

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

PATRÍCIA AUGUSTA MEDEIROS DE SOUZA

**Estimativa e análise de custos para o processo de importação de Vinhos Finos
Chilenos**

Belo Horizonte

2012

Patrícia Augusta Medeiros de Souza

**Estimativa e análise de custos para o processo de importação de Vinhos
Finos Chilenos**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Especialização em Gestão Estratégica (Pós-Graduação Lato Sensu) do CEPEAD/CAD/FACE da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do Certificado de Especialista em Gestão Estratégica em Finanças. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a banca examinadora em 05 de Julho de 2010.

Belo Horizonte 2012



Universidade Federal de Minas Gerais
Faculdade de Ciências Econômicas
Departamento de Ciências Administrativas
Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração
Curso de Especialização e Gestão Estratégica

ATA DA DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO do(a) Senhor(a) PATRÍCIA AUGUSTA MEDEIROS DE SOUZA, REGISTRO Nº 2011675132. No dia 31/08/2012, às 19:00 horas, reuniu-se na Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, a Comissão Examinadora de Trabalho de Conclusão de Curso - TCC, indicada pela Coordenação do Curso de Especialização e Gestão Estratégica - CEGE, para julgar o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado "Estimação e análise de custos para o processo de importação de Vinhos Finos Chilenos: um estudo de caso", requisito para a obtenção do Título de Especialista. Abrindo a sessão, o orientador(a) e Presidente da Comissão, Professor(a) Antônio Artur de Souza, após dar conhecimento aos presentes do teor das Normas Regulamentares de apresentação do TCC, passou a palavra ao aluno(a) para apresentação de seu trabalho. Seguiu-se a arguição pelos examinadores, seguido das respostas do(a) aluno(a). Logo após, a Comissão se reuniu sem a presença do(a) aluno(a) e do público, para avaliação do TCC, que foi considerado:

APROVADO

APROVAÇÃO CONDICIONADA A SATISFAÇÃO DAS EXIGÊNCIAS CONSTANTES NO VERSO DESTA FOLHA, NO PRAZO FIXADO PELA BANCA EXAMINADORA (PRAZO MÁXIMO de 60 SESSENTA DIAS)

NÃO APROVADO

O resultado final foi comunicado publicamente ao(a) aluno(a) pelo orientador e Presidente da Comissão. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou a reunião e lavrou a presente ATA, que será assinada por todos os membros participantes da Comissão Examinadora. Belo Horizonte, 31/08/2012.

Prof. Antônio Artur de Souza
(Orientador)

Prof. Hudson Fernandes Amaral

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus pela dádiva da vida e pela força que me concedeu para vencer os obstáculos e conseguir idealizar meus projetos.

Sou grata a minha mãe pelo amor incondicional, por ter compartilhado lágrimas e sorrisos e por ter me ensinado a não desistir dos meus sonhos. Ao meu pai pelo exemplo de vida e por não ter medido esforços para me ajudar.

Agradeço aos meus irmãos Cláudio e Ricardo pelo amor, incentivo, paciência e confiança, vocês são um exemplo para mim.

Ao meu namorado pela compreensão, apoio e amor. Aos meus familiares e amigos pelo estímulo.

Nesse momento, sintetizo um agradecimento especial a todos os meus amigos que fizeram parte da minha vida durante este período, proporcionando e ao mesmo tempo dividindo momentos de alegrias, tristezas, experiências, conquistas,...

Não posso esquecer de agradecer a todos os mestres que enfatizaram um aprendizado diferenciado e significativo para compor o meu lado profissional e também pessoal.

Enfatizo um agradecimento especial ao meu professor orientador Antônio Artur de Souza, pela compreensão por seu apoio e inspiração no amadurecimento dos meus conhecimentos e conceitos e pela ajuda fundamental para a finalização do meu trabalho de conclusão de curso, principalmente nesse momento de fechamento do respectivo estudo.

LISTA DE SIGLAS

ABBA - Associação Brasileira de Exportadores e Importadores de Alimentos e Bebidas

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

FMI - Fundo Monetário Internacional

ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária

MERCOSUL - Mercado Comum do Sul

MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

II - Imposto de Importação

IPI - Imposto sobre produtos industrializados

ICMS - Impostos sobre circulação de mercadorias e prestação de serviços

PIS - Programa de Integração Social

COFINS - Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social

LI - Licença de importação

NCM - Nomenclatura Comum do Mercosul

SRF - Secretaria de Receita Federal

TEC - Tarifa Externa Comum

EXW - Ex Works

AFRMM - Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante

FOB - Free on board

EADI - Estação Aduaneira Interior

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Importações Brasileiras por país de origem.	15
Figura 2 - Organograma da Premium	39

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Síntese dos componentes de custos na importação.....	26
Quadro 2 - Tributos na importação	27
Quadro 3 - Síntese dos documentos do processo de importação	29
Quadro 4 – Incoterms e suas responsabilidades	32
Quadro 5 – Canais de Parametrização.....	34
Quadro 6 – Fato Gerador, a Base de Cálculo e a Alíquota dos Tributos Incidentes sobre o Processo de Importação.	36
Quadro 7 – Modelo de Pró-Forma	45
Quadro 8 – Planilha para acompanhamento	65

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Balanço das exportações e importações de uvas, sucos de uvas, vinhos e derivados: valores em U\$ 1.000,00 (FOB) – Brasil – 2008/2010.....	14
Tabela 2 - Participação das exportações e importações de vinhos em relação aos vinhos de viníferas comercializados no Brasil, em 1000 litros, 2006/2010.	15
Tabela 3 - Principais países de origem das importações.....	15
Tabela 4 - Relação de custos de transporte internacional – Frete rodoviário	50
Tabela 5 - Relação de custos de transporte nacional – Frete rodoviário	50
Tabela 6 - Resumo total dos custos de transporte e seguro.....	51
Tabela 7 - Base de cálculo para impostos federais	52
Tabela 8 - Base de cálculo e valores dos impostos federais	52
Tabela 9 - Relação dos custos com desembaraço	52
Tabela 10 - Relação do custo logístico total	53
Tabela 11 - Participação do custo logístico no custo final do produto	53
Tabela 12 - Custo nacionalizado unitário do produto.....	53
Tabela 13 - Relação de custos de transporte internacional – Frete marítimo.....	54
Tabela 14 - Resumo total dos custos de transporte e seguro.....	54
Tabela 15 - Relação dos custos de armazenagem e movimentação.....	56
Tabela 16 - Base de cálculo para impostos federais	56
Tabela 17 - Base de cálculo e valores dos impostos federais	57
Tabela 18 - Relação dos custos com desembaraço	59
Tabela 19 – Relação do custo logístico total	59
Tabela 20 - Participação do custo logístico no custo final do produto	60
Tabela 21 - Custo nacionalizado unitário do produto.....	60

