados a exportação.

A admissão no regime será autorizada para a armazenagem dos bens a seguir indicados, em:

I - aeroporto:

- a) partes, peças e outros materiais de reposição, manutenção ou reparo de aeronaves, e de equipamentos e instrumentos de uso aeronáutico;
- b) provisões de bordo de aeronaves utilizadas no transporte comercial internacional;
- c) quaisquer outros importados e consignados a pessoa jurídica estabelecida no país ou destinados a exportação que atendam às condições para admissão no regime;

II - porto organizado, incluídas as instalações portuárias de uso público:

- a) partes, peças e outros materiais de reposição, manutenção ou reparo de embarcações e de equipamentos e instrumentos de uso náutico;
- b) provisões de bordo de embarcações utilizadas no transporte comercial internacional;
- c) bens destinados a manutenção, substituição ou reparo de cabos submarinos de comunicação; e
- d) quaisquer outros importados e consignados a pessoa jurídica estabelecida no país ou destinadas a exportação que atendam às condições para admissão no regime.

III - porto seco:

- a) partes, peças e outros materiais de reposição, manutenção ou reparo de aeronaves e embarcações;
- b) partes, peças e outros materiais de reposição, manutenção ou reparo de outros veículos, bem assim de máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos; e

c) quaisquer outros importados e consignados a pessoa física ou jurídica, domiciliada ou estabelecida no país, ou destinados a exportação, que atendam às condições para admissão no regime.

A admissão no regime de entreposto aduaneiro não será autorizada quando se tratar de:

I - mercadoria cuja importação ou exportação esteja proibida;

II - bem usado; e

III - mercadoria importada com cobertura cambial, exceto quando destinada à exportação.

- Entreposto aduaneiro na importação

O regime de entreposto aduaneiro na importação permite a armazenagem de mercadorias em local alfandegado, com suspensão do pagamento de tributos incidentes.

O beneficiário do regime de entreposto aduaneiro na importação é o consignatário da mercadoria entrepostada. No caso de mercadorias destinadas a feiras, congressos, mostra ou evento semelhante, realizado em recinto privativo, previamente alfandegado para esse fim, o beneficiário será o promotor do evento.

A mercadoria deverá ter uma das seguintes destinações, em até 45 dias do término do prazo de vigência do regime, sob pena de ser considerada abandonada: a) despacho para consumo; b) reexportação; c) exportação; e d) transferência para outro regime aduaneiro especial ou aplicado em áreas especiais.

- Entreposto aduaneiro na exportação

O regime de entreposto aduaneiro na exportação permite a armazenagem de mercadoria em local alfandegado:

- na modalidade de regime comum - com suspensão do pagamento dos impostos; e

- na modalidade de regime extraordinário - com direito à utilização dos benefícios

fiscais previstos para incentivos à exportação, antes do seu efetivo embarque para o exterior.

É beneficiário do regime de entreposto aduaneiro na exportação:

I - na modalidade de regime comum, a pessoa jurídica que depositar, em recinto credenciado, a mercadoria destinada ao mercado externo;

II - na modalidade de regime extraordinário, somente a empresa comercial exportadora constituída na forma prevista no art. 229 do Regulamento Aduaneiro, mediante autorização da Secretaria da Receita Federal.

O regime tem como base operacional a unidade de entreposto, de uso público ou de uso privativo (se as mercadorias forem destinadas unicamente ao uso do permissionário, sendo somente concedido na exportação e, exclusivamente, às empresas comerciais exportadoras), onde as mercadorias ficam depositadas, salvo na modalidade de regime extraordinário de exportação, na qual as mercadorias podem também ser embarcadas diretamente.

A mercadoria poderá permanecer no regime de entreposto aduaneiro na exportação pelo prazo de:

- na modalidade de regime comum, um ano, prorrogável por período não superior, no total, a 2 (dois) anos; e
- na modalidade de regime extraordinário, 180 dias.

No prazo de vigência, deve o beneficiário, com relação à mercadoria entrepostada, adotar uma das seguintes providências:

- iniciar o despacho aduaneiro de exportação;
- no caso do regime comum, reintegrá-la ao estoque do seu estabelecimento; ou
- em qualquer outro caso, pagar os impostos suspensos e ressarcir os benefícios fiscais acaso fruídos em razão da admissão da mercadoria no regime.

Os portos secos estão habilitados, pela Instrução Normativa SRF n. 79, de 11 de outubro de 2001, a operar neste regime importações e exportações, podendo nela ser executadas as operações de armazenagem, exposição, demonstração, teste de funcionamento e industrialização dos produtos.

Alguns dados preliminares obtidos no Porto Seco GRANBEL, de Betim, demonstrados na Tabela 9, relativos ao período de 1996 a 2003, ilustram a utilização do regime de entreposto. Observa-se que o índice de processos de entreposto nunca ultrapassou 6% sobre o volume das nacionalizações ocorridas, embora tenha permanecido estável nos dois últimos anos. Contudo, a manutenção de um patamar de 2% sobre o volume total das importações pode, entre outros fatores, sinalizar um desconhecimento dos benefícios do regime:

Tabela 9 - Volume de utilização do regime de entreposto aduaneiro  
Porto Seco GRANBEL – de 1996 a 2003 -

ANO	QTE. TOTAL DE DI	VOLUME DE UTILIZAÇÃO	
		Absoluto	%
1996	5.973	43	<b>0,71</b>
1997	10.322	20	<b>0,19</b>
1998	9.306	107	<b>1,15</b>
1999	7.266	87	<b>1,19</b>
2000	5.199	110	<b>2,12</b>
2001	4.329	241	<b>5,57</b>
2002	5.772	106	<b>1,84</b>
2003	6.187	118	<b>1,91</b>

Fonte: dados estatísticos do Porto Seco GRANBEL, compilados pela autora.

### 3.2.5 Entreposto industrial

O regime de entreposto industrial é o que permite (Decreto-lei n. 37/66) a determinado estabelecimento de uma indústria importar, com suspensão de tributos, mercadorias

que, depois de submetidas a operação de industrialização, deverão destinar-se ao mercado externo.

A Instrução Normativa n. 80, de 11 de outubro de 2001, permite que os portos secos operem o Regime Aduaneiro de Entreposto Industrial sob Controle Informatizado. Para tal, devem reservar, no âmbito de suas instalações, área própria para esta finalidade ou destinar um depósito fechado para o importador/exportador. Devem, também, possuir um sistema informatizado de controle e acompanhamento das operações.

### **3.2.6 Exportação temporária**

É o regime que permite a saída do país, com suspensão de imposto de exportação, de mercadoria nacional ou nacionalizada, condicionada à reimportação em prazo determinado, no mesmo estado em que foi exportada.

O regime facilita a saída dos bens que vão ao exterior para exposições, feiras, competições, testes, promoções, reparos, consertos e restaurações, ou em auxílio ou apoio a pessoa que viaja ao exterior deles necessitando para o exercício de suas atividades profissionais ou de lazer, beneficiando o exportador / importador pela não ocorrência do fato gerador do imposto de importação e do imposto sobre produtos industrializados, quando do reingresso das mercadorias no país.

A exportação temporária deve operar-se com o objetivo definido e por prazo determinado, assegurada a suspensão do imposto de exportação, quando devido, mediante assinatura de Termo de Responsabilidade, dispensado o depósito, caução ou fiança. O regime se aplica a bens destinados a:

- feiras, exposições, congressos ou outros eventos científicos ou técnicos;
- espetáculos, exposições e outros eventos artísticos ou culturais;
- competições ou exposições esportivas;
- feiras ou exposições comerciais ou industriais;
- promoção comercial, inclusive amostras sem destinação comercial e mostruários de representantes comerciais;
- execução de contrato de arrendamento operacional, de aluguel, de empréstimo ou de prestação de serviços, no exterior;

- prestação de assistência técnica a produtos exportados, em virtude de garantia;
- atividades de interesse da agropecuária, inclusive animais para feiras ou exposições, pastoreio, trabalho, cobertura ou cuidado da medicina veterinária; e
- emprego militar e apoio logístico às tropas brasileiras designadas para integrar força de paz em território estrangeiro.

Os bens a serem admitidos no regime deverão estar descritos detalhadamente no respectivo registro de exportação, de modo a permitir sua identificação quando do retorno ao país. A concessão do regime de exportação temporária será dada pela Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda. O regime é concedido por prazo não superior a um ano, podendo ser prorrogado, a juízo da autoridade aduaneira, por período não superior, no total, a dois anos. A mercadoria deve retornar no mesmo estado em que foi exportada temporariamente. Na hipótese de ter havido adição de materiais, os mesmos devem ser objeto de tributação.

Caso os bens objeto de exportação temporária não sejam reimportados no prazo estabelecido, a Secretaria da Receita Federal promoverá a execução do Termo de Responsabilidade por ventura firmado em garantia do imposto de exportação suspenso e comunicará o fato à Secretaria de Comércio Exterior para adoção das providências cabíveis.

Quando do retorno da mercadoria exportada temporariamente, o importador deve informar tal fato na Declaração de Importação, mencionando a não incidência dos tributos, com fundamento em dispositivo do Regulamento Aduaneiro, e, finalmente, indicar o número do processo pelo qual se deu a saída do bem.

## 4. METODOLOGIA

A presente pesquisa foi realizada em três fases, a saber:

- a) primeira fase – levantamento de informações preliminares contribuindo para melhor definição do problema;
- b) segunda fase – estudo de caso; e
- c) terceira fase – ratificação das informações obtidas na fase anterior.

Levando-se em conta a taxonomia proposta por Vergara (2000), quanto a seus fins, a pesquisa caracterizou-se como exploratória, na primeira fase, utilizada para validar o estudo e definir seu problema, já que há pouco conhecimento científico sistematizado sobre o assunto. Na segunda fase, optou-se pelo estudo de caso, em que o problema é analisado em uma unidade específica utilizada para este fim. A terceira fase é descritiva e os resultados obtidos no *survey* são expandidos, visando à ratificação das evidências teóricas ou sua refutação.

Conforme a natureza dos dados coletados, a pesquisa é qualitativa, porque proporcionou uma melhor compreensão do problema proposto, a partir de dados e informações gerais, na primeira e na segunda fase, e quantitativa, na terceira fase. Nas fases iniciais, utilizou-se a técnica de entrevista não-estruturada de profundidade; e na terceira fase, recorreu-se ao *survey*, técnica amplamente utilizada em ciências sociais (MALHOTRA, 2001).

Quanto aos meios de investigação, a pesquisa é documental, visto que analisa dados primários e secundários disponíveis em órgãos públicos e privados; bibliográfica, pois busca investigar os temas inerentes ao assunto em livros, revistas, jornais, meios eletrônicos, enfim, quaisquer meios acessíveis ao público; e estudo de caso, porque analisa o porto seco GRANBEL, situado em Betim, Minas Gerais (VERGARA, 2000; MALHOTRA, 2000; GONÇALVES, 2003).

### 4.1 Unidades de Análise

Em razão de limitações de recursos para uma pesquisa em todas as unidades do estado, optou-se, por conveniência, pela análise do Porto Seco GRANBEL, cujo permissionário é a empresa Usifast Logística Industrial S/A. O porto seco está localizado na cidade de Betim, Estado de Minas Gerais e caracteriza-se como o terminal que apresenta, até o ano 2003, o maior volume de negócios e transações comparativamente aos outros portos secos do estado (conforme demonstraram as Tabelas 3 a 6, item 1).

#### **4.2 Unidade de observação**

As unidades de observação são os principais executivos responsáveis por funções de comércio exterior, logística e aduana, em relacionamento com o Porto Seco GRANBEL, totalizando 60 profissionais, a saber:

- a) na fase preliminar: quatro especialistas em comércio exterior com experiência comprovada de mais de vinte anos na sistemática das operações de importação e exportação no estado de Minas Gerais, atuantes em órgãos públicos e privados ligados ao Porto Seco GRANBEL;
  
- b) no estudo de caso:
  - 1. gerente e fiel de armazém do porto seco;
  - 2. chefe da Divisão de Administração Aduaneira da Superintendência da Receita Federal em Minas Gerais;
  - 3. chefe da Unidade da Receita Federal em exercício e seu antecessor;
  - 4. dois antigos chefes de Unidades da Receita Federal, ora em processo de aposentadoria;
  - 5. chefe da Unidade da Receita Estadual em exercício;
  - 6. diretor-presidente ou equivalente do permissionário;
  - 7. gerente do Departamento de Informática da permissionária; e
  - 8. presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros em Belo Horizonte
  
- c) *no survey*

A fim de complementar as informações coletadas no item anterior, buscou-se conhecer a opinião dos profissionais de despacho aduaneiro, funcionários e/ou proprietários de 45 Comissárias de despacho aduaneiro localizados em Belo Horizonte, escolhidos por sua efetiva participação como clientes do Porto Seco GRANBEL no ano de 2003, listados no Anexo C. De modo a preservar a identidade dos interessados, e atendendo a solicitação deles, seus nomes foram omitidos.

### **4.3 Coleta dos dados**

A primeira fase da coleta de dados consistiu, conforme já mencionado, na realização de entrevistas em profundidade, livremente respondidas pelos entrevistados. Foram efetuadas em maio de 2003, com quatro especialistas em comércio exterior. Da segunda fase, realizada entre agosto de 2003 a março de 2004, participaram 15 profissionais com larga experiência nas questões aduaneiras e comércio exterior. A duração de cada entrevista, tanto na primeira quanto na segunda fase, variou de 60 a 120 minutos, sendo registradas em áudio.

A entrevistadora ainda fez uso, neste primeiro momento, de entrevistas não-declaradas; ou seja, participou do processo de coleta de informações realizando perguntas não intencionais, sem assumir sua condição de pesquisadora naquele momento em questão. Muitas vezes, em razão do envolvimento de órgãos fiscalizadores no escopo desta pesquisa – Receita Federal e outros –, este recurso revelou-se eficaz, pelo não comprometimento “formal” do entrevistado.

Para o levantamento das fontes de dados e informações secundárias, realizou-se pesquisa bibliográfica e documental, desenvolvida na unidade de análise, bem como em repartições da Receita Federal, em consultas a relatórios, análises estatísticas, processos de importação/exportação e documentos não acessíveis ao público externo.

Apesar de na terceira fase o universo pesquisado ter sido selecionado com base na facilidade em obter a colaboração dos indivíduos para o preenchimento do questionário, pretendeu-se desenvolver o estudo em abrangência censitária, visto que os profissionais mencionados estão envolvidos diretamente no funcionamento dos portos secos, sendo seu depoimento preponderante para a compreensão do assunto

pesquisado. Consultaram-se, como já foi dito, 45 comissárias de despacho aduaneiro que utilizaram o Porto Seco GRANBEL em 2003 nas importações e/ou exportações de seus clientes. Os contatos com as comissárias foram estabelecidos pessoalmente ou por meio eletrônico (e-mail e/ou fax). Obteve-se um retorno de 34 questionários. Contudo, das 11 empresas que se abstiveram, 5 foram desativadas e as 6 restantes movimentaram apenas 0,48% do volume total das operações do Porto Seco GRANBEL em 2003 (anexo D).

#### 4.4 Instrumento para a coleta de dados

O recurso para a coleta de dados na terceira fase deste estudo foi o questionário. Trata-se, nas palavras de Malhotra (2001:274), de uma “um conjunto formal de perguntas cujo objetivo é obter informações dos entrevistados”. O questionário utilizado neste trabalho (modelo Anexo D) compõe-se de duas partes distintas. Na primeira, buscou-se, primeiramente, identificar o respondente no tocante à sua experiência nas atividades ligadas às operações de importação e exportação. Em seguida, solicitou-se sua opinião quanto às causas que determinaram o baixo volume de utilização dos portos secos nos últimos anos. As proposições (Quadro 2) foram compiladas a partir dos pareceres dos especialistas, apurados na segunda etapa desta pesquisa.