RESUMO

O volume de importação no Brasil é representativo e pouco abordado, pois o foco é em relação aos incentivos de exportação. Diante deste fato abordou-se a estimação de custos da importação, seus benefícios e suas mudanças nos mercados mundiais e regionais de vinhos, além dos significativos impactos causados nas vinícolas. O objetivo central foi descrever e avaliar a estimativa dos custos nos processos de importação de vinhos finos chilenos da importadora Premium, empresa conceituada que possui um volume representativo de importações. A pesquisa foi de natureza exploratória e descritiva; que abordou o processo de importação, identificação das despesas logísticas e o sistema de estimação de custos. Toda coleta de dados foi realizada por meio de entrevistas não estruturadas, questionários semiestruturados, análise dos formulários e planilhas utilizadas nas atividades de estimação de custos. Os resultados permitiram compreender como os tomadores de decisão avaliam os fatores ao estimar as despesas da importação, assim como avaliar o impacto potencial desses fatores no custo final. Tendo em vista que o trabalho também visou demonstrar as possíveis medidas que a empresa pode adotar durante o processo de importação para que as despesas sejam reduzidas, desde o trâmite aduaneiro aos fretes que asseguram a integridade da carga até o caráter de eficiência do modal. A pesquisa visou analisar-se as tomadas de decisões relativas à importação compreendendo sua atividade e sua estimativa de custos que revela a complexidade da ação de compra organizacional no mercado internacional.

Palavras-chave: Custo logístico de importação; Importação; Vinhos finos Chilenos.

ABSTRACT

The volume of imports in Brazil is representative and rarely discussed, because the focus is towards export incentives. Given this fact, this subject will be addressed to the estimated costs of imports, its benefits and changes in world and regional wine markets, in addition to significant impacts on wineries. The main objective is to describe and evaluate the estimated cost in the processes of importing Chilean wines to Brazil, by Premium; reputable company that has a representative volume of imports. The research will be exploratory and descriptive; addressing the import process, identifying the costs and logistics system cost estimation. All data collection was carried out through unstructured interviews, semi-structured questionnaires, analysis of the forms and spreadsheets used in estimation cost activities. The results allowed us to understand how decision makers evaluate the factors when estimating the costs of imports, as well as evaluating the potential impact of these factors on the final cost. The study also aims to demonstrate the possible actions that the company can adopt during the import process in order to reduce the spending, since the customs brokers until the freight option, to ensure the integrity of the load and modal efficiency. The research analyzes the decision-making concerning the importation, comprising its activity and its estimate cost that reveals the complexity of organizational buying action in the international market.

Keywords: Import Logistics Cost, Import, Chilean fine wines.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
1.1. Tema e Problematização	10
1.2. Objetivos	12
1.3. Justificativa	13
1.4. Metodologia	16
1.5. Limitações do Estudo.....	18
1.6. Estrutura da Monografia	19
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	19
2.1. Logística	20
2.1.1. Logística e Comércio Internacional	20
2.1.2. Transporte Internacional	21
2.1.3. Conceitos de Custos Logísticos	23
2.1.4. Custos Logísticos no processo de importação.....	24
2.2. Importação.....	27
2.2.1. O Processo de Importação.....	28
2.2.2. Descrição do Processo de Importação.....	28
2.2.3. Documentação Utilizada no Processo de Importação.....	29
2.2.4. Termos Internacionais de Comércio – Inconterms	31
2.2.4.1. Tipos de Inconterms	32
2.2.5. Despacho Aduaneiro.....	33
2.2.6. Tributos nas Operações de Importação	35
2.2.7. Seguro Internacional	37
3. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS.....	38
3.1. Apresentação da empresa.....	38
3.2. Estrutura organizacional.	39
3.3. Características do mercado nacional e internacional de vinhos.	40
3.4. Processo de importação	43
3.5. Principais problemas ocorridos nos processos e seus impactos para a empresa.....	43
3.6. Logísticas do produto importado.....	44
3.7. Identificação dos Custos Logísticos.....	47

3.7.1.	Composição do Custo na Importação	47
3.7.2.	Custo com despacho Aduaneiro	48
3.7.3.	Custo com Transporte Terrestre	49
3.7.4.	Custos com Transporte Marítimo	53
3.7.5.	Custos de Armazenagem e Movimentação.....	55
3.7.6.	Custo Tributário.....	56
3.7.7.	Custo com desembaraço	57
3.7.7.1.	Ova e desova de contêineres	57
3.7.7.2.	Avarias.....	58
3.7.7.3.	Demurrage.....	58
3.7.8.	Custo logístico total e sua participação no custo final do produto.....	59
3.8.	Proposta de melhoria para os processos de importação de vinhos finos chilenos.	61
3.9.	Novo fluxo operacional para os processos de importação.....	62
3.10.	Possíveis benefícios com a proposta de melhoria e criação de mecanismos de controle para os processos.....	63
4.	CONCLUSÃO.....	66
5.	REFERÊNCIAS.....	70
	ANEXO A - Modelo Invoice.....	73
	ANEXO B - Modelo Packing List.....	74

1. INTRODUÇÃO

1.1. Tema e Problematização

O comércio exterior é um conjunto de diversas atividades cujas partes formam um processo completo e necessário, na qual a logística é uma atividade que circunstancialmente tem se destacado das outras no processo de importação e exportação. A importação é um dos fluxos de maior relevância no comércio internacional e conforme destaca KEEDI (2011) o Brasil apresenta um expressivo volume de importação, tornando-o um dos maiores importadores do mundo. A importação é evidenciada como uma atividade constante em várias empresas brasileiras, no entanto, é um processo complexo que apresenta vários riscos. Conforme afirma BAILY *et al.*, (2000) o processo de importação tem uma estimativa de custos complexa devido o envolvimento de fatores externos não controlados pela empresa na comercialização internacional. Ainda de acordo com o autor o aumento no nível de atenção para a busca pela redução do custo total no processo de compras e suprimentos tende a tornar o trabalho mais estratégico. Para definir o valor a ser despendido para a aquisição de um produto importado deve-se considerar que o custo total de aquisição não se refere apenas ao preço do produto ou serviço, pois existem diversos custos que fazem parte do processo de compra da mercadoria. A importação pode ser realizada por qualquer pessoa física ou jurídica, caracterizando-se pela entrada em um país de bem destinado ao uso, consumo ou de ativo permanente de estabelecimento.

A importação é uma atividade sujeita a exigências administrativas, aduaneiras e cambiais, além disso, são cobrados impostos que oneram a aquisição de bens e serviços, além da sua introdução no território brasileiro que é controlada por meio de legislação. Portanto, é importante planejar a atividade definindo o mercado vendedor, fornecedor, procedimentos operacionais, registros e processo logístico antes de solicitar o embarque do bem no exterior a fim de evitar maiores ônus à compra internacional (CAMPOS, 1990. p.119).

A ausência do processo de estimativa de custos na importação ocorre pela falta de planejamento organizacional que infere riscos e incertezas às empresas que não realizam adequadas estimativas. Em virtude do grande impacto que os fatores não

controláveis podem proporcionar à importação, ou seja, os fatores externos. Neste caso, a empresa necessita estar preparada para a realização de estimativas que façam a projeção de cenários.

O mercado nacional de vinhos é fortemente marcado pela incidência de importações. No período 1990/1995, por exemplo, houve um acréscimo de 32,2% no consumo de vinhos importados e, no período 1996/2001, o aumento foi de 3,5%, com decréscimo no consumo de vinhos nacionais (FRANCO, 2007, p.27).

Em análise aos anos mais recentes percebe-se que a demanda de importação de vinhos no Brasil vem crescendo consideravelmente, destacando-se significativamente desde o início do século XXI. Os vinhos importados vêm tomando cada vez mais o espaço dos vinhos nacionais e de acordo com Mello (2012) a comercialização dos vinhos importados no ano de 1997 em relação aos vinhos nacionais comercializados evoluiu no Brasil de 41,2% para 62,3% do total consumido até no ano de 2004.

Campos (1990) afirma que a importação se constitui na mais antiga fonte de tributação no Brasil e que o desempenho crescente da produção industrial brasileira se prende às medidas adotadas na seleção dos bens importados. Mediante as medidas ao tratamento fiscal de defesa e de apoio aos produtos nacionais similares ocasionando um custo maior ao produto final, dificultando o processo de importação em cumprir os prazos estabelecidos e contribuindo para aumento na carga tributária. Tais medidas contribuem para que os produtos cheguem com um alto valor comercial, e ainda delongam para instaurar a nacionalização da mercadoria.

A estimativa de custos no processo de importação é complexa, pois a comercialização internacional envolve fatores externos não controlados pela empresa. Segundo Baily (2000), à medida que o nível de atenção dedicado às compras e suprimentos aumenta, o trabalho tende a tornar-se mais estratégico na busca da redução do custo total.

A ausência do processo de estimativa de custos na importação ocorre pela falta de planejamento organizacional, que infere riscos e incertezas às empresas que não realizam adequadas estimativas. Em virtude do grande impacto que os fatores não

controláveis podem proporcionar à importação, ou seja, os fatores externos, a empresa necessita estar preparada para a realização de estimativas que façam a projeção de cenários. Este tema é pouco explorado no cenário nacional, apresentando poucas publicações vinculadas à importação, portanto, este trabalho apresenta uma contribuição para os estudantes de custos e de comércio internacional, por disponibilizar percepções reais da área empresarial e por demonstrar a importância de estudos científicos.

Esse trabalho tem como foco a análise dos fatores que influenciam a estimativa de custos no processo de importação de vinhos finos chilenos esclarecendo os trâmites que envolvem um despacho aduaneiro de importação; desde sua declaração, encargos tributários, seguros e fretes. Desta forma, a relevância deste estudo é averiguar os pontos negativos que oneram e atrasam o processo, além de propor mudanças de melhorias.

Baseado no contexto exposto apresentar-se-á então à formulação do problema de pesquisa abordado neste trabalho: Como estimar o custo de importação de vinhos finos chilenos?

1.2. Objetivos

O objetivo deste trabalho é avaliar a estimativa dos custos nos processos de importação de vinhos finos chilenos. Os objetivos específicos são:

- Descrever o processo de importação para vinhos finos chilenos realizados pela empresa Premium;
- identificar os custos logísticos que integram o processo de importação de bebidas;
- descrever o sistema de estimativa de custos utilizado;
- identificar os atuais problemas e limitações do método de estimativa de custos atualmente em uso;
- propor melhorias para o processo de estimação de custos.

1.3. Justificativa

A crescente competição impõe que as empresas estejam compromissadas com o contínuo aperfeiçoamento de seus produtos e processos, com a redução de gastos e com a eliminação ou minimização sistemática de atividades que não agreguem valor aos produtos. Assim, o processo estratégico que engloba a formulação e a implementação de estratégias pode ser distinto entre as empresas, dada a sua amplitude não existe uma estratégia única. Através da execução das estratégias as empresas buscam aumentar as suas vantagens competitivas e, por decorrência, o seu desempenho.

Os vinhos finos vêm ganhando destaque nos países em que são produzidos e sua produção requer diversos cuidados; desde conhecimentos tecnológicos que contribuem para apurar o sabor até a poda e manejo das uvas, afinal, os vinhos finos agregam maior valor à produção. Diversas empresas brasileiras produzem vinhos finos, mas também não deixam de fabricar de outras qualidades com o intuito de equilibrar a economia e para atingir maior número de consumidores independente da sua classe social.

Devido a sua importância, e para tornarem-se competitivas, além de programas de melhoria de qualidade e de gestão, as organizações necessitam que as informações de custos geradas sejam úteis e confiáveis para tomada de decisões de cunho gerencial. Estas servem para determinar a posição competitiva da empresa perante o mercado, agindo como direcionadores de investimentos em melhorias nos processos e nos modelos de gestão (BORNIA, 2002, p.96).