Quadro 2: Causas do baixo volume dos despachos via portos secos

NOS DESPACHOS DAS IMPORTAÇÕES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cobrança de altos custos para emissão da DTA .</li> <li>▪ Excesso de burocracia por parte da SRF na emissão da DTA na zona primária.</li> <li>▪ Melhoria no atendimento dos portos torna desnecessários os portos secos nas importações.</li> <li>▪ Possibilidade de roubo/extravio de carga em trânsito nas importações.</li> <li>▪ Dificuldade de finalização de trânsito em zona secundária.</li> <li>▪ Os importadores não conhecem os portos secos.</li> <li>▪ Ffete para mercadoria em transito é mais alto na importação.</li> <li>▪ O atendimento dos portos secos piorou nos despachos de importação.</li> </ul>
NOS DESPACHOS DAS EXPORTAÇÕES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sificuldade na obtenção da DTA na zona secundária.</li> <li>▪ Excesso de burocracia por parte da SRF na liberação da exportação.</li> <li>▪ Melhoria no atendimento dos portos torna desnecessários os portos secos nas exportações.</li> <li>▪ Possibilidade de roubo/extravio de carga em trânsito nas exportações.</li> <li>▪ Dificuldade de finalização de trânsito em zona primaria.</li> <li>▪ Exportadores não conhecem os portos secos.</li> <li>▪ Fete para mercadoria em trânsito é mais alto na exportação.</li> <li>▪ O atendimento dos portos secos piorou nos despachos de exportação.</li> </ul>

Fonte: Dados compilados pela pesquisadora a partir da opinião dos entrevistados na segunda fase da pesquisa

A segunda parte, contendo o núcleo do questionário, foi elaborada sobre uma escala de classificação por itens, descrita por Malhotra (2001:255) como *escala de Likert*, “onde os entrevistados indicam seu grau de concordância ou discordância com cada uma de uma série de afirmações sobre objetos de estímulo”. Foram atribuídos valores de 1 a 5, ancorado-se os extremos nas percepções de concordância (*discordo totalmente – concordo totalmente*) em relação a cada fator apresentado ao respondente. Destarte, os entrevistados puderam manifestar sua percepção acerca dos fatores que impactam o funcionamento dos portos secos na logística das operações de importação e exportação, classificando cada um dos itens de acordo com o grau de concordância com o julgamento apresentado.

Os 48 quesitos de composição da segunda parte levaram em conta as informações fornecidas pelos entrevistados na primeira e segunda fases da pesquisa no que diz respeito aos aspectos político-econômicos, tecnológicos e mercadológicos que impactam o funcionamento dos portos secos na logística das importações e exportações e são esquematizadas no quadro 3.

Quadro 3: Funcionamento dos portos secos e questões relacionadas

<b>FATOR</b>	<b>QUESTÕES DA 2ª PARTE</b>
Fatores político-econômicos	1-5 ;8; 15-16;19,20;22
Fatores tecnológicos	7,21,25, 27-29; 41
Fatores mercadológicos	14, 17,18; 33-36; 42-48
Logística das operações de importação e exportação	6, 9-13; 23-26;30-32;37-40

Fonte – compilado pela pesquisadora a partir dos depoimentos dos entrevistados

#### **4.5 Tratamento dos dados**

Na primeira e na segunda fase desta pesquisa, adotou-se o tratamento qualitativo dos dados primários e secundários, obtidos por meio da descrição e análise das entrevistas, utilizando-se de memórias e sumários. Os dados foram organizados, tabulados e analisados, visando identificar se existem tendências dominantes como respostas a cada uma das questões da pesquisa.

Seguindo a recomendação de Golderberg (2000:63), foram realizadas triangulações das fontes de dados primários e secundários, pois esta “tem por objetivo abranger a máxima amplitude na descrição, explicação e compreensão do objeto de estudo. Parte de princípios que sustentam que é impossível conceber a existência isolada de um fenômeno social”.

A terceira fase desta pesquisa, ainda que possa ser considerada quantitativa, não pretendeu definir construtos nem criar modelos ou delinear padrões de comportamentos. O questionário, por exemplo, foi elaborado a partir de opiniões dos entrevistados, na segunda fase, cabendo à pesquisadora apenas converter opiniões em uma formatação mais estruturada. Assim sendo, não houve intenção de proceder a validações estatísticas ou análises elaboradas, mas apenas pretendeu-se quantificar as opiniões dos usuários dos portos secos, validando as percepções obtidas.

## 5. CARACTERIZAÇÃO DOS PORTOS SECOS DE MINAS GERAIS

O resultado da presente pesquisa, em razão da metodologia adotada, constará de uma parte descritiva, relatando a história da interiorização dos procedimentos logísticos de importações e exportações, debatendo o surgimento dos portos secos no estado e finalizando os depoimentos dos entrevistados quanto ao seu funcionamento, e de uma parte dissertativa, em que serão apresentados os resultados quantitativos e a análise estatística dos dados coletados.

### 5.1 História da interiorização da logística de importações e exportações no estado de Minas Gerais<sup>17</sup>

Até 1969, os procedimentos aduaneiros relativos ao desembaraço de importações e exportações destinadas a Minas Gerais eram prestados em zona primária, sendo esporadicamente executados no domicílio do importador. Cria-se, a partir daí a Receita Federal de Belo Horizonte, formada por quatro sistemas de controle, a saber: a) Sistema de Tributação; b) Sistema de Arrecadação; c) Sistema de Fiscalização; e d) Sistema de Informações Econômico-fiscais. A área aduaneira ficou vinculada ao Sistema de Fiscalização.

No início dos anos 70, teve início, no aeroporto da Pampulha, uma espécie de embrião do que viria a ser uma aduana, uma “projeção” das alfândegas de Congonhas/SP e Galeão/RJ, responsável pela importação aérea, executando, ocasionalmente, alguns desembarques marítimos.

Em 1973, por força do Ato Declaratório n. 19/73, o serviço de despacho aduaneiro foi entregue à Companhia Brasileira de Entrepósitos e Comércio (COBEC), *trading* do Banco do Brasil (41% Banco do Brasil e 59% de outros bancos e empresas), localizada na Avenida Governador Benedito Valadares 977 – bairro Gameleira, em Belo Horizonte, onde foi instalado um Depósito Alfandegado Público (DAP).

---

<sup>17</sup> Relato compilado a partir dos depoimentos fornecidos por Neuza Delgado e Raul Cunningham (funcionários da SRF, ocupando cargos de supervisão na época dos acontecimentos) e Hercules M. Trindade (ex fiel de Armazém da CASEMG, COBEC e atual gerente-fiel do Porto Seco GRANBEL). Como não há registros oficiais na Biblioteca da Receita Federal de Belo Horizonte, o relato dos dados foi privilegiado e a menção a datas tem um caráter apenas temporal, podendo haver desvios.

A COBEC enfrentou vários problemas para a execução dos serviços aduaneiros: burocracia, inexperiência e, sobretudo, dificuldades no regime do trânsito. A situação agravava-se, uma vez que a legislação exigia que toda transferência de carga da zona primária para a COBEC fosse acompanhada fisicamente por um fiscal. Os depoimentos dos entrevistados demonstraram que este procedimento onerava o importador, que assumia parte dos custos de diárias e deslocamentos, na sua maioria, por avião. Sabia-se que, na prática, a carga transitava desacompanhada. A gestão da COBEC, apoiada pela fiscalização, fez pressão perante a Coordenação da alfândega para que tal desvio fosse corrigido. Esta situação só veio a solucionar-se com o advento das EADIs no estado.

No início da década de 80, é criado o Terminal de Cargas Aéreas (TECA) no Aeroporto da Pampulha, para onde é transferida a Inspetoria da Receita Federal, localizada até então no bairro Gameleira. Com a criação do Aeroporto Tancredo Neves, em 1984, o TECA e a Inspetoria deslocam-se para Confins.

Em 1987, no arcabouço das medidas para acerto de contas de uma dívida de US\$ 360 milhões para com o governo, a COBEC é estatizada, sob a denominação de Companhia Brasileira de Infra-Estrutura Fazendária (INFAZ), funcionando até a posse do presidente Collor, quando foi extinta, encerrando definitivamente suas atividades no início de 1991. Entre o fechamento da INFAZ e a abertura do primeiro porto seco da Região Metropolitana de Belo Horizonte, passaram-se cinco anos, período no qual as atividades de despacho aduaneiro ficaram concentradas em Confins, onde o usuário estava sujeito a taxas exorbitantes de armazenagem,<sup>18</sup> cobradas pela Infraero.

Entre 1986 e 1990, a deficiência dos portos agravou-se, e começaram a surgir terminais retroportuários alfandegados, sem que, contudo, o processo de interiorização do despacho tivesse sido legalizado. Os terminais obtiveram autorização de

---

<sup>18</sup> A título ilustrativo, transcrevemos o diálogo entre a inspetora da Receita Federal e o superintendente da Infraero sobre a cobrança abusiva de taxas de armazenagem em Confins:

- Inspetora: a meu ver, deveríamos cobrar taxas mais apropriadas à prestação de serviços no aeroporto, pois a qualquer momento poderemos ser surpreendidos pela concorrência de uma alfândega do interior e deveríamos nos preocupar em cativar nossa clientela, já que em pouco tempo poderemos ter uma Estação Aduaneira Interior na região.
- Superintendente: Não vamos alterar nossa tarifa. Vamos, sim, encher as burras de dinheiro enquanto não chega a concorrência..

funcionamento muito mais em razão de interesses políticos ou setoriais que por meio de processos legítimos de licitação.

No início da década de 90, a demanda por um terminal alfandegado na Região Metropolitana de Belo Horizonte aumenta. Sob a supervisão de inspetores da Receita Federal, foram feitos levantamentos estatísticos a partir das informações contidas nas Declarações de Importação – principalmente dados sobre o domicílio fiscal do importador –, permitindo identificar as regiões de maior concentração de despacho do estado. O estudo de viabilidade econômica é levado a termo, apontando quatro regiões de maior concentração de carga no estado, a saber: Região Metropolitana de Belo Horizonte, Sul de Minas, Triângulo Mineiro e Vale do Aço. Foram feitas propostas para legitimar o processo de concessão do serviço de despacho aduaneiro, tendo-se sugerido, a princípio, a utilização das instalações da CASEMG existentes no estado para sediar as alfândegas de interior.

Em 1992, a empresa Café Bom Dia, de Varginha, solicita à Receita Federal a permissão de implantar um entreposto de exportação em sua região para escoamento do café, no que é atendida. Em 1993, vence o primeiro processo de licitação para exploração, a título precário, da primeira Estação Aduaneira Interior (EADI), do estado de Minas Gerais.

No rasto da primeira licitação, seguem-se outras para a instalação de novas EADIs no estado. Na Região Metropolitana de Belo Horizonte, houve várias tentativas, que, por razões diversas, não culminaram na efetiva instalação de um terminal. Somente em agosto de 1994 é que foi publicado no DOU o Edital de Licitação da Concorrência SRF/SRRF, 6ª RF, n. 01/94, objetivando a permissão para a instalação e administração da Estação Aduaneira Interior na Região Metropolitana de Belo Horizonte, compreendendo os municípios de Belo Horizonte, Betim, Brumadinho, Caeté, Contagem, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia, Vespasiano e São José da Lapa. A vencedora do processo de licitação, empresa Tora Transporte Industriais Ltda., assina, em 5 de dezembro de 1994, o contrato com a União para instalação de uma Estação Aduaneira Interior em Betim/MG, na BR-381, Km 433 – bairro Jardim das Alterosas. Em 27 de março de 2000, por meio do Ato Declaratório n.

23 da SRF/SRRF, 6ª RF, a USIFAST Logística Industrial S/A assume a sucessão da exploração da EADI GRANBEL.

Somaram-se às EADIS de Varginha e Betim a EADI/Juiz de Fora (DRF/Juiz de Fora), permissionária Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda.; a EADI/Uberlândia (DRF/Uberlândia), permissionária Mineração Andirá Ltda.; e a EADI/Uberaba (DRF/Uberaba), permissionária Empresa de Transportes Lider Ltda.

## **5.2 Usifast Logística Industrial S/A: o Porto Seco GRANBEL**

Da união das empresas FASAL S/A. Comércio e Indústria de Produtos Siderúrgicos e Tora Transportes Industriais Ltda surgiu, em 1995, a USIFAST Logística Industrial S/A Inicialmente sob a denominação Estação Aduaneira Interior – EADI GRANBEL (de Grande Belo Horizonte), passando, por força legal, a Porto Seco GRANBEL.

O Porto Seco GRANBEL (vide fotos Anexo E) está localizado na margem da Rodovia Fernão Dias / BR-381, em uma área de 55.000m<sup>2</sup>, com mais de 10.000m<sup>2</sup> cobertos, composta por um galpão de pé-direito de 8m. É dotado de ramal ferroviário com bitola mista, balanças rodoviária e ferroviária com capacidade, respectivamente, para 60 e 120 toneladas. O armazém ainda conta com duas balanças com capacidade para 1500 kg e uma para 100kg.

A área de armazenagem é dividida em conformidade com o volume de cargas, levando-se em conta o regime aduaneiro a qual pertença. Assim sendo, as mercadorias destinadas a regimes comuns são separadas daquelas admitidas em regimes especiais de entreposto aduaneiro. Verificam-se ainda espaços distintos de armazenagem para carga perigosa e mercadorias apreendidas pela Receita Federal. Os volumes são identificados com etiquetas contendo códigos de barra e outras informações inerentes ao processo, tais como: data de entrada, vencimento da armazenagem de acordo com o regime e documentação. Os equipamentos necessários à movimentação de cargas compõem-se de dois porta-contêineres para 60 ton e seis empilhadeiras, cujas capacidades variam de 2,5 a 7 ton.

Para cargas perecíveis, dispõe de pequena câmara frigorífica (adaptação de contêiner de 20 pés) com capacidade para armazenar 30m<sup>3</sup> de carga, a uma temperatura de 2°C a 8°C positivos, além de 20 pontos de tomada para contêiner refrigerado.

No complexo do porto seco estão instaladas, além da Receita Federal, postos de órgãos de apoio e fomento ao comércio exterior, como Receita Estadual, Vigilância Sanitária, Ministério da Agricultura e Banco do Brasil.

Atuam no Porto Seco GRANBEL 23 funcionários, distribuídos entre os setores operacional e comercial.

No que concerne aos aspectos de controle informatizado, a Usifast utiliza o sistema de gestão empresarial da Microsiga, versão AP7, envolvendo processos administrativos, de manufatura e de relacionamento. Nas atividades de armazenagem e distribuição, por exemplo, é usado o módulo de controle de estoque, que abrange: gestão de estoque, rastreabilidade desde o recebimento até a expedição, controle de qualidade e emissão de etiquetas para embalagens, entre outros aplicativos de suporte. O sistema *e@di-online* acessa diretamente a base de dados do Porto Seco GRANBEL, fazendo com que o importador e o exportador possam acompanhar o processo de desembarço de sua carga em tempo real. O *e@di-online* é uma ferramenta que fornece rapidamente ao cliente informações sobre a situação da sua carga no armazém alfandegado. Os dados são obtidos por meio de qualquer computador ligado à internet, e cada cliente possui sua identificação e senha personalizada, o que mantém total sigilo das informações consultadas.

A Usifast possui Sistema de Gestão da Qualidade certificado conforme NBR ISO 9001:2000, referente a: “Prestação de Serviços de Logística Integrada em Transporte, Manuseio, Armazenamento de Materiais e Containers e Operação da Estação Aduaneira Interior da Grande Belo Horizonte - PORTO SECO GRANBEL”

### 5.3 O funcionamento do Porto Seco na opinião dos especialistas

Como foi ressaltado no item 5.1, a alfândega brasileira iniciou sua estratégia de interiorização na década de 80, com o objetivo de dar uma resposta ao enorme crescimento das atividades de comércio exterior na zona primária. O acúmulo de carga nos depósitos da zona primária, o pesado custo das tarifas de armazenagem, o tempo de espera dos caminhões nas fronteiras, tudo favorecia a transferência para o interior do país, mais precisamente para as mãos da iniciativa privada, do trabalho mais pesado da fiscalização aduaneira.

Contudo, este processo de transferência sofre controvérsias na opinião dos entrevistados. As licitações públicas para a concessão dos recintos alfandegados até então utilizadas no estado parecem privilegiar, em alguns casos, interesses políticos acima dos técnico-econômicos, haja vista a implantação de dois portos secos no Triângulo Mineiro, em cidades distantes apenas 100 km uma da outra, como é o caso de Uberaba e Uberlândia:

A legislação é falha. Pois, se, por um lado, a lei afirma que os portos secos devem ser instalados em regiões de efetiva demanda econômica, por outro, basta que uma prefeitura faça um *lobby* no governo para ter sua Eadi. (depoimento)

Contudo, na opinião dos entrevistados, é inútil um esforço de interiorização dos procedimentos logísticos internacionais se não houver um efetivo interesse pela desburocratização dos processos. Esta se constitui no maior gargalo para a efetivação dos trâmites necessários ao trânsito aduaneiro. Todos os entrevistados apontam para a necessidade premente de maior agilidade e efetividade do trânsito na zona primária.