Apesar das importações de uvas de mesa representarem uma pequena parcela da uva consumida no país, verifica-se um aumento nos últimos anos. Em 2010, as importações cresceram 32,91% em quantidade e, 66,27% em valor. Também houve aumento nas importações de uvas passas em 2010: 14,40% em quantidade e 55,18% em valor (UVIBRA, 2011). Praticamente toda uva passa consumida no país é importada.

No segmento de vinhos, houve continuidade na trajetória crescente de importações. Em 2010, houve aumento de 26,48% e 26,46% na quantidade e no valor das importações, respectivamente: De acordo com Franco (2007), o preço médio dos

vinhos importados foi de U\$ 3,15 ao litro em 2010. Também houve crescimento nas importações de vinhos espumantes em 2010: 34,81% na quantidade e 43,59% no valor.

A balança comercial do setor vinícola nacional é apresentada na Tabela 1. Em 2010, o país apresentou déficit de 189,45 milhões de dólares, 60,85% superior ao verificado em 2009. Houve aumento nas importações de todos os itens e redução nas exportações de suco de uva, vinhos de mesa e vinhos espumantes. Somente a exportação de uvas frescas apresentou acréscimo, mesmo assim não atingiu os patamares de 2008 (UVIBRA, 2011).

Tabela 1 - Balanço das exportações e importações de uvas, sucos de uvas, vinhos e derivados: valores em U\$ 1.000,00 (FOB) – Brasil – 2008/2010.

Discriminação	2008		2009		2010	
	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor
Exportações						
Uvas frescas (t)	82.242	171.456	54.560	110.574	60.805	136.649
Suco de uva (t)	6.623	15.174	5.860	12.621	3.098	8.048
Vinhos de mesa (1.000L)	10.343	7.118	25.514	8.941	10.067	5.297
Vinhos espumantes (1.000L)	355	548	190	347	320	1.335
Total		194.296		132.483		151.329
Importações						
Uvas frescas (t)	12.565	14.849	18.655	21.697	24.794	36.075
Uvas passas (t)	20.146	34.973	22.656	32.648	25.919	50.664
Vinhos de mesa (1.000L)	54.410	165.692	55.927	176.396	70.737	223.080
Vinhos espumantes (1.000L)	3.502	20.144	3.200	19.473	4.314	27.961
Suco de uva (t)	185	227	43	52	0	0
Total		235.885		250.266		337.780
Balanço		-41.589		-117.783		-186.451

Fonte: MELLO (2010) – Embrapa Uva e Vinho.

A Tabela 2 apresenta uma síntese do mercado de vinhos finos no país considerando os nacionais e os importados, que totalizaram quase 100 milhões de litros em 2010.

Nesse ano foram importados 75,05 milhões de litros de vinhos finos, o que representa 75,26% dos vinhos finos comercializados no Brasil. O vinho fino nacional embora tenha melhorado em qualidade, conquistado muitas medalhas no exterior e consagrando-se na mídia, não está conseguindo retomar a fatia de mercado perdida para os importados.

Tabela 2 - Participação das exportações e importações de vinhos em relação aos vinhos de viníferas comercializados no Brasil, em 1000 litros, 2006/2010.

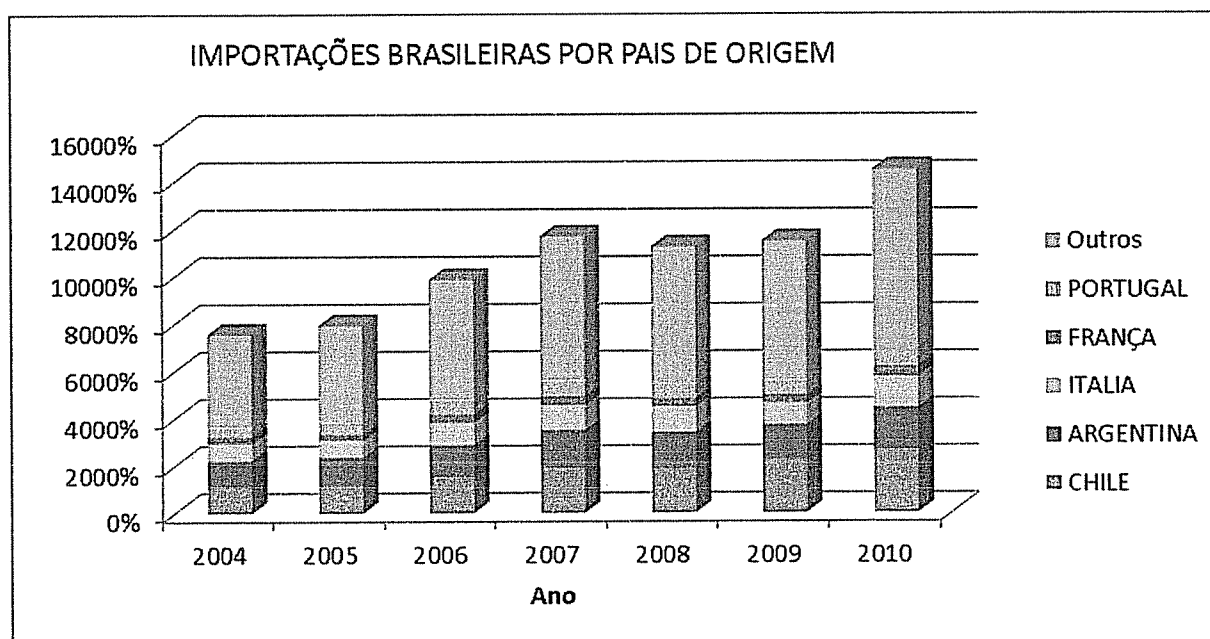
Ano/Produto	2006	2007	2008	2009	2010
Nacional	25.085	23.130	23.120	23.019	24.670
Importado	46.371	57.629	54.410	55.927	75.051
Total Viníferas	71.456	80.759	77.530	78.946	99.721
Particip. Imp/Total	64,89	71,36	70,18	70,84	75,26

Fonte: MELLO (2010) – Embrapa Uva e Vinho.

A importação de vinhos pelo Brasil cresceu 27% em 2010. A informação é do Instituto Brasileiro do Vinho (Ibravin), com base em números coletados junto ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). De janeiro a dezembro do ano de 2010, entraram no país 75,3 milhões de litros de vinhos estrangeiros, vindos de 30 países; e no ano de 2009 foram 59,2 milhões de litros que ingressaram originados de 32 nações. Desde 2004, quando 39 milhões de litros de vinho estrangeiros entraram no Brasil, o crescimento nas importações quase dobrou, somando 93% conforme mostra a Tabela 3.

Tabela 3 - Principais países de origem das importações.

Ano	CHILE	ARGENTINA	ITALIA	FRANÇA	PORTUGAL	Outros	Total
2004	11,16	11,21	7,22	2,84	4,18	2,54	39,16
2005	11,69	11,98	7,10	2,60	5,19	2,37	40,94
2006	15,22	13,65	9,39	3,66	5,97	3,05	50,95
2007	18,89	16,18	10,41	3,82	6,85	4,72	60,88
2008	18,75	15,43	10,79	3,46	6,28	3,24	57,94
2009	22,52	14,80	9,08	3,50	5,92	3,31	59,13
2010	26,51	18,05	13,00	4,26	8,07	5,43	75,32



Fonte: MDIC – Sistema ALICE WEB

Devido ao crescimento do consumo dos vinhos importados, passa-se a exigir do setor de importação uma maior agilidade para atender a demanda. Porém, infelizmente as medidas protecionistas e altos encargos tributários colide com o crescimento. A burocracia envolvida no mercado de importação de vinhos é identificada desde novas exigências de análise cada vez mais caras, complexas e, custosas, como por exemplo, a selagem dos vinhos exigida recentemente pela Receita Federal.

Esta pesquisa pode introduzir novos conceitos àqueles que não conhecem o assunto e abrir novos horizontes de estudo acerca do mesmo, já que o setor vinícola almeja ações que possam alavancar a melhoria de qualidade e produtividade.

1.4. Metodologia

A metodologia objetiva demonstrar como a pesquisa será elaborada. É desenvolvida mediante o concurso dos conhecimentos disponíveis e a utilização cuidadosa de métodos, técnicas e outros procedimentos científicos. Segundo Yin (2001) o estudo de caso permite investigar um fenômeno moderno dentro de contexto atual.

Trata-se do conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo – conhecimentos válidos e verdadeiros – traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando nas decisões do cientista (LAKATOS; MARCONI, 2001, p.157).

Segundo Gil (2002), as pesquisas podem ser divididas em exploratória, explicativa ou descritiva. O presente trabalho classifica-se como uma pesquisa descritiva, pois almeja descrever um processo de importação apurando o seu custo logístico total em uma importadora de bebidas. Representa segundo Salvador (1980) características de um fenômeno de relações entre variáveis.

Os dados da pesquisa e todos os relatórios referentes aos custos do processo de importação foram extraídos do sistema de informação da Importadora Premium. Foram coletados dados indicativos da origem como: frete (taxas de manuseio, armazenagem); destino (taxas aduaneiras, impostos, armazenagem) e transporte rodoviário (frete); além de tabelas e documentos referentes ao processo de importação, como: conhecimentos de transportes, guias de impostos e taxas aduaneiras. Conforme Martins (2008) esses dados devem ser fundamentados por um plano formal. Contudo, as informações relevantes podem ser recolhidas mesmo não sendo previsíveis.

Diante do exposto, esta pesquisa foi desenvolvida por meio de um estudo de caso explanatório (causal) que pode ser complementado por estudo de caso descritivo ou exploratório. Segundo Martins e Lintz (2000) o estudo possibilita adentrar na realidade social, mesmo que não haja uma análise e avaliação plenamente totalitária, no entanto não podem ser baseadas somente em generalizações.

O instrumento de pesquisa utilizado para a realização das entrevistas foi o questionário semiestruturado. A entrevista semiestruturada de acordo com Triviños (1987) é um dos instrumentos mais decisivos para estudar os processos e produtos nos quais está interessado o investigador qualitativo. Alencar (2000) afirma que a vantagem deste tipo de questionário é permitir que o entrevistado manifeste suas opiniões, seus pontos de vista e seus argumentos. Além desta abordagem, foi utilizado um questionário estruturado ao final da coleta de dados para validar a interpretação dos fatos apresentados. Outra forma de coleta de dados consistiu na

análise documental que envolveu a análise do instrumento utilizado para a estimação de custos dos produtos importados.

Os dados foram coletados em entrevistas e procurou-se garantir a validade e confiança dos resultados com a atenção cuidadosa à conceitualização do estudo e à forma pela qual os dados foram coletados, analisados, e interpretados. Os três princípios, informados por Yin (2001) para coleta de dados, foram observados: construir ao longo do estudo uma base de dados, formar uma cadeia de evidências e analisar as evidências. Recomenda-se que os dados encontrados ao longo do estudo sejam armazenados possibilitando o acesso a outros investigadores.

Conforme Lakatos e Marconi (2001), uma vez trabalhados os dados e obtidos os resultados, o passo seguinte é a análise e interpretação dos mesmos. Portanto, após a coleta dos dados, todos os custos envolvidos na logística do produto selecionado foram discriminados conforme origem de destino e confeccionadas tabelas para comparar tais custos entre às modalidades de frete internacional.

Os dados coletados foram submetidos a diversas técnicas de análise incluindo: análise de conteúdo, técnica de triangulação e modelagem. A análise de conteúdo foi utilizada com a finalidade de explicitar e sistematizar o conteúdo da mensagem por meio da análise confirmatória de dados. Para Bardin (1977), a análise de conteúdo é como um conjunto de técnicas de análise das comunicações, e Babbie (1999) expressa que a análise de conteúdo tem a preeminência de fornecer um exame sistemático de materiais em geral avaliados de forma mais impressionante.