A morosidade e os altos custos são acrescidos à natural concorrência dos portos, atualmente privatizados, que não têm interesse comercial algum na transferência de cargas de seus recintos para outros espalhados pelo território nacional:

Deveria haver um dispositivo legal que obrigasse os armazéns de zona primária a liberarem sobre-rodas<sup>19</sup> a mercadoria importada destinada a outros estados. Não dá pra pagar armazenagem no porto e outra no Eadi. (depoimento)

Os portos não têm o menor interesse em liberar cargas. Eles agora pertencem à iniciativa privada, fizeram altos investimentos em equipamentos e querem, tanto quanto a Usifast, obter retorno de seu capital. É natural que façam pressão sobre a Receita, sobre políticos

---

<sup>19</sup> Liberação sobre-rodas – transferência imediata da carga do veículo internacional ao veículo que fará o trânsito aduaneiro, sem que haja descarga da mercadoria em zona primária. (Nota da pesquisadora)

usando muito *lobby* e que segurem a carga a qualquer preço, em seus terminais. (depoimento)

As repartições da Receita Federal também ganham, indiretamente, com o volume de operações que circulam pelos recintos alfandegados. Estes permissionários, por força legal, repassam parte do valor apurado com as receitas de armazenagem e movimentação interna de carga ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (FUNDAF). Este percentual é determinado por lei. De outro lado, as estatísticas de movimentação nos terminais são norteadores das alocações de pessoal.

Os interesses políticos também coadunam com as práticas aduaneiras, e os permissionários podem vir a ser favorecidos, ainda que indiretamente, com as medidas econômicas. É o caso das oscilações cambiais, sobretudo nas importações e no caso dos diferimentos de impostos. Atualmente, o Governo do Estado de Minas Gerais exige dos importadores mineiros que gozam do benefício de diferimento de ICMS a nacionalização de suas mercadorias nos portos secos do estado. Apesar de as liminares protelarem a data de efetiva vigência do acordo, o porto seco espera receber um significativo volume de mercadoria nos próximos meses.

Alguns entrevistados ressaltaram a vocação estritamente importadora dos portos secos. Apesar de não ser uma opinião unânime, todos convergem para a afirmativa de que é na exportação que os problemas da interiorização se fazem mais presentes. Um dos mais contundentes desafios que devem ser superados pelos exportadores do interior do estado é a obtenção de contêineres vazios, a baixos custos. A logística das exportações containerizadas obriga o exportador a levar o contêiner vazio do porto até sua fábrica, ou porto seco, e depois transportá-lo de volta até o local de efetivo embarque em veículo internacional:

Para que se consiga disponibilizar contêineres vazios, é necessário que se aproveite tanto a viagem de ida quanto a de volta ao porto, devendo haver na região próxima ao porto seco, operações de exportação e importações regulares, “casadas” entre si. (depoimento)

O que acontece é que, na prática, exportar via porto seco não é tão fácil assim. Veja o caso dos contêineres. Eles pertencem às companhias marítimas e percorrem uma rota pré-determinada. Se saírem dos EUA Costa Leste, só podem voltar para lá. Se eu trago uma importação da Europa e quiser utilizar o mesmo contêiner para os EUA, não posso; precisarei obedecer à rota. Neste caso, eu vou pagar o frete de retorno ao porto do contêiner vazio que veio da Europa e vou trazer do porto um contêiner que veio dos EUA

para levar minha exportação. Conseqüentemente, pagarei dois fretes, sem falar do tempo despendido e do desgaste.(depoimento)

O porto seco já fez uma tentativa no passado, mantendo o que chamou de “pulmão de contêineres”, ou seja, ofereceu contêineres vazios de uma empresa de navegação a título experimental. Foram cerca de 70 contêineres. No princípio, achávamos que seria uma maravilha para o exportador, só que em muitos casos eles queriam rotas diferentes daquelas trabalhadas pela empresa marítima, e esta também ficou frustrada pois esperava uma demanda muito maior por seus serviços, já que a necessidade mensal de contêineres, na época, para dois ou três potenciais exportadores da região somava mais de 350 contêineres/mês. (depoimento)

Ah, mineiro é assim mesmo: vê uma proposta diferente e vai logo desconfiando... Não gosta de arriscar e prefere ver outro empresário enfrentando a novidade pra ver se dá certo! (depoimento)

Um aspecto altamente enfatizado em praticamente todas as entrevistas diz respeito ao altíssimo custo do transporte rodoviário, sobretudo para cargas em regime de trânsito aduaneiro. As operações de transporte rodoviário são excessivamente dispendiosas, acrescidas do alto custo de manutenção dos equipamentos em razão da má conservação da malha rodoviária:

A meu ver, o problema maior do trânsito é o custo do transporte. Se utilizo caminhão próprio ou terceirizado, para trazer uma mercadoria do porto do Rio já nacionalizada, eu pago “x”; se ela vem em trânsito pago três vezes mais. Sem falar que, se for containerizada, além do alto valor do frete para vir para o porto seco, ainda tenho que pagar o frete de devolução do contêiner vazio! As transportadoras deviam rever seus custos! (depoimento)

As transportadoras são as grandes vilãs da logística de importações e exportações na opinião de muitos usuários do porto seco. Contudo, ao serem questionados sobre o tema, os especialistas reagem à acusação, transferindo a responsabilidade dos custos ao Poder Público, que permitiu o sucateamento da malha rodoviária, a propagação de pedágios em várias estradas brasileiras, além do aumento das exigências na concessão do trânsito aduaneiro. Somam-se ao fato o problema da segurança e a onda de vandalismo, roubo de veículos e cargas que assolam o país. Além do mais, as transportadoras têm perdido competitividade, pois os valores dos fretes rodoviários vêm caindo nos últimos anos abaixo de patamares razoáveis de remuneração do negócio em razão do aumento da concorrência no setor:

Os transportadores é que acabam assumindo a responsabilidade sem ter culpa nenhuma. Se possuir frota própria, precisa fazer sua manutenção, comprar combustível, pagar salários dos motoristas, assumir os gastos de pedágios, alimentação. Enfim, só pagam. A concorrência está cada vez mais acirrada, e não há como trabalhar com uma margem de lucro satisfatória.(depoimento)

O meu maior problema é o roubo de carga, pois trabalho com mercadoria muito visada. Preciso contratar transportadoras que, além de serem autorizadas a transportar mercadoria em trânsito, possuam sistema de rastreamento e que sempre viajem em comboio, o que onera demasiado a operação. (depoimento)

A solução do problema de transporte no Brasil poderia passar pelo aumento da utilização do transporte ferroviário. Contudo, em que pese à existência de um ramal ferroviário dentro do porto seco, o volume de cargas transportadas por ferrovia na exportação é nulo, e na importação apenas é utilizado quando a mercadoria é procedente do Porto de Vitória e vem acondicionada em contêineres. Assim mesmo, o porto seco já registrou casos de roubos de carga em transporte ferroviário. A solução encontrada pelos transportadores foi utilizar o modal ferroviário no caso de mercadorias embarcadas em contêineres de 20', pois neste caso a disposição dos mesmos em um vagão – porta contra porta – impede a ação dos vândalos.

Contudo, os entrevistados são unânimes em salientar a necessidade de haver uma política nacional de transportes mais agressiva, embora as ferrovias estejam transportando muito mais do que antes das privatizações. Contudo, o tempo de trânsito e a indisponibilidade de capacidade de transporte são limitações para o crescimento deste modal:

Ha anos trabalho em comércio exterior e até hoje não consigo operar satisfatoriamente com o transporte ferroviário. De Santos para Belo Horizonte, esquece; do Rio de Janeiro, só se der sorte ou se Deus vier ajudar! (depoimento)

A questão logística, na opinião dos entrevistados exerce papel fundamental. Os argumentos de que os portos secos são vulneráveis a uma eventual redução dos preços de armazenagem ou, mesmo, à agilização do despacho aduaneiro na zona primária sucumbem diante da importância que a logística aduaneira integrada passa a ter para a competitividade das empresas no que diz respeito ao planejamento do fornecimento de matérias-primas:

Não é que a zona primária deixe de ser importante ou tenha de ser ineficiente. É lá que serão tratados os despachos que realmente necessitam ser nacionalizados ou desnacionalizados com mais urgência, mas as cargas destinadas a regimes especiais ou que tenham um prazo de nacionalização mais longo devem seguir imediatamente para os portos secos. (depoimento)

A utilização, por exemplo, do regime especial de entreposto aduaneiro, que pressupõe a suspensão dos tributos incidentes na importação enquanto as mercadorias estiverem depositadas nos portos, coaduna-se perfeitamente com as exigências de administração *just-in-time* de estoques, essenciais para as empresas modernas:

A maioria das cargas que se destinam à zona secundária pertencem ao regime de entreposto aduaneiro na importação, e acho que esta deveria ser a vocação dos portos secos. A legislação caminha para dar maior liberdade às permissionárias, autorizando até pequenas industrializações em seus recintos, transformando-as em verdadeiras Zonas Francas. (depoimento)

Estamos esperando com impaciência o “famoso” entreposto industrial. Acontece que os porto secos têm medo de investir pois a legislação muda, privilegiando ora uns, ora outros, e os custos de instalação e equipamentos são ainda muitíssimo elevados. Por exemplo, veja o caso do software de controle automatizado da carga entrepostada. Há mais de 4 anos a Abep<sup>20</sup> está trabalhando neste programa, e sua homologação é sempre postergada. Em Confins, por exemplo, mesmo sendo controlado pela Infraero, o entreposto industrial ainda não está operativo. (depoimento)

Em um mundo globalizado, a empresa que pretenda concorrer no mercado internacional deve pensar em reduzir seus custos, buscar novas e mais arrojadas oportunidades e, sobretudo, fazer parcerias:

As dificuldades que envolvem as operações de importação e exportação deverão ser repassadas aos profissionais especializados, às comissárias de despacho aduaneiro, aos operadores de transporte multimodal e outros. O serviço “simples”, por exemplo, de despachante aduaneiro deverá desaparecer em curto espaço de tempo.(depoimento)

A meu ver, os portos secos deveriam ser mais agressivos e não deveriam se limitar a estas briguinhas com os portos. Deviam buscar maior ousadia na logística integrada, novos desafios. Há anos o porto seco de Betim vive num ostracismo, que pode se agravar com a competitividade internacional. (depoimento).

Penso que o tempo dos portos secos, tal qual foram delineados, já se foi. O Brasil possui um litoral muito grande, tem havido vários esforços isolados na implantação e manutenção de portos privativos, de maneira que, em um futuro breve, não haverá sentido no uso primário dos portos secos. Acredito que já passa da hora de rever suas estratégias. E devem aproveitar agora que seu prazo de concessão foi prorrogado para repensar sua participação no comércio exterior do estado. (depoimento)

Observou-se nos depoimentos dos entrevistados que, embora o desenvolvimento logístico aponte para uma maior interiorização do despacho, tal fato ainda é inibido pelo desconhecimento dos importadores e exportadores das vantagens aportadas pelo uso dos terminais de zona secundária. Os entrevistados criticam a ausência de meios de divulgação em massa de tais serviços e facilidades para que a iniciativa da interiorização da carga parta dos usuários finais.

Os despachantes, embora participem das decisões logísticas de seus clientes, não podem obrigar-lhes a utilizar este ou aquele terminal, sob pena de perdê-los por desconfiança. (depoimento)

Ha muitas empresas de despacho aduaneiro que operam mais facilmente nos portose não fazem nenhum esforço para explicar aos importadores as vantagens do porto seco. (depoimento)

Eu me esforço em trazer as cargas para o porto seco. Contudo, muitos de meus clientes me questionam, porque, na verdade, poucos ouvem falar das vantagens da zona secundária. Alguns clientes compreendem facilmente quando explicamos, mas há outros que acreditam que estamos obtendo favores. (depoimento)

Por fim, perguntados sobre a prestação de serviços dos órgãos gestores e anuentes , ainda que soubessem do sigilo a que se obriga um pesquisador, muitos respondentes foram reticentes quanto aos comentários. Nas entrevistas não declaradas, apurou-se, contudo, um certo descontentamento dos usuários no que se refere às distintas interpretações de uma mesma legislação de comércio exterior por parte de agentes de repartições fiscais diferentes. Uma instrução normativa, um ato declaratório ou um procedimento qualquer emanado de um órgão legislador sofre mais de uma interpretação pelos fiscais da Receita Federal e órgãos anuentes, o que acarreta desconforto e insatisfação dos clientes.

Um ponto que me chama a atenção é que a fiscalização do porto seco, às vezes, interpreta a legislação de uma forma, e ao chegar no porto os fiscais de lá pedem outras coisas diferentes, e vice-versa. Se é a mesma Receita, por que a diferença? (depoimento)

É, um dia a madeira tem de ser incinerada se procedente da China, mas no dia seguinte muda, já é qualquer madeira, de qualquer lugar! E em outros lugares por onde a carga passa, não há controle? Se havia algum inseto, ao chegar em Minas Gerais, ele já infestou o Brasil todo! A lei deveria ser mais clara e flexível, pois o importador cuidadoso, que manda tratar a madeira fora do Brasil, recebe o mesmo tratamento que outro descuidado. Não dá pra entender! (depoimento)

Um fiscal cumpre seu dever e autoriza um exportação. Confere a mercadoria, lacra o contêiner e manda pro porto. Seria perfeito se, ao chegar na zona primaria, a fiscalização se limitasse a encerrar o trânsito. Mas não é isso o que ocorre. Em muitos casos, a fiscalização quer conferir de novo a mercadoria, e todo o trabalho é perdido. Além do desgaste, aumento de custos e, até mesmo, atrasos irremediáveis no cumprimento do contrato internacional. Temos que explicar para o cliente final por que é que tudo aconteceu. Fica parecendo que a gente tem algum ganho ilícito na operação! Se a Receita é a mesma, por que há tanta diversidade de interpretação das leis? (depoimento)

Os depoimentos podem sinalizar a necessidade de as autoridades coordenadoras do sistema de comércio exterior brasileiro buscarem maior sincronização e compatibilização de suas ações, adequando-as às necessidades dos clientes e à realidade da economia nacional.

---

<sup>20</sup> ABEPRA – Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros

#### 5.4 A opinião dos despachantes aduaneiros no funcionamento dos portos secos

Os dados relativos aos volumes de importação e exportação que circulam pelos portos secos do estado demonstram uma crescente diminuição (conforme TAB. 5 a 9, item 1.1). As possíveis causas do ocorrido foram compiladas e apresentadas aos respondentes para que apontassem aquelas que julgassem mais apropriadas para explicar a baixa performance dos portos secos(TAB.10).

TABELA 10: Principais causas da baixa utilização dos portos secos na logística das importações e exportações

<b>NOS DESPACHOS DAS IMPORTAÇÕES</b>	<b>NÚMEROS DE CITAÇÕES</b>
▪ Cobrança de altos custos para emissão da DTA.	17
▪ <b>Excesso de burocracia por parte da SRF na emissão da DTA na zona primária.</b>	<b>28</b>
▪ Melhoria no atendimento dos portos torna desnecessários os portos secos nas importações.	9
▪ Possibilidade de roubo/extravio de carga em trânsito nas importações.	2
▪ Dificuldade de finalização de trânsito em zona secundária.	4
▪ Os importadores não conhecem os portos secos.	15
▪ Frete para mercadoria em trânsito é mais alto na importação	26
▪ O atendimento dos portos secos piorou nos despachos de importação.	0
▪ Outro (altos custos na zona primária).	1
<b>Total de respostas</b>	<b>102</b>
<b>NOS DESPACHOS DAS EXPORTAÇÕES</b>	
▪ Dificuldade na obtenção da DTA na zona secundária.	5
▪ Excesso de burocracia por parte da SRF na liberação da exportação.	16
▪ Melhoria no atendimento dos portos torna desnecessários os portos secos nas exportações.	10
▪ Possibilidade de roubo/extravio de carga em trânsito nas exportações.	4
▪ Dificuldade de finalização de trânsito em zona primária.	8
▪ Exportadores não conhecem os portos secos	10
▪ <b>Frete para mercadoria em transito é mais alto na exportação.</b>	<b>18</b>
▪ O atendimento dos portos secos piorou nos despachos de exportação.	0
▪ Outro (falta de contêiner vazio no porto seco)	3
▪ Outro (horário da Receita Federal limitado ao comercial dificulta liberação)	1
<b>Total de respostas</b>	<b>75</b>

Fonte: Dados compilados pela pesquisadora a partir da opinião dos entrevistados.

Obtiveram-se 102 respostas para os problemas inerentes às importações e 75 inerentes às exportações. A diferença nas respostas deve-se ao fato de que 9 dos 34 respondentes não utilizam o porto seco para despachos de exportação .

Constata-se que a concentração das respostas sobre o baixo volume das importações nos portos secos recai sobre o excesso de burocracia por parte da Receita Federal em 28 casos. Contribuindo para a baixa performance das importações, foram citados ainda: custos elevados dos fretes para mercadorias em trânsito (26 respondentes); e altos custos na emissão do DTA (17 respondentes). Vale citar que 15 despachantes consideram que os importadores não estão informados sobre os portos secos, atribuindo a este desconhecimento sua baixa utilização. Contrariamente ao esperado, a falta de segurança nas rodovias brasileiras não foi apontada como impedimento à utilização dos portos secos (apenas 2 respondentes).

As opiniões sobre os óbices à utilização dos portos secos nos despachos das exportações convergem para os mesmos problemas apontados nas importações: excesso de burocracia por parte da Receita Federal (16 respostas); altos fretes para mercadoria em trânsito (18 respostas); e falta de informações sobre os portos secos (10 respostas). Contudo, soma-se às causas precedentes o fato de que o melhoramento dos portos tornou desnecessário o uso dos portos secos nas exportações (10 respondentes). Destaca-se ainda nesta análise a menção de 3 entrevistados quanto à falta de contêineres vazios no porto seco para as cargas de exportação; e a ausência de queixas quanto à prestação de serviços nos portos secos. A opinião dos despachantes corrobora os depoimentos dos especialistas levantados na segunda fase da pesquisa.

Serão apresentadas a seguir várias tabelas que expressam, sob diferentes enfoques, os resultados numéricos obtidos na pesquisa. Inicialmente, as Tabelas 11 e 12 registram a distribuição de freqüência relativa e absoluta das respostas dadas pelos despachantes aduaneiros, levando-se em conta seu grau de concordância para com os quesitos que avaliam os impactos dos aspectos político-econômicos, tecnológicos e mercadológicos no funcionamento dos portos secos, na logística das operações de importações e exportações.

O quesito que apresentou maior destaque enquadra-se nos aspectos de ordem tecnológica, sendo *o excesso de burocracia na zona primária para a obtenção da declaração de trânsito aduaneiro (DTA)*, documento que acoberta a transferência das mercadorias da zona primária para a zona secundária, o aspecto de maior relevância na inibição do uso dos portos secos. Apurou-se que 85,3% dos respondentes assinalam concordância quanto à sua influência no processo de transferência de cargas para a zona secundária.

No que se refere aos aspectos de ordem legal, *o excesso de exigências dos fiscais de zona primária para início e conclusão do trânsito aduaneiro (79,5%), o reflexo da elevação do dólar sobre as importações (50%) e as exigências do Ministério da Agricultura (41,2%)* somam-se como potenciais inibidores do uso dos portos secos.

A análise dos aspectos logísticos denota e ratifica a opinião dos especialistas, atribuindo às questões do transporte como sendo o gargalo das operações de importação e exportação, reforçando *que os preços dos fretes para o regime de trânsito aduaneiro (82,4%), o pagamento de frete de retorno ao porto do contêiner vazio nas importações (58,9%) e o pagamento do frete do contêiner vazio para carregamento nos portos secos (64,70%)* acarretam redução no uso dos portos secos.

Apesar dos problemas levantados, a maioria dos despachantes recebe atendimento satisfatório no Porto Seco GRANBEL (79,4%) e preferem trabalhar na zona secundária, onde são mais bem atendidos (73,5%), reforçando a ausência de queixas quanto aos aspectos mercadológicos que envolvem o funcionamento do terminal.

Tabela 11: Distribuição de freqüência relativa das respostas dadas pelas empresas para as questões que avaliam o funcionamento dos portos secos.

(continua)

QUESTÃO	GRAU DE CONCORDÂNCIA (%)					Total %
	Discordo totalmente 1	Apenas discordo 2	Não concordo nem discordo 3	Apenas concordo 4	Concordo totalmente 5	
1 – As mudanças freqüentes na legislação aduaneira levam à redução do uso dos portos secos.	29,4	23,5	29,4	5,9	11,9	100
2 – A elevação do dólar leva à redução do volume das operações de <b>exportação</b> via portos secos.	23,5	14,7	26,5	20,6	14,7	100
3 – A elevação do dólar leva à redução do volume das operações de <b>importação</b> via portos secos.	14,7	17,6	17,6	29,4	20,6	100
4 – A liberdade de interpretação da legislação por parte dos fiscais da Receita Federal traz obstáculos ao uso dos portos secos.	23,5	23,5	29,4	8,8	14,7	100
5 – A vinculação da isenção e/ou diferimento de ICMS, concedidos pelo Governo do Estado, à nacionalização da mercadoria em território mineiro, reduz o volume das operações dos portos secos do estado.	79,4	14,7	5,9	0,0	0,0	100
6 – O funcionamento da Receita Federal entre segunda e sexta-feira somente em horário comercial reduz o uso dos portos secos.	23,5	23,5	20,6	23,5	8,8	100
7 – O excesso de burocracia na zona primária para a obtenção do DTA dificulta o uso dos portos secos.	0,0	11,8	2,9	32,4	52,9	100
8 – O excesso de exigências dos fiscais de zona primária impede o trânsito aduaneiro (início e conclusão do trânsito).	0,0	17,6	2,9	32,4	47,1	100
9 – O preço dos fretes para o regime de DTA dificulta o trânsito aduaneiro.	5,9	2,9	8,8	47,1	35,3	100
10 – O roubo de carga e vandalismo impede o trânsito aduaneiro.	23,5	32,4	26,5	14,7	2,9	100
11 – A cobrança de armazenagem na zona primária de mercadoria destinada à zona secundária impede o trânsito aduaneiro.	11,8	29,4	26,5	17,6	14,7	100
12– Nas <b>importações</b> , o pagamento do frete de retorno ao porto do contâiner vazio inviabiliza o trânsito aduaneiro.	5,9	11,8	23,5	32,4	26,5	100
13– Nas <b>exportações</b> , o pagamento do frete do contâiner vazio para carregamento nos portos secos inviabiliza o trânsito aduaneiro.	5,9	8,8	20,6	47,1	17,6	100
14 – A concorrência entre portos da zona primária e portos secos diminui o uso dos portos secos.	17,6	17,6	29,4	20,6	14,7	100
15 – As exigências por parte da Receita Federal dificultam o uso do porto seco.	26,5	41,2	11,8	14,7	5,9	100
16– As exigências por parte da Receita Estadual dificultam o uso do porto seco.	26,5	35,3	20,6	8,8	8,8	100
17 – A demora dos funcionários da Usifast para acusar presença de carga dificulta o uso do porto seco.	55,9	32,4	5,9	2,9	2,9	100
18 – O tratamento igual para empresas, independentemente do histórico de cada uma com a alfândega, reduz o uso do porto seco da Usifast, já que em outros recintos alfandegados o tratamento é diferenciado.	20,6	32,4	26,5	5,9	14,7	100
19 – As exigências da Vigilância Sanitária dificultam o uso do porto seco.	23,5	32,4	23,5	8,8	11,8	100
20– As exigências do Ministério da Agricultura dificultam o uso do porto seco.	11,8	26,5	20,6	26,5	14,7	100
21 – As dificuldades da Receita Federal para acusar presença de carga atrapalham o uso do porto seco.	14,7	29,4	35,3	5,9	14,7	100

Tabela 11: Distribuição de freqüência relativa das respostas dadas pelas empresas para as questões que avaliam o funcionamento dos portos secos

QUESTÃO	GRAU DE IMPORTÂNCIA (%)					Total (n)
	Discordo totalmente 1	Apenas discordo 2	Não concordo nem discordo 3	Apenas concordo 4	Concordo totalmente 5	
22- A lentidão e/ou ausência de fiscais para verificar integridade dos lacres dificultam o uso do porto seco.	17,6	26,5	38,2	8,8	8,8	34
23 - O espaço de armazenagem (área coberta e área de pátio) não atende às exigências dos clientes.	52,9	41,2	2,9	0,0	2,9	100
24 - Os equipamentos (empilhadeiras, porta-pallets, ferramentas, etc) não são suficientes para atender as operações na Usifast.	41,2	38,2	11,8	5,9	2,9	100
25 - O manuseio da carga não é feito de acordo com as exigências dos clientes.	50,0	41,2	2,9	2,9	2,9	100
26 - A identificação da carga não é feita de acordo com as exigências dos clientes.	52,9	44,1	0,0	0,0	0,0	100
27 - A falta de agilidade nas operações de carregamento/descarga dificulta as operações na Usifast.	29,4	29,4	26,5	11,8	2,9	100
28 - Os erros de lançamentos de dados por parte dos funcionários da Usifast dificulta as operações no porto seco.	44,1	38,2	8,8	2,9	5,9	100
29 - Os sistemas de dados da Usifast não atendem às exigências dos clientes.	35,3	50,0	0,0	8,8	5,9	100
30 - Os sistemas de dados da Usifast não são compatíveis com as demandas da Receita Federal.	29,4	44,1	20,6	2,9	2,9	100
31 - A separação de carga por referência é um serviço que dificulta o uso do porto seco.	58,8	23,5	14,7	0,0	2,9	100
32 - A paletização de carga solta dificulta as operações de movimentação.	38,2	38,2	17,6	2,9	2,9	100
33 - Prefiro trabalhar na zona primária, onde sou mais bem atendido.	29,4	41,2	17,6	5,9	5,9	100
34 - Prefiro trabalhar no porto seco da Usifast, onde sou mais bem atendido..	5,9	5,9	14,7	38,2	35,3	100
35 - Os custos dos serviços no porto seco inviabilizam sua utilização.	11,8	23,5	32,4	26,5	5,9	100
36 - O atendimento dado pela Usifast aos despachantes aumenta sua utilização.	2,9	0,0	17,6	41,2	38,2	100
37 - As operações de recebimento da mercadoria não são bem desempenhadas.	47,1	47,1	0,0	0,0	5,9	100
38 - As operações de carregamento e descarga não são bem desempenhadas.	50,0	47,1	0,0	2,9	0,0	100
39 - As operações de movimentação da mercadoria não são bem desempenhadas.	47,1	50,0	0,0	0,0	2,9	100
40 - As operações de armazenagem da mercadoria não são bem desempenhadas.	55,9	41,2	0,0	0,0	2,9	100
41 - As operações de controle da mercadoria não são bem desempenhadas.	50,0	44,1	2,9	2,9	0,0	100
42 - O pessoal da portaria da Usifast não desempenha bem suas funções.	55,9	35,3	5,9	2,9	0,0	100
43 - O pessoal do armazém não desempenha bem suas funções.	58,8	38,2	0,0	2,9	0,0	100
44 - O pessoal do controle não desempenha bem suas funções.	61,8	35,3	0,0	0,0	2,9	100
45 - O pessoal do comercial não desempenha bem suas funções.	41,2	41,2	14,7	2,9	0,0	100
46 - A Receita Federal na Usifast não desempenha bem suas funções.	26,5	38,2	32,4	0,0	2,9	100
47 - O Ministério da Agricultura na Usifast não desempenha bem suas funções.	20,6	38,2	26,5	5,9	0,0	100
48 - A Vigilância Sanitária na Usifast não desempenha bem suas funções.	35,3	26,5	36,5	0,0	2,9	100

Fonte: Dados da pesquisa

Tabela 12: Distribuição de freqüência absoluta das respostas dadas pelas empresas para as questões que avaliam o funcionamento dos portos secos.

(continua)

QUESTÃO	GRAU DE CONCORDÂNCIA (%)					Total (n)
	Discordo totalmente 1	Apenas discordo 2	Não concordo nem discordo 3	Apenas concordo 4	Concordo totalmente 5	
1 – As mudanças freqüentes na legislação aduaneira levam à redução do uso dos portos secos.	10	8	10	2	4	34
2 – A elevação do dólar leva à redução do volume das operações de <b>exportação</b> via portos secos.	8	5	9	7	5	34
3 – A elevação do dólar leva à redução do volume das operações de <b>importação</b> via portos secos.	5	6	6	10	7	34
4 – A liberdade de interpretação da legislação por parte dos fiscais da Receita Federal traz obstáculos ao uso dos portos secos.	8	8	10	3	5	34
5 – A vinculação da isenção e/ou diferimento de ICMS, concedidos pelo Governo do Estado, à nacionalização da mercadoria em território mineiro reduz o volume das operações dos portos secos do estado.	27	5	2	0	0	34
6 – O funcionamento da Receita Federal entre segunda e sexta-feira somente em horário comercial reduz o uso dos portos secos.	8	8	7	8	3	34
7 – O excesso de burocracia na zona primária para a obtenção do DTA dificulta o uso dos portos secos.	0	4	1	11	18	34
8 – O excesso de exigências dos fiscais de zona primária impede o trânsito aduaneiro (início e conclusão do trânsito).	0	6	1	11	16	34
9 – O preço dos fretes para o regime de DTA dificulta o trânsito aduaneiro.	2	1	3	6	12	34
10 – O roubo de carga e vandalismo impedem o transito aduaneiro.	8	11	9	5	1	34
11 – A cobrança de armazenagem na zona primária de mercadoria destinada à zona secundária impede o trânsito aduaneiro.	4	10	9	6	5	34
12– Nas <b>importações</b> , o pagamento do frete de retorno ao porto do contâiner vazio inviabiliza o trânsito aduaneiro.	2	4	8	11	9	34
13– Nas <b>exportações</b> , o pagamento do frete do contâiner vazio para carregamento nos portos secos, inviabiliza o trânsito aduaneiro.	2	3	7	16	6	34
14 – A concorrência entre portos da zona primária e portos secos diminui o uso dos portos secos.	6	6	10	7	5	34
15 – As exigências por parte da Receita Federal dificultam o uso do porto seco.	9	14	4	5	2	34
16– As exigências por parte da Receita Estadual dificultam o uso do porto seco.	9	12	7	3	3	34
17 – A demora dos funcionários da Usifast para acusar presença de carga dificulta o uso do porto seco.	19	11	2	1	1	34
18 – O tratamento igual para empresas, independentemente do histórico de cada uma com a alfândega, reduz o uso do porto seco da Usifast, já que em outros recintos alfandegados o tratamento é diferenciado.	7	11	9	2	5	34
19 – As exigências da Vigilância Sanitária dificultam o uso do porto seco.	8	11	8	3	4	34
20– As exigências do Ministério da Agricultura dificultam o uso do porto seco.	4	9	7	9	5	34
21 – As dificuldades da Receita Federal para acusar presença de carga atrapalham o uso do porto seco.	5	10	12	2	5	34

Tabela 12: Distribuição de freqüência absoluta das respostas dadas pelas empresas para as questões que avaliam o funcionamento dos portos secos