1.5. Limitações do Estudo

O referido trabalho limita-se a estudar uma única empresa localizada no Estado de Minas Gerais. Assim, as conclusões aqui levantadas dizem respeito ao estudo de caso em referência não sendo possível a generalização dos resultados. Está limitado aos custos logísticos da importação de vinhos finos oriundos do estado do Chile, não permitindo no primeiro momento copiar o modelo apresentado. Contudo

servirá como ideia para aplicação em outros produtos e empresas através de readaptações e alterações.

1.6. Estrutura da Monografia

Este trabalho está estruturado em cinco capítulos. No primeiro capítulo apresenta-se o tema com relação ao assunto que será abordado: o tema da pesquisa, o problema a ser solucionado, os objetivos e a justificativa para a realização do estudo. Tem-se também a descrição da metodologia utilizada para sua elaboração, limitações do trabalho e organização.

No segundo capítulo contempla-se a fundamentação teórica composta por assuntos como: logística, cadeia de suprimentos, custos logísticos e detalhes sobre a importação e seus tributos.

Já o terceiro capítulo abordará a descrição e análise de dados do estudo de caso e apresentará as características da empresa e da carga analisada, bem como a descrição da logística dos produtos importados por uma empresa do segmento de bebidas; via frete terrestre e marítimo. Em seguida, serão identificados os custos logísticos do produto, segundo essas modalidades de frete internacional. O capítulo será finalizado com a comparação do custo total de trânsito da mercadoria entre as outras modalidades.

No quarto capítulo encontram-se as considerações finais acerca dos resultados obtidos com a realização da pesquisa, bem como as recomendações para futuros trabalhos. Por fim, serão apresentadas as referências utilizadas para a elaboração da pesquisa.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo são apresentados conceitos relacionados ao tema da pesquisa a fim de subsidiar teoricamente as informações descritas no estudo de caso. Na sequência, os temas abordados são: Logística, Custos Logísticos e detalhes da Importação e seus Tributos.

2.1. Logística

Entende-se como logística o processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatas), por meio da organização e dos canais de marketing, de modo a maximizar as lucratividades presente e futura. De acordo com Novaes (2007), a concepção de logística esteve essencialmente ligada às operações militares. Isso, devido a necessidade dos generais em deslocar toda a estrutura de guerra para o campo de batalha para cumprimento de uma determinada estratégia militar.

Segundo Rosa (2007), na década de 70 durante a crise do petróleo, os custos de transporte, carregamento de inventário e os custos financeiros relativos à manutenção dos estoques aumentaram de modo significativo. Com o advento da logística os gestores passaram a enxergá-la de um modo mais consistente, pois para algumas empresas ela era somente considerada como o setor responsável pela expedição de produtos ou que contratava os serviços das transportadoras. Mas essa visão mudou muito após diversos eventos ocorridos nas últimas décadas.

Nas organizações a logística trata de todas as atividades de movimentação e armazenagem que facilitam o fluxo de produtos, desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável. Por ser um diferencial nas empresas a logística tem que ser bem direcionada com metas específica, como a preocupação com os custos, e garantir os prazos de distribuição, tudo de forma a conquistar o mercado consumidor.

2.1.1. Logística e Comércio Internacional

Quando falamos em Comércio Internacional é clara a importância da logística dentro de todos os trâmites que englobam as negociações internacionais e o peso que as atividades de comércio exterior exercem sobre a logística.

Em um mundo globalizado a logística passa a depender cada vez mais de fatores ligados aos despachos pelas aduanas, pois como as probabilidades de soluções passam sempre por alternativas que podem proceder de diversos países, despachos de internação e adoção de regimes aduaneiros têm um peso grande nas decisões logísticas (ROCHA, 2007, p.118).

Direcionada ao comércio exterior, podemos pontuar como intenção da logística fazer chegar o produto certo no lugar certo, na hora certa; com qualidade assegurada e menor custo, ou seja, disponibilizar os bens nos mercados e pontos de consumo em âmbito global com a máxima eficiência, rapidez e qualidade.

Em relação aos concorrentes estrangeiros o fator “tempo” logo de início se destaca negativamente, dando ao Brasil uma desvantagem intrínseca caracterizada pela considerável distância física que o separa da maioria dos seus grandes clientes e fornecedores. Distância esta que acaba se alongando em virtude da utilização de veículos mais lentos, operando em rotas com maior número de escalas e com menor frequência de oferta de serviços.

Para Novaes (2007), a busca pela maior competitividade para agregar valor destaca-se ao crescente prestígio dos serviços como base para diferenciação dos produtos que se deve à convergência tecnológica por parte das empresas. A tecnologia deixa de ser um fator competitivo, pois todas as empresas têm o mesmo acesso a ela. Sendo assim, o fator de diferenciação do produto passa a ser o próprio serviço.

2.1.2. Transporte Internacional

Para Ballou (2001), o transporte representa o elemento mais importante do custo logístico na maior parte das empresas, por isso, os especialistas em logística deve ter um bom conhecimento em relação ao tema. A seguir serão apresentados alguns aspectos importantes relacionados com as diferentes modalidades: marítimo, aéreo e rodoviário.

Os transportes de cargas possuem alguns tipos de modais, cada um com custos e características operacionais próprias que os tornam mais adequados para certos tipos de operações e produtos. Todas as modalidades têm suas vantagens e desvantagens. Algumas são adequadas para um determinado tipo de mercadorias e outras não. A maneira de escolher a melhor opção é analisando os custos, características de

serviços, rotas possíveis, capacidade de transporte, segurança e rapidez de acordo com as expectativas do interessado em transportar determinadas mercadorias (FIESP, 2009).

A modalidade marítima possui diversos fatores de riscos, como por exemplo, atrasos nos portos (chegada e saída de navios), além de diversas burocracias. Mas Segundo Keedi (2011), o modal marítimo representa aquele com a maior capacidade individual de carga por veículo, bem como a maior capacidade total, considerando o conjunto das embarcações existentes.

Podem-se destacar como principais vantagens deste modal, os seguintes:

- Atende às grandes distâncias;
- na maioria das vezes, é o modal que oferece o menor frete, em virtude de sua grande capacidade e do baixo custo da força motriz utilizada;
- oferecem contêineres, ou seja, equipamentos especializados para cada necessidade específica de transporte da carga.