QUESTÃO	GRAU DE IMPORTÂNCIA (%)					Total (n)
	Discordo totalmente 1	Apenas discordo 2	Não concordo nem discordo 3	Apenas concordo 4	Concordo totalmente 5	
22– A lentidão e/ou ausência de fiscais para verificar integridade dos lacres dificultam o uso do porto seco.	6	9	13	3	3	34
23 – O espaço de armazenagem (área coberta e área de pátio) não atende às exigências dos clientes.	18	14	1	0	1	34
24 – Os equipamentos (empilhadeiras, porta-pallets, ferramentas, etc) não são suficientes para atender as operações na Usifast.	14	13	4	2	1	34
25 - O manuseio da carga não é feito de acordo com as exigências dos clientes.	17	14	1	1	1	34
26 – A identificação da carga não é feita de acordo com as exigências dos clientes.	18	15	0	0	1	34
27 – A falta de agilidade nas operações de carregamento/descarga dificulta as operações na Usifast.	10	10	9	4	1	34
28 – Os erros de lançamentos de dados por parte dos funcionários da Usifast dificulta as operações no porto seco.	15	13	3	1	2	34
29 – Os sistemas de dados da Usifast não atendem às exigências dos clientes.	12	17	0	3	2	34
30 – Os sistemas de dados da Usifast não são compatíveis com as demandas da Receita Federal.	10	15	7	1	1	34
31 – A separação de carga por referencia é um serviço que dificulta o uso do porto seco.	20	8	5	0	5	34
32 – A paletização de carga solta dificulta as operações de movimentação.	13	13	6	1	1	34
33 – Prefiro trabalhar na zona primária, onde sou mais bem atendido.	10	14	6	2	2	34
34 – Prefiro trabalhar no porto seco da Usifast, onde sou mais bem atendido..	2	2	5	13	12	34
35 – Os custos dos serviços no porto seco inviabilizam sua utilização.	4	8	11	9	2	34
36 – O atendimento dado pela Usifast aos despachantes aumenta sua utilização.	1	0	6	14	13	34
37 – As operações de recebimento da mercadoria não são bem desempenhadas.	16	16	0	0	2	34
38 – As operações de carregamento e descarga não são bem desempenhadas.	17	16	0	1	0	34
39 – As operações de movimentação da mercadoria não são bem desempenhadas.	16	17	0	0	1	34
40 – As operações de armazenagem da mercadoria não são bem desempenhadas.	19	14	0	0	1	34
41 – As operações de controle da mercadoria não são bem desempenhadas.	17	15	1	1	0	34
42 – O pessoal da portaria da Usifast não desempenha bem suas funções.	19	12	2	1	0	34
43 – O pessoal do armazém não desempenha bem suas funções.	20	13	0	1	0	34
44 – O pessoal do controle não desempenha bem suas funções.	21	12	0	0	1	34
45 – O pessoal do comercial não desempenha bem suas funções.	14	14	5	1	0	34
46 – A Receita Federal na Usifast não desempenha bem suas funções.	9	13	11	0	1	34
47 – O Ministério da Agricultura na Usifast não desempenha bem suas funções.	7	13	9	2	3	34
48 – A Vigilância Sanitária na Usifast não desempenha bem suas funções.	12	9	12	0	1	34

Fonte: Dados da pesquisa

Uma observação ampliada e aprofundada dos destaques de cada aspecto sobre o funcionamento do Porto Seco GRANBEL é possível a partir das análises descritivas apresentadas nas Tabelas 13 a 18.

A Tabela13 resume a influência dos aspectos legais no funcionamento dos portos secos. Entre os itens apontados como estimuladores do seu uso, o mais enfático trata *da concessão de diferimento ou isenção de ICMS pelo Governo Estadual aos importadores que optarem por nacionalizar suas mercadorias nos portos secos do estado*. A média das respostas, próxima a 1, e o baixo desvio padrão enfatizam a observação. As demais opiniões são esparsas e não apontam para um impacto específico dos aspectos legais no funcionamento dos portos secos. Pode-se mencionar, contudo, que as opiniões dos entrevistados sobre os aspectos cambiais coadunam com as políticas econômicas adotadas pelo governo; ou seja, a elevação do dólar favorece exportações e inibe importações.

Tabela 13: Influência dos aspectos legais no funcionamento dos portos secos

QUESTÃO	MEDIDAS DESCRITIVAS		
	Média	Desvio Padrão	Coefficiente Variação
1 – Mudanças legislação	2,47	1,31	0,53
2 – Elevação dólar exportação	2,88	1,36	0,47
3 – Elevação dólar importação	3,24	1,37	0,42
4 – Liberdade interpretação legal SRF	2,68	1,34	0,50
5 – Diferimento ICMS	1,26	0,57	0,45
6 – Funcionamento SRF horário comercial	2,71	1,32	0,48

Fonte: Dados da pesquisa

A análise da Tabela 14 denota alta média para os quesitos *Excesso de burocracia na emissão do DTA e Excesso de exigências no início e conclusão do trânsito*. A necessidade de *arcar com o custo do frete do contêiner vazio* também foi destacada na análise como óbice ao uso dos portos secos. As questões 12 e 13 tiveram média próxima a 4, denotando concordância dos respondentes quanto ao papel inibidor destes aspectos.

Tabela14 : Questões inerentes ao trânsito aduaneiro e seu impacto na logística das operações de importação e exportação

QUESTÃO	MEDIDAS DESCRITIVAS		
	Média	Desvio Padrão	Coefficiente Variação
7 – Excesso burocracia emissão DTA	4,26	0,99	0,23
8 – Excesso exigência inicio/termino transito	4,08	1,11	0,27
9 – Fretes do regime de transito	2,85	1,06	0,37
10 – Roubo de carga e vandalismo	2,41	1,10	0,46
11 - Cobrança armazenagem zona primaria	2,94	1,25	0,43
12 – Pagamento frete retorno nas importações	3,62	1,18	0,33
13 – Pagamento frete contêiner vazio nas exportações	3,62	1,07	0,30
14 – Concorrência zona primaria e secundaria	2,97	1,31	0,44

Fonte: Dados da pesquisa

A Tabela 15, traduzindo os anseios dos usuários do porto seco no que concerne aos desembarços de importação e exportação, não destaca um óbice específico. Apesar de as *Exigências do Ministério da Agricultura e das Dificuldades na presença de cargas pela SRF* se destacarem dos demais quesitos, apresentando a maior média, observa-se que apenas a proposição *Tempo transcorrido na presença de carga* não foi considerado um obstáculo ao desembarço de importação e exportação. Contudo, deve-se analisar com cautela os dados, pois uma média próxima ao escore 3 (não concordo-nem discordo) aponta para uma dificuldade de julgamento das questões propostas ou uma conveniente omissão.

Tabela 15: Desembarço de importação e exportação no Porto Seco GRANBEL

QUESTÃO	MEDIDAS DESCRITIVAS		
	Média	Desvio Padrão	Coefficiente Variação
15 –Exigências Receita Federal	2,32	1,20	0,52
16 – Exigências Receita Estadual	2,38	1,23	0,52
17- Tempo transcorrido na presença de carga	1,65	0,95	0,57
18 – Ausência de tratamento diferenciado p/empresas	2,62	1,30	0,49
19 – Exigências da Vigilância Sanitária	2,53	1,29	0,51
20 – Exigências do Ministério da Agricultura	3,06	1,28	0,42
21 - Dificuldades na presença de carga pela SRF	2,76	1,23	0,45
22 – Lentidão dos fiscais na verificação do lacre	2,65	1,15	0,44

Fonte: Dados da pesquisa

O exame das opiniões relativas à movimentação e armazenagem no Porto Seco GRANBEL (TAB. 16) não aponta restrições quanto ao seu desempenho. Praticamente

todos os quesitos tiveram média inferior a 2, apresentando unanimidade nas discordâncias quanto aos problemas acarretados pelos fatores analisados. Destacam-se positivamente *Identificação da carga*, *Espaço de armazenagem*, *Manuseio de carga* e *Separação da carga por referência*. As respostas ratificam a preocupação do porto seco em diferenciar o atendimento a seus clientes nos aspectos operacionais. Contudo, uma análise mais criteriosa sobre as respostas ao quesito *Falta de agilidade no carregamento/descarga* pode indicar a necessidade de uma maior atenção por parte do porto seco no atendimento às demandas dos usuários.

Tabela 16: Movimentação e armazenagem no Porto Seco GRANBEL

QUESTÃO	MEDIDAS DESCRITIVAS		
	Média	Desvio Padrão	Coefficiente Variação
23 – Espaço de armazenagem	1,59	0,82	0,52
24 – Equipamentos para operações	1,91	1,03	0,54
25 – Manuseio de carga	1,68	0,91	0,54
26 – Identificação da carga	1,44	0,79	0,55
27 - Falta de agilidade no carregamento/descarga	2,29	1,15	0,49
28 – Erros de lançamentos de dados	1,88	1,09	0,58
29 – Sistemas de dados atendem as exigências	2,00	1,13	0,56
30 – Sistemas de dados compatíveis com SRF	2,06	0,95	0,46
31 – Separação da carga por referência	1,65	0,80	0,48
32 – Paletização da carga	1,94	0,98	0,51

Fonte: Dados da pesquisa

A Tabela 17 evidencia as boas relações comerciais do porto seco com seus clientes: as altas médias relativas a *Melhor atendimento do porto seco* mostram a convergência das opiniões dos respondentes neste quesito para a concordância de que o desempenho do terminal vai ao encontro dos anseios de seus usuários. Merece atenção o quesito *Custos dos serviços*, pois a média próxima a 3 sinaliza uma dificuldade dos entrevistados em omitirem opiniões quanto ao aspecto pesquisado.

Tabela 17: Relações comerciais do porto seco com seus clientes

QUESTÃO	MEDIDAS DESCRITIVAS		
	Média	Desvio Padrão	Coefficiente Variação
33 – Melhor atendimento na zona primaria	2,18	1,11	0,51

34 – Melhor atendimento no Porto Seco	3,91	1,14	0,29
35 – Custos de serviços altos no Porto Seco	2,91	1,11	0,38
36 – Atendimento aos despachantes no Porto Seco	4,12	0,91	0,22

Fonte: Dados da pesquisa

Finalmente, a Tabela 18 resume a satisfação dos usuários quanto à sua performance. Nas *Operações de recebimento, Operações de carregamento e descarga, Operações de movimentação e armazenagem*, as médias menores que 2 sinalizam a discordância dos respondentes quanto ao fato de o desempenho do porto seco ser óbice à sua utilização. As respostas ratificam a política de qualidade e certificação do porto seco, que busca fazer do atendimento às operações logísticas seu *core business* e sua vocação.

A análise dos órgãos gestores e anuentes revela um aumento das opiniões neutras, escore 3 (não concordo-nem discordo), o que já é esperado quando se trata de críticas à fiscalização aduaneira, principalmente quando se é dependente dela.

Tabela 18: Desempenho do Porto Seco GRANBEL na logística das operações de importação e exportação

QUESTÃO	MEDIDAS DESCRITIVAS		
	Média	Desvio Padrão	Coefficiente Variação
37 – Operações de recebimento da mercadoria	1,71	0,97	0,57
38 – Operações de carregamento e descarga	1,56	0,66	0,42
39 – Operações de movimentação	1,62	0,78	0,48
40 – Operações de armazenagem	1,53	0,79	0,52
41 – Operações de controle	1,59	0,70	0,44
42 – Atendimento da portaria	1,56	0,75	0,48
43 – Atendimento do armazém	1,47	0,66	0,45
44 – Atendimento do controle	1,47	0,79	0,54
45 – Atendimento do comercial	1,79	0,81	0,45
46 – Atendimento da Receita Federal	2,15	0,93	0,43
47 – Atendimento do Ministério da Agricultura	2,44	1,16	0,48
48 – Atendimento da Vigilância Sanitária	2,09	1,00	0,48

Fonte: Dados da pesquisa

Embora os dados quantitativos apresentados na presente pesquisa não pretendessem apontar análises mais elaboradas, acredita-se que tenham sido úteis para validar os pareceres dos especialistas, obtidos por meio das entrevistas na primeira e na segunda fase do estudo, e, ao mesmo tempo, pretendeu apurar os vieses de análise da pesquisadora.

## **6. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Ao final desta pesquisa, a partir das respostas e declarações obtidas por meio das entrevistas realizadas e da análise quantitativa dos dados coletados, foi possível extrair algumas conclusões. A primeira constatação, ainda na análise dos dados secundários,

refere-se à ausência de estudos aprofundados sobre a participação dos recintos alfandegados de zona secundária na sistemática do comércio exterior, fato que, na percepção da pesquisadora, denota pouco interesse na preservação da história. Contudo, é necessário reconhecer que o lapso de tempo transcorrido desde o início de funcionamento dos portos secos no estado de Minas Gerais até os nossos dias ainda é muito curto para que tenha havido uma sistematização dos estudos sobre o tema.

Contudo, levantar o véu da história permitiu trazer à tona algumas conseqüências da falta de objetivos claros na política de comércio exterior do país. Nos primeiros movimentos de interiorização do despacho aduaneiro via portos secos, a ineficiência portuária era evidente, como foi descrito na pesquisa. Mas, ao transferir os serviços portuários para a iniciativa privada, o estado se esqueceu de delimitar as atuações da zona primária e da zona secundária, e deixou de definir regras precisas e, principalmente, não conflitantes para que as conquistas da interiorização da carga não fossem de encontro à necessidade de remunerar os investimentos de zona primária. O resultado foi o ostracismo a que foram entregues os terminais de zona secundária, assim como a queda em seu faturamento.

Se, de um lado, a intenção foi estabelecer os recintos alfandegados em região de efetiva demanda, de outro, o governo brasileiro permitiu sua proliferação desordenada dentro do país, fechando os olhos à concorrência predatória que adviria fatalmente com o aumento da oferta dos serviços aduaneiros. Exemplos desta política foram mencionados no decorrer da pesquisa, como o caso das cidades vizinhas de Uberlândia e Uberaba. Além do mais, serviços que originalmente só poderiam ser executados em zona secundária foram estendidos à zona primária (como foi o caso do entreposto industrial), reforçando a percepção de que os interesses políticos prevalecem sobre os econômicos, ainda que os últimos sejam os que efetivamente garantem o crescimento sustentável do país.

Ainda no âmbito da questão política, ao responderem sobre os principais problemas inerentes ao trânsito aduaneiro, os entrevistados deixam a entender que a solução dos obstáculos passa por uma melhor definição dos papéis dos terminais de zona primária e de zona secundária. Opinam ainda que outras práticas deveriam somar-se a esta redefinição, tais como determinar, por força legal, que cargas destinadas ao interior do

país ou a regimes aduaneiros específicos sigam imediatamente para zona secundária; determinar o despacho sobre-rodas para mercadorias destinadas aos portos secos; e determinar que as empresas beneficiárias de regimes especiais de tributos (por exemplo, diferimento de ICMS) nacionalizem suas importações no estado que concedeu o benefício.

Os demais óbices à utilização dos portos secos, no aspecto político, ainda dizem respeito à interpretação da lei e às exigências dos órgãos gestores e anuentes. A interpretação de qualquer texto seja ele legal ou não, é um aspecto inerente à condição humana, podendo haver tantas interpretações de um mesmo assunto quantas sejam as pessoas. Contudo, no que se refere à prática conjunta dos órgãos gestores e anuentes, deveria haver uma clara identificação da hierarquia das funções fiscalizadoras, assim como a adoção de procedimentos padronizados, emanados por meio de ordens de serviço ou similar para todas as repartições aduaneiras, para que se evitem interpretações pessoais.

Ainda sobre os aspectos político-legais, ressalta-se o fato de que a opinião pública não possui histórico de descaminhos da aduana mineira e que, portanto, as decisões desta devem se fazer respeitar em outras repartições do território aduaneiro, a não ser em casos de denúncias de fraudes, contrabandos e outros atos ilícitos.

Nos aspectos tecnológicos estudados na pesquisa ressaltou-se a importância do Siscomex, sistema eletrônico de dados implantado pelo governo brasileiro, na desburocratização dos serviços aduaneiros. Quem opera em comércio exterior há mais de dez anos pode perceber que o Brasil deixou, em muito pouco tempo, de acumular papéis nas operações de importação e exportação. O início das atividades do Siscomex-exportação, em 1993, foi um marco na história do comércio exterior brasileiro, sendo o país o único a possuir um sistema com tal eficiência em nível mundial. Em 1997, assistimos à implantação do Siscomex-importação, e as inovações tecnológicas continuaram. Contudo, ainda pode evoluir muito mais, com maior redução da burocracia ou entrega de papéis, centralização das anuências no menor número de órgãos públicos e simplificação dos regimes aduaneiros (como, por exemplo, o *drawback*).

Uma demonstração contundente da revolução tecnológica aliada ao esforço exportador é a disponibilização de informações *on-line*, atualizadas e acessíveis a qualquer usuário, pessoa física ou jurídica. Na página do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior na internet, é possível encontrar todas as informações necessárias ao entendimento da sistemática do comércio exterior, servindo de fonte secundária segura para qualquer estudo sobre o assunto. Cabe ressaltar, neste sentido, a série *Aprendendo a Exportar*, que contempla, hoje<sup>21</sup>, além das informações padronizadas para qualquer exportador, outras sete séries setoriais (alimentos, artesanato, calçados, confecções, flores e plantas ornamentais, máquinas e equipamento e móveis), em que o empresário pode receber informações específicas de seu negócio.