Como principais desvantagens destacam-se:

- Meio de transporte mais lento;
- sujeitos a atrasos em decorrência de condições climáticas adversas, greves e outros;
- oferecem menor segurança em relação à manipulação das cargas, ou seja, deverão ser utilizadas embalagens reforçadas;
- necessária à conjugação de outros modais de transporte para alcançar o destino final.

O modal marítimo é um dos objetos de interesse deste trabalho dentre as categorias existentes no transporte hidroviário com foco na navegação de curto curso, que é um importante meio de transporte internacional.

Embora seja uma modalidade dispendiosa, o transporte aéreo também permite benefícios logísticos, é um meio de transporte rápido que exige menos cuidado em relação às embalagens. De acordo com Novaes (2007), o transporte aéreo apresenta níveis de avarias e extravios mais baixos é mais seguro e confiável. Em muitos casos essa modalidade não é utilizada devido o elevado custo. Ainda conforme Novaes (2007), produtos de alto valor agregado, eletrônicos e aparelhos

de precisão, produtos perecíveis entre outros têm preferência a serem transportados por essa modalidade. Embora seja um sistema dispendioso, a velocidade do transporte aéreo permite benefícios, como a redução ou eliminação de armazéns operacionais e até mesmo de inventários, segundo opinião de Bowersox; Closs (2009).

O modal rodoviário ou Transporte rodoviário internacional é aquele efetuado por caminhões ou carretas e normalmente faz ligação entre países limítrofes. Entre todos os modais, o rodoviário é o mais utilizado no transporte de mercadorias em viagens curtas e médias. É também o mais flexível e o mais ágil no acesso às cargas. São transportadas em espaços reservados diretamente com os transportadores, o que pode ser feito juntamente com outras cargas ou isoladamente quando a carga for suficiente para o espaço total do veículo.

No transporte rodoviário de cargas podem ser utilizados caminhões (veículos fixos), carretas (veículos articulados), trailers, plataformas (para transporte de containers), entre outros. Quase todas as empresas que operam no transporte rodoviário internacional de cargas são associadas à Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI). O maior agravante no transporte rodoviário brasileiro é a situação das estradas que prejudica bastante o transporte das mercadorias aumentando o tempo de viagem e encarecendo os custos operacionais. No entanto, muitas empresas ainda optam por este meio.

2.1.3. Conceitos de Custos Logísticos

Para a compreensão do custo logístico será abordado primeiramente o conceito de custo, que segundo Martins (2008), é o conjunto de gastos relacionados a um bem ou serviço concretizados na produção de outros bens ou serviços.

Os custos logísticos de importação podem ser classificados em gerais e circunstanciais: os gerais devem-se considerar a armazenagem ou permanência da mercadoria no ponto de origem à espera do embarque e no ponto de destino. Carregamento e estiva da mercadoria na sua origem, num veículo para transporte interno; e o transporte até o embarque internacional. Já os Circunstanciais são outros custos que poderão estar envolvidos para que essa operação geral descrita aconteça (KEEDI, 2010, p.77).

Os custos logísticos são os custos de planejar, implementar e controlar todo o inventário de entrada e de saída em processo, desde o ponto de origem até o ponto de consumo.

2.1.4. Custos Logísticos no processo de importação

Os custos de importação compreendem diversas despesas e podem variar de acordo com o modelo de negociação que foi realizada a compra ou forma de envio ou tipo de mercadoria. Existem inúmeros custos envolvidos no transporte de mercadorias ao seu destino final, particularmente quando esta transação envolve exportação e importação de produtos.

De acordo com o Manual de Importação da UNESP (2003) os principais custos são: valor FOB do material, frete internacional (aéreo ou marítimo), Imposto de Importação, IPI, ICMS, armazenagem, despesas aduaneiras (Registro de DI, Transporte interno e serviços profissionais e despesas bancárias). Segundo Rocha (2007), o transporte é o componente que responde pela maior porcentagem do custo total da logística. Pode ser responsável até por dois terços dos custos logísticos totais.

Os custos de importação compreendem componentes que fazem parte do transporte, da taxa de importação, do despacho aduaneiro e do custo do pedido. Neste cenário são envolvidos também os tributos que podem oferecer créditos em casos específicos. Nesta seção são expostos os custos de importação e o impacto destes na ação de estimação de custos.

As taxas de linhas de transporte são baseadas em distância e volume de embarque e segundo Lopez (2000), existem três etapas de transporte: o pré-transporte (frete interno na origem); o transporte internacional (deslocamento entre dois países) e o pós-transporte (frete interno de destino). Nessas etapas há dois fatores que podem aumentar o valor do transporte interno: o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviços) que nessa circunstância incide sobre o serviço de transporte e as tarifas de pedágio. Outro custo a ser considerado pela logística, é a

embalagem, inclusive é uma das garantias da eficácia e eficiência deste sistema, pois reduz os danos nos produtos e conseqüentemente os estragos e perdas.

Conforme Maluf (2000), as taxas de importação envolvem o adicional ao frete para renovação da Marinha Mercante – AFRMM, o adicional de tarifas aeroportuárias – ATA, as taxas de armazenagem e capatazia; a declaração de importação – DI, as despesas bancárias e as taxas sobre o conhecimento de embarque.

As taxas sobre o conhecimento de embarque são as desconsolidações da mercadoria no destino, se for consolidada incidirá: taxa de entrega para a liberação dos documentos originais e a taxa de coleta que é cobrada pelo agente para coletar a mercadoria no local indicado pelo embarcador. Já as despesas bancárias poderão incidir na importação por meio da taxa de abertura de carta de crédito, taxa de despesa de emissão de contrato de câmbio, taxa para registro de cobrança e taxa de utilização da retransmissão do crédito.

O acompanhamento do transporte e do armazenamento consiste no provimento de informações que possam evitar atrasos e contratempos na operação. Segundo Rocha (2007), os custos são afetados diretamente pelo regime aduaneiro que influencia o transporte e o armazenamento, portanto o despacho aduaneiro é um fator preocupante, é um processo logístico necessita ser realizado com agilidade.