As facilidades do Siscomex foram salientadas pelos entrevistados, e não houve queixas quanto a seu uso, salvo no que diz respeito à emissão do DTA, como já foi comentado. Quanto aos sistemas utilizados pelo Porto Seco GRANBEL, observou-se que são perfeitamente adequados às exigências dos usuários, não havendo proposições para sua melhoria. Seguindo o mesmo raciocínio, não há ressalvas quanto à tecnologia empregada pelo porto seco nas operações logísticas, pois, desde sua implantação, e por força legal, os recintos alfandegados já devem estar preparados para responder à demanda de seus usuários.

Os aspectos mercadológicos destacam a preocupação do Porto Seco GRANBEL no que diz respeito ao atendimento às exigências de seus clientes mas apontam para uma necessidade de maior agilização nos processos de carregamento e descarga. No que se refere aos comentários proferidos sobre os processos licitatórios dos portos secos e as estatísticas dos movimentos de cargas nos terminais de Minas Gerais, fica evidenciado que a concorrência predatória prejudica os importadores e exportadores, na medida em que as disputas por carga dificultam os procedimentos inerentes aos despachos aduaneiros. Contudo, a concorrência é salutar no que concerne aos valores dos serviços prestados, pois não somente ganham os empresários, como ganha o comércio brasileiro como um todo, graças à redução dos custos das operações, e, conseqüentemente, com ganhos em competitividade para o exportador brasileiro. De qualquer maneira, ao coibir uma concorrência predatória entre os terminais

---

<sup>21</sup> Agosto de 2004

alfandegados, o governo estimula novos investimentos, tão necessários ao desenvolvimento dos serviços de comércio exterior.

No que se refere à logística, o Porto Seco GRANBEL cumpre satisfatoriamente seu papel, oferecendo aos usuários instalações, equipamentos e pessoal capacitado para atender às exigências dos clientes no que for necessário em termos de armazenagem, acondicionamento, movimentação, carregamento, descarga etc. Em razão de sua especificidade, o Porto Seco GRANBEL até então não necessitou lançar mão dos modernos conceitos logísticos de armazenagem e distribuição (tipo radiofrequência, *transit point*, *cross-docking*, *merge in transit*, etc) ou horizontalizar as mercadorias armazenadas (graças a sistema *picking*, paletização dinâmica, elevadores montacarga, etc). A gestão dos estoques de mercadorias armazenadas nos regimes especiais é feita eletronicamente, e os clientes têm acesso *on-line* às informações de suas mercadorias graças aos sistemas EDI (com é o caso do e@di-online).

A razão da baixa utilização das modernas práticas logísticas prende-se ao fato de o porto seco desconhecer a carga que irá receber, quando o fará, quanto tempo ela permanecerá armazenada e quando ela sairá, pois essas decisões pertencem aos clientes, e não à permissionária. Em segundo lugar, não há como padronizar os sistemas de paletização, ou armazenagem, já que as dimensões, pesos e características das mercadorias são desconhecidos (muitas vezes, são mercadorias que permanecem no pátio, ou são volumosas, ou apresentam alguma característica incomum).

Dos aspectos estudados sobre os impactos na logística das operações de importação e exportação, constatou-se que o grande vilão ainda é o transporte, tanto o rodoviário por estar sucateado, quanto o ferroviário, que deveria ser a vocação natural para um país de dimensões continentais como o Brasil. Os entrevistados somam-se à imensa fila dos insatisfeitos que apontam o transporte como um dos maiores gargalos para o desenvolvimento da economia do país. Em recente estudo promovido pelo Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG), *Minas Gerais do Século XXI<sup>22</sup>*, o tema é exaustivamente analisado indicando que o desenvolvimento econômico do estado caminha no rastro da solução para o problema dos transportes. O estudo aponta para a

necessidade da implantação em Minas Gerais de plataformas logísticas, ou seja “um espaço fisicamente delimitado, otimizado e organizado por governos e/ou empresas privadas, no contexto de uma política de ordenação espacial e desenvolvimento regional, envolvendo várias instalações logísticas individuais que fazem uso comum de redes de infra-estrutura, particularmente recursos de telemática e de transporte multimodal”

Ainda no mesmo estudo, o BDMG destaca a participação do Porto Seco GRANBEL no futuro logístico do estado como um embrião para uma grande plataforma logística que integrará a Região Metropolitana de Belo Horizonte, afirmando que neste cenário se destaca a Usifast “um sistema integrado de logística e operações aduaneiras ..[...]. Compõe-se de uma estação aduaneira, uma divisão de logística industrial e um terminal para armazenagem de cargas e contêineres” (MINAS GERAIS, Vol III, pág .139).

Finalmente, não se pode falar em aumento de exportações sem mencionar diminuição de custos, embora se reconheça o esforço do Poder Público em minimizá-los. No que compete a esta pesquisa avaliar, os custos da logística das operações de comércio exterior ainda estão muito altos, o que freia a sua efetivação. Como custos estão sendo considerados não somente aqueles de ordem financeira, mas também, e em igual medida, os custos com a burocracia, com os desgastes gerados pela ineficiência na prestação de serviços que compõem a sistemática das exportações, as implicações destas ineficiências na imagem do exportador e do país, etc. Não se pretende propor nada de inovador, mas apenas apontar para a urgente necessidade de se atingir os mesmos parâmetros adotados pelos países mais desenvolvidos na logística global.

## **6.1 Limitações da pesquisa e sugestões para estudos futuros**

Uma das limitações desta pesquisa advém do método utilizado, pois as conclusões sobre um estudo de caso ficam restritas à unidade de análise estudada. Originalmente,

---

<sup>22</sup> Minas Gerais do Século XXI – Volume III Infra-estrutura: sustentando o desenvolvimento – pág 138 e 139.

pretendeu-se avaliar o comportamento de todos os portos secos do estado de Minas Gerais, mas as limitações financeiras, de tempo e de dados impediram que o estudo contemplasse essa proposta. Contudo, graças ao porte do Porto Seco GRANBEL e às implicações legais que obrigam os portos secos a seguirem as mesmas regras emanadas dos órgãos gestores do comércio exterior, muitas das práticas vivenciadas na unidade estudada podem ser generalizadas.

Outra limitação decorreu do fato de muitas das informações necessárias a um melhor esclarecimento dos problemas enfrentados pelos portos secos possuírem caráter confidencial, já que não pertencem à unidade pesquisada, mas aos clientes finais, importadores e exportadores que optam pelos seus serviços.

Ainda em relação à coleta dos dados, um conjunto de limitações decorreu do fato de a pesquisa limitar-se aos pareceres dos representantes dos clientes finais.

A subjetividade da pesquisadora, na condição de ex-funcionária do Porto Seco GRANBEL, pode ter comprometido, embora involuntariamente, a interpretação imparcial dos fatos, embora cuidados tenham sido tomados para evitar tais desvios.

Apesar das limitações encontradas, a autora acredita que tenha contribuído efetivamente para a construção de um saber mais consolidado sobre o tema. Contudo, algumas sugestões para estudos futuros podem ser efetuadas.

Uma análise mais aprofundada do Porto Seco GRANBEL poderia contemplar as opiniões dos clientes finais, importadores e exportadores, além de outros usuários que complementam a cadeia logística, como é o caso dos transportadores.

Visando obter um panorama do estado no que diz respeito aos demais terminais alfandegados, outras pesquisas poderiam abranger os demais portos secos do estado e também o aeroporto de Confins, fechando assim as possibilidades de análise da interiorização da logística das importações e exportações.

Ainda, pesquisas podem ser realizadas enfocando aspectos específicos das operações logísticas de importação e/ou exportação, como, por exemplo, um aprofundamento

sobre o trânsito aduaneiro, sobre os sistemas eletrônicos de dados (Siscomex, Mantra, ou similar) e sobre a participação dos órgãos anuentes.

Com a efetiva entrada em operação do regime aduaneiro de entreposto industrial nos portos secos, novas oportunidades de pesquisa sobre o tema poderão surgir, até mesmo fazendo paralelos com as *maquiladoras* mexicanas, uma vez que também nelas se executam operações de industrialização.

E finalmente, podemos apontar como fator limitante a velocidade das mudanças nas políticas de comércio exterior, sobretudo em um momento de impulsionamento das exportações e de políticas de estímulo no âmbito dos negócios internacionais.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ALDERSON, W. *Marketing Behavior and Executive Action*. Homewood, IL, Irwin. 1957 apud HUNT, S.D. *Foundations of Marketing Theory: toward a general theory of marketing*. Armonk, New York: M.E. Sharpe, Inc., 2002.

ALVES-MAZZOTTI, Alda Judith; GEWANDSZNAJDER, Fernando. *O Método nas Ciências Naturais e Sociais: pesquisa quantitativa e qualitativa*. São Paulo: Pioneira, 1998. 203 p.

ARBACHE, J.S. *Comércio Internacional, competitividade e políticas públicas no Brasil*. Texto para discussão n. 903 - IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília, 2002. Disponível no site [www.ipea.gov.br](http://www.ipea.gov.br) – Acesso em 08/05/2003. 49 p.

ARNOLD, J.R. T. *Administração de Materiais*. São Paulo: Atlas, 1999.

BALLOU, Ronald H. *Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física*. São Paulo: Atlas, 1993. 388 p.

\_\_\_\_\_. *Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial*. 4. ed.- Porto Alegre: Bookman,2001. 532 p

BASSI, Eduardo. *Globalização de Negócios: construindo estratégias competitivas*. São Paulo: Cultura Editores Associados, 2001. 185 p.

BARDIN, L. *Análise de Conteúdo*. Lisboa: Edições 70 Ltda, 1995. 225 p.

BERKOWITZ, Eric N.; KERIN, Roger A .; HARTLEY, Steven W.; RUDELIUS, Williams. *Marketing*. 6a.ed, volume I (Partes I, II e III)-Rio de Janeiro: LTC Editora.2000. 323 p.

\_\_\_\_\_. *Marketing*. 6a.ed, volume II ( Partes IV e V).Rio de Janeiro: LTC Editora.2000. 454p

BIZZELLI, João dos Santos; BARBOSA, Ricardo. *Noções Básicas de Importação*. 5ª.ed. São Paulo, Aduaneiras, 1996.211

BONELLI, R.; VEIGA, P. M ; BRITO, A . F. *As políticas industrial e de comércio Exterior no Brasil – Rumos e indefinições* . Texto para discussão n. 527 - IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Rio de Janeiro,1997. Disponível no site [www.ipea.gov.br](http://www.ipea.gov.br) – Acesso em 08/05/2003. 72p.

BONELLI, R; HAHN, L . *Resenha dos estudos recentes das relações comerciais brasileiras* . Texto para discussão n. 708 - IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada — Rio de Janeiro, 2000. Disponível no site [www.ipea.gov.br](http://www.ipea.gov.br) – Acesso em 08/05/2003. 88 p.

BOOTH, Wayne C; COLOMB, GregoryG.; WILLIAMS, Joseph M. *A arte da pesquisa*. São Paulo: Martins Fontes, 2000. 351 p.

BORSODI, R. *The distribution age*. D. Appleton and Co. New York, London. 1927. Disponível em <http://soilandhealth.org/03sov/0303critic/03038borsodi.dist.age/030308toc.htm>. Acesso em: 29 fev. 2004

BOWERSOX, Donald.J; CLOSS, David.J. *Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento*. São Paulo: Atlas, 2001. 594p.

BRASIL – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. *Aprendendo a Exportar* – site [www.mdic.gov.br](http://www.mdic.gov.br) , 2004.

\_\_\_\_\_. – Ministério dos Transportes – Transporte Aquaviário e Transporte Terrestre - site [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br), 2004.

\_\_\_\_\_. – Ministério dos Transportes – Agência Nacional de Transportes Terrestres – site [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br), 2004.

\_\_\_\_\_. - Ministério da Fazenda - site [www.fazenda.gov.br](http://www.fazenda.gov.br), 2004.

BRONZO, Marcelo. *Gestão da rede de suprimentos e estratégias de segmentação de fornecedores na cadeia produtiva da Fiat Automóveis S. A* . Tese (Doutorado em Administração). Faculdade de Ciências Econômicas. Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2001. p273.

CARDOSO, F. *Eadi, uma opção aduaneira vantajosa e econômica* IN Revista Tecnológica – Abril/2001, p. 42 a 55

CATEORA, Philip R; GRAHAM John L - *Marketing Internacional*. ed.10ª. Rio de Janeiro: LTC, 2001, p.486.

CAVALCANTI, M. A. F.H.; RIBEIRO, F. J. – *As exportações brasileiras no período 1977/96: desempenho e determinantes* – Texto para discussão n. 545 – IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Rio de Janeiro. Disponível no site [www.ipea.gov.br](http://www.ipea.gov.br) – Acesso em 08/05/2003. 46 p.

CHANDLER, Alfred. *Alfred Chandler; Ensaio para uma teoria histórica da grande empresa*. org.Thomas K. McCraw – Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas. 1998

CHRISTOPHER, M. *Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos*. São Paulo: Pioneira, 1997

CHRISTOPHER, M. *A logística do marketing*. São Paulo: Futura, 1999. 220 p.

CHURCHIL JR, Gilbert A; PETER, Paul J. *Marketing: criando valor para o cliente*. São Paulo: Saraiva, 2000. 627p.

CLARK, J.M. *Competition and the Objectives of Government Policy*. In *Monopoly and Competition and Their Regulation*, ed. E. Chamberlin, 317-37. London: Macmillan, 1954 *apud* HUNT, S.D. *Foundations of Marketing Theory: toward a general theory of marketing*. Armonk, New York: M.E. Sharpe, Inc., 2002. 102p.

CLARK, J.M. *Competition as a Dynamic Process*. Washington. DC: Brookings Institution. 1961 *apud* HUNT, S.D. *Foundations of Marketing Theory: toward a general theory of marketing*. Armonk, New York: M.E. Sharpe, Inc., 2002.

COBRA, M. *Administração de marketing* – 2.ed. – São Paulo: Atlas, 1992. 806 p.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI . *Custo Brasil: o que foi feito, o que ainda precisa ser feito* (coord. José Guilherme dos Reis, Roberto Magno Iglésias) – Brasília: CNI, PEC, 1998. Disponível no site [www.ipea.gov.br](http://www.ipea.gov.br) – Acesso em 12/05/2003. 64p.

CNT – Pesquisa de 2003 – disponível no site [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br). acesso em abril/04.

CONVERSE, P. D; HUEGY, H. W.-*The Elements of Marketing* - 5<sup>th</sup> edition – Prentice-Hall, Inc.1954.

DORNIER, Philippe-Pierre; ERNST, Ricardo; FENDER, Michel; KOUVELIS, Panos.- *Logística e operações globais: texto e casos*. São Paulo: Atlas, 2000. 719 p.

DRUCKER, Peter F. *Administrando para o Futuro*. São Paulo: Pioneira, 1992.

DUDDY, E. A; REVZAN D. A. *Marketing: An Institutional Approach*. McGraw-Hill Book Company, Inc, 1953.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da língua portuguesa*. 3.ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999. 2128p.

FLEURY Paulo Fernando; WANKE Peterr; FIGUEIREDO, Kleber Figueiredo. *Logística Empresarial: a perspectiva brasileira*. – São Paulo: Atlas, 2000. (Coleção COPPEAD de Administração). p. 372.

FONSECA, Roberto Giannetti. *Memórias de um trader. a história vivida do comércio exterior brasileiro nos anos 70 e 80* – São Paulo: IOB, 2002 . 322p.

GARCIA, Luís Martins. *Exportar: rotinas e procedimentos, incentivos e formação de preços*. 5 ed. São Paulo: Aduaneiras, 1996 217p

GARNIER, Luiz Roberto. *Marketing Internacional para brasileiros*, 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004. 324p.

GAROFALO FILHO, Emilio. *Dicionário de Comércio Exterior e Câmbio*. São Paulo: Saraiva, 2004. 388p

GOLDENBERG, Mirian. *A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: Record, 2000 . 107p.

GONÇALVES, Carlos Alberto; MEIRELLES, A. M. - *Manual de Elaboração de Trabalhos Técnicos e Científicos* . 2002 (mimeo)

GONÇALVES, R.; BAUMANN, R.; CANUTO, O .; PRADO, L. C. D. - *A Nova Economia Internacional: uma perspectiva brasileira*. Rio de Janeiro: Campus, 1998.

GOULART, L.; ARRUDA, C. A .; BRASIL, H. V. - *A evolução na dinâmica de internacionalização*. Revista Brasileira de Comércio Exterior. Rio de Janeiro. n. 41, out/nov/dez. p 31-40, 1994

GOULART, L; ARRUDA, C. A.;BRASIL, H. V. *A internacionalização de empresas brasileiras: motivações e alternativas* . In: ANAIS DO XVIII ENANPAD. Curitiba. Área Temática: Organizações. 1994 p. 297-311.

GREMAUD, Amaury P; VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval e TONETO JR, Rudinei. *Economia Brasileira Contemporânea* . São Paulo: Atlas, 1999. 371p.

HUNT, S.D. *Foundations of Marketing Theory: toward a general theory of marketing*. Armonk, New York: M.E. Sharpe, Inc., 2002. 324 p.

ICC. *Incoterms 2000: regras oficiais da ICC para interpretação de termos comerciais*.

*ICC official rules for the interpretation of trade terms/Coordenação João dos Santos Bizelli, tradução Elisangela Batista Nogueira, Samir Keedi*. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 253p.

IMD; Amos Tuck School of Business;HEC Paris; Templeton College University of Oxford (tradução Cláudio Ribeiro de Lucinda; revisão técnica Jean Jacques Salim). *Dominando os Mercados Globais*: Financial Times. São Paulo, Makron Books, 2001. 328p.

KEEGAN, W.J. e GREEN, M.C. *Princípios de Marketing Global*. São Paulo:Saraiva, 1999. 476p.

KOTABE, M.; HELSEN, K. *Administração de Marketing Global*. São Paulo: Atlas, 2000. 709p.

KOTLER, Philip. *Administração de Marketing: a edição do novo milênio*. São Paulo: Prentice Hall, 2000

LAMBERT, Douglas.M; STOCK James R; VANTINE, J.G. *Administração Estratégica da Logística* São Paulo: Vantine Consultoria, 1998. 912p.

LARA, José Edson. *O consórcio de exportação como um canal de comércio exterior*. Um estudo exploratório. 1986. 310 p. Dissertação (Mestrado em Administração) Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas. São Paulo, 1986

LARA, José Edson; COELHO, Flávio J.Passos. *A Assistência Governamental como Fator de Estímulo à Atividade Exportadora em Pequenas Empresas Brasileiras*: um estudo introdutório. III Workshop em Internacionalização de Empresas. IX Congresso Coppead de Administração, UFRJ, 28 e 29/11/2002, Rio de Janeiro. 2002 .

LARRAÑAGA, Félix Alfredo. *A gestão Logística Global*. – São Paulo: Aduaneiras, 2003. 252p.

LAVILLE, Christian; DIONNE, Jean. *A construção do saber. manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas*. Porto Alegre: Editora Artes Médicas Sul Ltda: Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999. 340p.

LOPEZ, José Manoel Cortinas. *Os custos logísticos do Comércio Exterior Brasileiro* – São Paulo: Aduaneiras, 2000 – 136p.

LOPEZ, José Manoel Cortinas.; GAMA. Marilza. *Comércio Exterior competitivo* – São Paulo: Aduaneiras, 2002 – 426p.

McCARTHY, E.J. *Marketing básico: uma visão gerencial* – Vol.I e II. Rio de Janeiro: Zahar, 1976 – 1.302p.

MAGNOLI, Demétrio. *Globalização: Estado nacional e espaço mundial*. São Paulo: Moderna, 1997. p96.

MALHOTRA, Naresh K. *Pesquisa de Marketing : uma orientação aplicada*. 3ª. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001. 719p.

MALINVERNI, C. *Momento de Decisão* IN Revista Tecnológica. Maio /2003. p48 a 61.

MALUF, Samia Nagib. *Administrando o Comércio Exterior do Brasil*. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MARTINELLI, Dante P.; VENTURA, Carla A. A. ; MACHADO, Juliano E. *Negociação Internacional*. São Paulo: Atlas, 2004. p.240.

MINAS GERAIS. Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais – *Minas Gerais no Século XXI* – Publicações disponível no site [www.bdmq.mg.gov.br](http://www.bdmq.mg.gov.br) para download.

MINERVINI, Nicola . *O Exportador* . 3.ed. São Paulo: Makron Books, 2001. 394p.

NEVES, M.F e SCARE, R.F (organizadores). *Marketing & Exportação*. São Paulo: Atlas, 2001.

NOVAES, Antônio Galvão. *Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação* – Rio de Janeiro: Campus, 2001. 409p.

OLIVEIRA, Carlos Tavares – Modernização dos Portos- 3 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 242p.

PORTER, Michel . E. *Competição. On competition: estratégias competitivas essenciais*. Rio de Janeiro: Campus, 1999. 515p.

POZO, Hamilton. *Administração de recursos materiais e patrimoniais: uma abordagem logística*

REGULAMENTO ADUANEIRO – 30ª edição. Publicação Edições Aduaneiras, 2000.199p.

ROCHA, Paulo César Alves . *Regulamento aduaneiro: anotado com textos legais transcritos*. 4.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001 . 560p

\_\_\_\_\_. *Logística e Aduana*.- São Paulo: Aduaneiras, 2001. 170p

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. *Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional*. 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001. 176p

SHETH J.N., GARDNER D.M.; GARRETT D.E. *Marketing Theory: Evolution and Evaluation*. John Wiley & Sons, Inc. 1988

SILVA REIS, M. A ; MACHLINE, Claude. *Estudo sobre a competitividade global da empresa brasileira na dimensão tempo*. FGV. Publicação: Avulsa n. 2/1999.

SOUZA, Cláudio Luiz G. *Roteiro Prático de Exportação e Importação: sistema básico operacional* – Belo Horizonte: Ed. Lider, 2003. 186p.

TAKEUCHI, A. R. S. P. *Estratégias de internacionalização da indústria de alimentos: o caso da Chocolates Garoto*. Tese de Mestrado, defesa em 29/6/01 – FACE UFMG.

THORSTENSEN, Vera. *OMC – Organização Mundial do Comércio: as regras do comércio internacional e a nova rodada de negociações multilaterais*. 2.ed.- São Paulo: Aduaneiras, 2001. p520.

VERGARA, Sílvia.C. *Projetos e relatórios de pesquisa em administração*. São Paulo: Atlas, 2000.

VIANA, João José. *Administração de materiais: um enfoque prático*. São Paulo: Atlas, 2002. p 448.

VAZQUEZ, José Lopes. *O Comércio Exterior Brasileiro*. São Paulo: Atlas, 2001. 325 p.  
WELD, L.D.H ; CLARK Clark, F.E. *Marketing Agricultural Products in the United States*. The Macmillian Company. Edição Junho,1949.

## **ANEXOS**

- A - Principais ferrovias brasileiras
- B - Principais documentos de importação e exportação
- C - Comissárias de despacho
- D - Questionário
- E - Fotos Porto Seco GRANBEL - Usifast Logística Industrial S/A

## **ANEXO A - PRINCIPAIS FERROVIAS BRASILEIRAS**

Ministério de Transportes Informações disponíveis no site [www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br).

### **1) ALL - AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA DO BRASIL S.A**

**Extensão da Malha:** 6.586 km.

**Área de atuação:** Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

**Início da Operação:** 01/03/97.

**Principais Cargas:** farelo de soja, derivados de petróleo, álcool, arroz, adubo e soja.

**Bitola:** 1,00m.

**Entroncamentos:**

- FERROBAN (Pinhalzinho e Ourinhos-SP) - bitola de 1,00m;
- FERROESTE (Guarapuava-PR) - bitola de 1,00m;
- Ferrovia Uruguaia (Rivera) - bitola de 1,435m;
- Ferrovia Argentina (Paso de Los Libres) - bitola de 1,00m.

**Intermodalidade Portos x Ferrovia:**

- Portos de Paranaguá-PR, São Francisco do Sul-SC, Porto Alegre-RS e Rio Grande-RS.

### **2) CFN - COMPANHIA FERROVIÁRIA NORDESTE**

**Extensão da Malha:** 4.534 km.

**Área de atuação:** Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas.

**Início da Operação:** 01/01/98.

**Principais Cargas:** derivados de petróleo, álcool, cimento e ferro-gusa.

**Bitola:** 1,00m.

**Entroncamento:**

- Estrada de Ferro Carajás (Itaqui-MA) - bitola mista,
- FCA (Propriá-SE) - bitola de 1,00m.

**Intermodalidade Portos x Ferrovia:**

- Portos de Itaqui-MA, Mucuripe-CE, Natal-RN e Recife-PE.

### **3) ESTRADA DE FERRO CARAJÁS - EFC**

**Extensão da Malha:** 892 km.

**Área de atuação:** Pará e Maranhão, interligando a mina de Carajás (PA) ao terminal marítimo de Ponta da Madeira no Porto de Itaqui (MA).

**Início da Operação Pós-desestatização da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD, responsável pela concessão da EFC:** 01/07/97.

**Principais Cargas:** minério de ferro, minério de manganês, ferro-gusa, veículos, combustível e soja.

**Bitola:** 1,60 m.

**Entroncamentos:**

- Ferrovia Norte-Sul (Açailândia-MA) - bitola de 1,60m;
- Companhia Ferroviária do Nordeste (Itaqui-MA) - bitola mista (1,60/1,00m).

**Intermodalidade Porto x Ferrovia:** Porto de Itaqui-MA.

#### **4) ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS - EFVM**

Extensão da Malha: 898 km.

**Área de atuação:** Espírito Santos e Minas Gerais ligando as jazidas da CVRD, em Minas Gerais, ao Porto de Tubarão (ES).

**Início da Operação Pós-desestatização da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD, responsável pela concessão da EFVM:** 01/07/97.

**Principais Cargas:** minério de ferro, calcário, carvão mineral, ferro-gusa, aço, coque, farelo de soja, escória, derivados de petróleo, cimento e celulose.

**Bitola:** 1,00m.

##### **Entroncamentos:**

- FCA (Vitória-ES) - bitola de 1,00m;
- FCA (Pátio Intermediário da Açominas, Eng. Lafaiete Bandeira e Capitão Eduardo-MG) - bitola mista (1,60/1,00m).

**Intermodalidade Porto x Ferrovia:** Porto de Tubarão-ES.

#### **5) FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA S.A. - FCA**

Extensão da Malha: 7.080 km.

**Área de atuação:** Minas Gerais, Goiás, Bahia, Sergipe, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Distrito Federal.

**Início da Operação:** 01/09/96.

**Principais Cargas:** derivados de petróleo, cimento, calcário, farelo de soja, trigo e soja.

**Bitola:** 1,00m e mista.

##### **Entroncamentos:**

- Estrada de Ferro Vitória Minas (Vitória-ES) - bitola de 1,00m;
- EFVM (Capitão Eduardo-MG) - bitola mista (1,60/1,00m);
- MRS Logística (Ferrugem, Miguel Burnier-MG e Três Rios-RJ) - bitola mista (1,60/1,00m);
- MRS e EFVM (Eng. Lafaiete Bandeira-MG) - bitola mista (1,60/1,00m);
- Cia. Ferroviária do Nordeste (Propriá-SE) - bitola de 1,00m;
- FERROBAN (Uberaba-MG) - bitola de 1,00m.

##### **Intermodalidade Portos x Ferrovia:**

- Portos do Rio de Janeiro-RJ, Vitória-ES e Angra dos Reis-RJ;
- Terminal hidroviário de Coqueiros (Aracaju-SE).

#### **6) FERROBAN - FERROVIAS BANDEIRANTES S.A.**

Extensão da Malha: 4.236 km.

**Área de atuação:** São Paulo e Minas Gerais, interligando as ferrovias Sul Atlântico S.A., Centro Atlântica S.A., Novoeste S.A. e Ferronorte S.A..

**Início da Operação:** 01/01/99.

**Principais Cargas:** derivados de petróleo, adubos, grãos, minerais e *pellets*.

**Bitola:** larga (1.463 km), métrica (2.427 km) e mista (296 km).

##### **Entroncamentos:**

- FCA (Uberaba-MG) - bitola de 1,00m;
- MRS Logística (Jundiaí e Lapa-SP) - bitola de 1,60m;
- MRS Logística (Perequê-SP) - bitola mista (1,60/1,00m);

- ALL (Pinhalzinho e Ourinhos-SP) - bitola de 1,00m;
- NOVOESTE (Bauru-SP) - bitola 1,00m;
- FERRONORTE (Santa Fé do Sul-SP) - bitola de 1,60m.

**Intermodalidade Portos X Ferrovia:**

- Porto de Santos;
- Portos fluviais de Pederneiras (Rio Tietê) - SP, Panorama e Presidente Epitácio (Rio Paraná) - SP.

**7) FERROESTE - ESTRADA DE FERRO PARANÁ OESTE S.A.**

A FERROESTE subconcedeu sua malha para a Ferrovia Paraná S.A. - FERROPAR, para explorar o serviço de transporte ferroviário de cargas.

**Extensão da Malha:** 249,4 km.

**Área de atuação:** entre Guarapuava e Cascavel, no Estado do Paraná.

**Início da Operação:** 01/03/97.

**Bitola:** 1,00 m.

**Principais Cargas:** soja, calcário, farelo, cimento, adubo, trigo.

**Entroncamentos:** ALL (Guarapuava-PR) - bitola de 1,00m.

**8) FERRONORTE**

**Projeto Básico**

É um projeto de longo prazo, estritamente privado, não acarretando ônus para a União. Pretende-se interligar Cuiabá (MT) a Uberlândia (MG), Santa Fé do Sul (SP), Porto Velho (RO) e Santarém (PA).

Abre a possibilidade de escoamento da produção da região Centro-Oeste pelos portos de Santos (SP) e Sepetiba (RJ).

**Características Físicas**

- Bitola: 1,60/1,00 m.

**Ferrovias Projetadas**

- Extensão do trecho: 5.228 km, sendo:

- Cuiabá – Alto Araguaia (MT) – Aparecida do Taboado (MS): 957 km;
- Alto Araguaia – Uberlândia : 771 km;
- Cuiabá – Porto Velho: 1.500 km; e
- Cuiabá – Santarém: 2.000 km

**9) FERROVIA TEREZA CRISTINA S.A. - FTC**

Extensão da Malha: 164 km.

**Área de atuação:** Santa Catarina.

**Início da Operação:** 01/02/97.

**Principal Carga:** carvão mineral tipo energético da Usina Termoelétrica GERASUL.

**Bitola:** 1,00m.

**Entroncamentos:** nenhum.

**Intermodalidade Porto x Ferrovia:** Porto de Imbituba-SC.

## **10) MRS LOGÍSTICA S.A.**

Extensão da Malha: 1.674 km.

**Área de atuação:** Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais.

**Início da Operação:** 01/12/96.

**Principais Cargas:** minério de ferro, coque, enxofre, calcário, contêineres, cimento, produtos siderúrgicos, carvão e ferro-gusa.

**Bitola:** 1,60m e mista (1,60/1,00m).

### **Entroncamentos:**

- Ferrovia Centro-Atlântica (Eng. Lafaiete Bandeira, Ferrugem, Miguel Burnier-MG e Três Rios-RJ) - bitola mista (1,60/1,00m);
- EFVM (Pátio Intermediário da Açominas-MG) - bitola mista (1,60/1,00m);
- FERROBAN (Jundiá e Lapa-SP) - bitola de 1,60m;
- FERROBAN (Perequê-SP) - bitola mista (1,60/1,00m).

### **Intermodalidade Portos x Ferrovia:**

- Portos do Rio de Janeiro, Sepetiba-RJ e Santos-SP.

## **11) NOVOESTE - FERROVIA NOVOESTE S.A.**

Extensão da Malha: 1.621 km.

**Área de atuação:** São Paulo e Mato Grosso do Sul.

**Início da Operação:** 01/07/96.

**Principais Cargas:** derivados de petróleo, minérios de ferro e manganês, soja, produtos siderúrgicos e farelo de soja.

**Bitola:** 1,00m.

### **Entroncamentos:**

- FERROBAN (Bauru-SP) - bitola de 1,00m;
- Ferrovia Boliviana (Corumbá-MS) - bitola de 1,00m.

### **Intermodalidade Portos x Ferrovia:**

- Porto Esperança (Rio Paraguai) -MS;
- Terminal hidroviário de Ladário (Rio Paraguai) -MS.

ANEXO B - PRINCIPAIS DOCUMENTOS DE EXPORTAÇÃO

## Conhecimento de Embarque Marítimo - (B/L)

CODE NAME: "CONGENBILL" - EDITION 1994

B/L Nº

Shipper \_\_\_\_\_

**BILL OF LADING**  
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Consignee \_\_\_\_\_

Notify Adress \_\_\_\_\_

Vessel \_\_\_\_\_ Port of loading \_\_\_\_\_

Port of discharge \_\_\_\_\_

Shipper's description of goods \_\_\_\_\_

(of which \_\_\_\_\_ being responsible for loss or damage howsoever arising)

on deck at shipper's risk: the carrier not

Freight payable as per  
CHARTER-PARTY dated:  
Received on account of freight:

Time used for loading.....days.....hours.

**SHIPPED**

at the port loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the port of discharge or discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the master or agents of the said Vessel has signed the number of Bills Of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

Freight payable at	Place and date of issue
--------------------	-------------------------

Number of original Bs/L	Signature
-------------------------	-----------

## Conhecimento de Embarque - Aéreo (AWB)

Shipper's Name and Address		Shipper's account number		Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity									
Consigner's Name and Address		Consignee's account number											
Issuing carrier's Agent Name and City				Accounting Information									
Agent's IATA Code		Account No.											
Airport of departure (Addr of first carrier) and requested Routing													
to	Routing and destination			to	by	to	by	Currency	CHGS code	WT/VAL PPD / COLL	other PPD / COLL	Declared value for carriage	Declared value for customs
Airport of destination	Flight/Date for carrier use only			Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE - If shipper requests insurance in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked amount of insurance					
Handing Information													
No of Pieces RCP	Gross Weight	Kg Lb	Rate Class Commodity Item No	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and quantity of goods (incl. dimensions and volume)						
Prepaid		Weight Charge		Collect		Others Charges							
						Insurance Premium							
Valuation Charge													
Tax													
Total other charges due agent						Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulation.							
Total other charges due carrier													
Total prepaid													
Currency Conversion Rates						cc charges in Dest. Currency						Signature of Shipper or his Agent	
For Carriers Use Only at Destination						Charges at destination						Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent	
						Total collect charges							







# NOTA FISCAL - Mod.01

SAÍDA  ENTRADA DESTINATÁRIO/REMETENTE

Data Limite para emissão: dd/mm/aa

<b>Natureza da Operação</b> Mercadoria destinada à Exportação	<b>CF/OP</b>	Inscrição Estadual do substitutivo tributário	CNPJ:
			CF/DF:

Data de Emissão:

Data de Saída / Entrada:

Hora da Saída:

## DESTINÁRIO/REMETENTE

Nome/Razão Social:			
Endereço:		Bairro:	
Município:	Fone/Fax:	UF:	Inscrição Estadual:

## FATURA

Pagamento mediante Carta de Crédito à vista
---

## DADOS DO PRODUTO/SERVIÇO

Cod. Prod.	Descrição	Cis. Fis.	Sit. Tribut.	Unid. Pç.	Quant.	Vi. Unit. R\$	Vi. Total R\$	Aliq. IPI	Aliq. ICMS	Vi. IPI R\$

## CÁLCULO DO IMPOSTO

Base de Cálculo ICMS	Vi. do ICMS	Base de Cálculo ICMS subst.	Vi. ICMS subst.	Vi. Total Produtos
Vi. do Frete	Vi. do Seguro	Outras despesas acessórias	Vi. Total IPI	Vi. Total da Nota

## TRANSPORTADOR/VOLUMES TRANSPORTADOS

Nome / Razão Social	Frete por conta	Placa do Veículo	UF	CNPJ	
1-Emitente					
2-Destinatário					
Endereço		Município	UF	Inscrição Estadual	
Quantidade	Espécie	Marca	Número	Peso Bruto	Peso Líquido

## DADOS ADICIONAIS

## CÓDIGO DE SITUAÇÃO TRIBUTÁRIA

Mercadorias destinadas à Exportação RE No. 000000 de dd/mm/aa	A) Tabela "A" Ordem da Mercadoria 0- Nacional 1- Estrangeira - Importação direta 2- Estrangeira - Adquirida no mercado interno	B) Tabela "B" Trib. ICMS 0 - Tributada integralmente 1 - Tributada e com cobrança do ICMS por substituição tributária 2- Com redução de base de cálculo 3- Isenta ou não tributada e com 4- Isenta ou não tributada 5- Com suspensão ou deferimento 6- ICMS cobrado anteriormente por 7- Outrasmm
Não incidência do ICMS conforme a Lei 1254/96, art. 3º, item 1.		
Não incidência do IPI, conforme artigo 40, inciso 6º, decreto 2637/98.		

# Certificado de Origem

*Certificado de Origem  
Certificate of Origin*

Exportador (Exporter)		
Endereço (Address)		
Comprador (Buyer)		
Endereço (Address)		
Consignatário (Consignee)		
Endereço (Address)		
Nome e país do porto de destino - Name and country of the destiny port		
Volume(s) / Volume(s)		Via de transporte / Means of Transport
Peso Bruto / Gross Weight		Peso líquido / Net Weight
NCM/SH(I)	Denominação das mercadorias / Description of merchandises	US\$ - FOB
<b>Declaração de origem / Declaration of Origin</b>		
Declaramos que a(s) mercadoria(s) acima indicada(s) e correspondente(s) a nossa fatura comercial nº _____ é (são) de origem brasileira.		We hereby declare that the above merchandise(s), corresponding to our invoice nº _____ is (are) of brazilian origin.
Belo Horizonte,		<i>Data, Carimbo e Assinatura do Exportador Date, Stamp and Signature of Exporter</i>
<b>Certificação de Origem / Certification of origin</b>		
A vista de documentos apresentados, certificamos a veracidade da declaração acima.		In presence of documents we hereby certify that the above declaration is correct.
Belo Horizonte,		<i>Data, Carimbo e Assinatura do Exportador Date, Stamp and Signature of Exporter</i>
<i>(I) Nomenclatura Comum do Mercosul / Mercosul's Commodities Nomenclature</i>		

**Relatório Mensal de Entrada  
Valor CIF R\$ por Comissária  
Período de 01-01-2003 a 31-12-2003**

<b>COMISSÁRIAS*</b>	<b>Valor CIF R\$</b>	<b>%</b>
1	49.173,61	0,01
2	890.979,35	0,15
3	16.869.547,19	2,92
4	34.452.108,98	5,96
5	987.746,28	0,17
6	96.957,64	0,02
7	14.675.811,40	2,54
8	1.529.240,53	0,26
9	650.744,73	0,11
10	1.958.255,71	0,34
11	17.396.352,25	3,01
12	4.106.377,14	0,71
13	1.994.985,36	0,35
14	10.075.703,76	1,74
15	5.155.174,72	0,89
16	65.364,02	0,01
17	19.915.141,72	3,44
18	6.036.237,68	1,04
19	147.465.236,94	25,50
20	1.372.650,85	0,24
21	132.735,91	0,02
22	763.434,65	0,13
23	87.976.843,69	15,22
24	7.236.372,95	1,25
25	597.066,23	0,10
26	2.098.689,22	0,36
27	48.186.978,48	8,33
28	4.501.297,63	0,78
29	22.068.948,75	3,82
30	2.175.288,21	0,38
31	14.615.918,19	2,53
32	5.267.883,54	0,91
33	19.197.789,92	3,32
34	74.852.979,79	12,95
OUTRAS	2.796.021,39	0,48
	<b>578.212.038,41</b>	<b>100</b>

\* O nome das comissárias foi propositalmente omitido a pedido dos respondentes



Universidade Federal de Minas Gerais  
Departamento de Ciências Administrativas  
Centro de Pós-graduação e Pesquisas em Administração - CEPEAD  
Curso de Mestrado em Administração

Prezado despachante,

Agradecemos desde já sua resposta a este questionário. Sua opinião sobre o Porto Seco de Betim, (permissionária USIFAST ) é muito importante para o estudo que a Universidade Federal de Minas Gerais está fazendo sobre a logística das operações de importação e exportação. Ressaltamos que TODAS as informações prestadas serão mantidas sob sigilo absoluto e que sua identidade não será divulgada.

Prof. José Edson Lara  
Orientador da Pesquisa – CEPEAD/UFMG

Dolores Belico  
Mestranda em Administração – CEPEAD/UFMG

1ª PARTE – DADOS GERAIS

1) Nome da comissão: \_\_\_\_\_ Tempo de funcionamento da comissão em B.H.: \_\_\_\_\_ Nº de despachantes que possui: \_\_\_\_\_

2) Há quanto tempo você trabalha em comércio exterior? \_\_\_\_\_

3) As estatísticas de Comércio Exterior nos últimos 5 anos sinalizam que MENOS DE 3% DO VOLUME dos despachos de exportações e/ou importações brasileiras realizam-se nos Portos Secos mineiros. Na sua opinião a baixa utilização dos Portos Secos pode ser explicada por (marque 3 causas de importação e 3 de exportação):

IMPORTAÇÕES

- cobrança de **altos custos para emissão** da DTA
- excesso de burocracia por parte da SRF na **emissão da DTA** na zona primária
- melhoria** no atendimento dos **portos** tornam desnecessários os Portos Secos nas **importações**
- possibilidade de **roubo/extravio de carga em trânsito** nas importações
- dificuldade de **finalização** de transito em **zona secundaria**
- os importadores não** conhecem os Portos Secos
- frete** para mercadoria em transito é **mais alto** na importação
- o atendimento dos Portos Secos **piorou nos despachos de importação**
- outro \_\_\_\_\_

EXPORTAÇÕES

- dificuldade** na obtenção da **DTA na zona secundária**
- excesso de burocracia por parte da SRF na **liberação da exportação**
- melhoria no** atendimento dos **portos** tornam desnecessários os Portos Secos nas **exportações**
- possibilidade de **roubo/extravio de carga em trânsito** nas exportações
- dificuldade de **finalização** de transito em **zona primaria**
- exportadores não** conhecem os Portos Secos
- frete** para mercadoria em transito é **mais alto** na exportação
- o atendimento dos Portos Secos **piorou nos despachos de exportação**
- outro \_\_\_\_\_

2ª. PARTE – INSTRUÇÕES GERAIS – As afirmativas abaixo referem-se a diferentes opiniões sobre o uso dos Portos Secos nas operações de importação e exportação. Por favor indique seu grau de concordância ou discordância, com cada uma das afirmativas, segundo a escala abaixo:

1 – se concorda totalmente      2 – se apenas concorda      3 – se não concorda nem discorda      4 – se apenas discorda      5 – se discorda totalmente

	Concordo totalmente 1	2	3	4	Discordo totalmente 5
<b>Legislação aduaneira</b>					
1 – As mudanças frequentes na legislação aduaneira levam à redução do uso dos Portos Secos					
2 – A elevação do dólar favorece o aumento das operações de EXPORTAÇÃO via Portos Secos					
3 – A elevação do dólar leva a redução do volume das operações de IMPORTAÇÃO via Portos Secos					
4 - A liberdade de interpretação da legislação por parte dos fiscais da Receita Federal traz obstáculos ao uso dos Portos Secos					
5 – Se for permitido pela legislação a isenção e/ou diferimento de ICMS (de uma importação destinada a Minas Gerais), quando a nacionalização ocorrer em território mineiro, haverá aumento do uso dos Portos Secos do estado.					
6– O funcionamento da Receita Federal entre segunda e sexta-feira somente em horário comercial, diminui o uso dos Portos Secos.					
<b>Trânsito aduaneiro</b>					
7 – O excesso de burocracia na zona primária para a obtenção do DTA dificulta o uso dos Portos Secos					
8 – O excesso de exigências dos fiscais de zona primária impedem o trânsito aduaneiro (início e conclusão do trânsito)					
9 – O preço dos fretes para o regime de DTA dificultam o trânsito aduaneiro					
10 – O roubo de carga e vandalismo, apesar de serem problemas graves, não impedem o trânsito aduaneiro					
11 – A cobrança de armazenagem na zona primária, de mercadoria destinada à zona secundária, apesar de aumentar o custo da operação, não impede o trânsito aduaneiro					
12– Nas importações, o pagamento do frete de retorno ao porto do container vazio, inviabiliza o trânsito aduaneiro					
13– Nas exportações, o pagamento do frete do container vazio, para carregamento nos Portos Secos, inviabiliza o trânsito aduaneiro					
14 – A concorrência entre portos da zona primária e Portos Secos prejudica importadores e exportadores					
<b>Desembaraço de importação e exportação na USIFAST</b>					
15 – As exigências por parte da Receita Federal dificultam o uso do Porto Seco					
16– As exigências por parte da Receita Estadual dificultam o uso do Porto Seco					
17 – A lentidão dos funcionários da Usifast para acusar presença de carga dificulta o uso do Porto Seco					
18 – O tratamento igual para empresas, independentemente do histórico de cada uma com a alfândega, reduz o uso do Porto Seco da Usifast, já que em outros recintos alfandegados o tratamento é diferenciado.					

19 – As exigências da Vigilância Sanitária dificultam o uso do porto seco					
20– As exigências do Ministério da Agricultura dificultam o uso do porto seco					
21– As dificuldades da Receita Federal para acusar presença de carga atrapalham o uso do porto seco					
22– A lentidão e/ou ausência de fiscais para verificar integridade dos lacres dificultam o uso do porto seco					
<b>Movimentação e armazenagem na Usifast</b>					
23 – O espaço de armazenagem (área coberta e área de pátio) atende às exigências dos clientes					
24 – Os equipamentos (empilhadeiras, porta-pallets, ferramentas, etc) são suficientes para atender as operações na Usifast					
25 - O manuseio da carga é feito de acordo às exigências dos clientes					
26 – A identificação da carga é feito de acordo às exigências dos clientes					
27 – A falta de agilidade nas operações de carregamento/descarga dificulta as operações na Usifast					
28 – Os erros de lançamentos de dados por parte dos funcionários da Usifast dificulta as operações no porto seco					
29 – Os sistemas de dados da Usifast atendem as exigências dos clientes					
30 – Os sistemas de dados da Usifast facilitam as operações					
31 - A separação de carga por referencia é um serviço que estimula o uso da Usifast					
32 – A paletização de carga solta facilita as operações de movimentação					
<b>Relações comerciais</b>					
33 – Prefiro trabalhar na zona primária onde sou mais bem atendido					
34– Prefiro trabalhar no Porto Seco da Usifast onde sou mais bem atendido					
35– Os custos dos serviços no Porto Seco inviabilizam sua utilização					
36– O tratamento dado pela Usifast aos despachantes aumenta sua utilização					
<b>Desempenho da Usifast</b>					
37 – As operações de recebimento da mercadoria são bem desempenhadas					
38 – As operações de carregamento e descarga são bem desempenhadas					
39 – As operações de movimentação da mercadoria são bem desempenhadas					
40 – As operações de armazenagem da mercadoria são bem desempenhadas					
41 – As operações de controle da mercadoria são bem desempenhadas					
42 – O pessoal da portaria da Usifast desempenha bem suas funções					
43 – O pessoal do armazém desempenha bem suas funções					
44 – O pessoal do controle desempenha bem suas funções					
45 – O pessoal do comercial desempenha bem suas funções					
46 – A Receita Federal na Usifast desempenha bem suas funções					
47 – O Ministério da Agricultura na Usifast desempenha bem suas funções					
48 – A Vigilância Sanitária na Usifast desempenha bem suas funções					

**MUITO OBRIGADO POR SUA COLABORAÇÃO!!**

## ANEXO E - FOTOS DO PORTO SECO BRANBEL



Carregamento de um vagão no ramal ferroviário  
Fonte: [www.usifast.com.br](http://www.usifast.com.br)



Vista aérea do Porto Seco Granbel  
Fonte: [www.usifast.com.br](http://www.usifast.com.br)



Equipamentos do Porto Seco  
Fonte: [www.usifast.com.br](http://www.usifast.com.br)



Vista do interior do armazém alfandegado  
Fonte: [www.usifast.com.br](http://www.usifast.com.br)