A empresa que decide importar precisa acompanhar de perto o processo de despacho aduaneiro para que a carga não estacione em portos e alfândegas. Para tanto, muitas empresas decidem contratar despachantes aduaneiros para acompanhar o processo de importação e buscar agilidade na saída da carga dos portos e alfândegas. Por já conhecerem os procedimentos necessários ao cumprimento das normas e leis vigentes no país, o despacho aduaneiro compreende:

As seguintes etapas: recepção; baixa no manifesto; valoração aduaneira; seleção parametrizada de canais; direcionamento do despacho; distribuição; conferência aduaneira; exigência de garantia; desembaraço aduaneiro; comprovante de importação; entrega de mercadoria; exame exclusivo de valor; revisão aduaneira; retificação de declaração e cancelamento de

DI/DSI, ou seja, declaração de importação/declaração simplificada de importação (OLIVEIRA et al., 2012, p. 7 apud THORSTENSEN, 1999).

O despacho aduaneiro, para Bizelli (2001), tem por finalidade a autorização da entrega da mercadoria ao importador que é procedida mediante a conclusão da conferência da mercadoria, o cumprimento da legislação tributária e a identificação do importador. Resalvasse a importância de estimativa de custos para importação os componentes inseridos na tomada de decisão, conforme expresso Quadro 1:

Quadro 1 – Síntese dos componentes de custos na importação

Módulos	Descrição
INCOTERM	EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU, DDP
Transporte	Frete (pré-transporte, transporte internacional, pós-transporte)
	Modalidades (modal, segmentado, sucessivo, combinado, intermodal, multimodal)
	Embalagem (primária, secundária)
	Seguro
Taxas de Importação	AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante)
	ATA (Adicional de Tarifas Aeroportuárias)
	Taxa de armazenagem
	Taxa de capitazias
	DI - Declaração de importação
	Despesas bancárias
Despacho Aduaneiro	Conhecimento de Embarque
	Honorário de despachante aduaneiro
Custo do Pedido	Programação, desenvolvimento, controle e avaliação.

Fonte: Adaptado de Oliveira e Souza (2004).

No Brasil a tributação sobre o produto nacional é maior que o produto importado, pois o PIS, o COFINS e o CPMF incidem várias vezes sobre o produto nacional, isso depende do tamanho da cadeia produtiva. Diante dessa questão, observa-se que em determinadas situações o produto pode ficar mais barato, se vir de outro país, principalmente se este país não incide impostos em cascata sobre suas cadeias produtivas. A partir do Quadro 2, pode-se verificar o fato gerador e a base de cálculo de cada imposto incidente sobre a atividade de importação.

Quadro 2 - Tributos na importação

Tributos	Fato Gerador	Base de Cálculo
Pis e Cofins	Entrada dos bens importados no território nacional (na data do registro da declaração de importação – DI).	Produtos - (i) valor aduaneiro que serve de base para o cálculo do imposto de importação (II), (ii) acrescido do montante desse imposto, (iii) do ICMS, do (iv) PIS/PASEP – Importação e (v) da Cofins – Importação.
ICMS	Geração, emissão, transmissão, repetição, ampliação ou recepção de comunicação de qualquer natureza, por qualquer processo, ainda que iniciada no exterior; no desembaraço aduaneiro de mercadoria ou bens importados do exterior; e na aquisição, em licitação promovida pelo poder público, de mercadoria ou bem importados do exterior e apreendidos ou abandonados.	Valor constante no documento de importação, acrescentado o valor dos impostos de importação sobre produtos industrializados e operações de câmbio e também das despesas aduaneiras (referem-se às despesas necessárias e compulsórias no controle e desembaraço de mercadoria).
IPI	O desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira e a saída de produto do estabelecimento industrial, ou equiparado a industrial. O momento do pagamento do imposto é antes da saída do produto da repartição que processa o despacho aduaneiro.	O mesmo valor que serviu de base para o cálculo dos tributos aduaneiro por ocasião do despacho de importação, acrescido do montante desses tributos, demais taxas e encargos cambiais efetivamente pagos pelo importador ou dele exigido.
II	Momento que a mercadoria entra no país.	Alíquota específica para a unidade de medida adotada na legislação – Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB) e “adsalorem” conforme Tarifas Aduaneiras e Comércio (GATT).

Fonte: Adaptado de OLIVEIRA e SOUZA (2004).

As empresas devem estar preparadas para identificar e apurar os seus custos logísticos corretamente, dessa forma ela conseguirá estabelecer metas e melhorar seus resultados repassando seus ganhos para a cadeia como um todo. É necessário também que as empresas estejam preparadas para as mudanças desse segmento da indústria e prontas para a tomada de decisões nessa área tão dinâmica. Os valores apurados dos custos ajudam no gerenciamento e serve como um rigoroso controle fazendo com que as empresas obtenham vantagens competitivas em relação aos seus concorrentes.

2.2. Importação

As importações desempenham um grande papel na vida econômica de qualquer país por mais rico que seja, pois nenhum deles é totalmente autossuficiente. O

comércio internacional tem sido o principal instrumento com que o mundo capitalista busca implantar a ordem econômica liberal, do ideal de integração e internacionalização da economia mundial. Atividades relacionadas à importação e à exportação, transferências de renda, de serviços e de movimentação de capitais não respeitam fronteiras nacionais.

2.2.1. O Processo de Importação

Para mensurar a estimativa de custos no processo de importação, o tomador de decisão precisa compreender características específicas da comercialização. É necessário ter claro conhecimento do produto a ser adquirido, com as especificações básicas necessárias e a variação de quantidade permitida. A partir destas informações tem início a definição dos parâmetros para a negociação.

O modelo de compra do importador consiste em três estágios que apresentam diretrizes para a decisão. O primeiro estágio consiste na necessidade de reconhecimento e formulação do problema e envolve os fatores que motivam a ação. O segundo estágio corresponde à procura, ou seja, a identificação das características do país, do fornecedor e de outras informações relevantes para a tomada de decisão. O terceiro estágio contempla a escolha, que é procedida a partir das alternativas remanescentes avaliadas para a tomada de decisão (KOTABE; HELSEN, 2000).

A importação é realizada como um processo de compra organizacional. Considera-se que a ação de realizar compras, hoje, assume uma posição estratégica nas empresas, pois a maior parte das atividades dos colaboradores focados em compras se concentra no estabelecimento e no desenvolvimento de relacionamentos apropriados com os fornecedores, o que permite melhoria de desempenho.

2.2.2. Descrição do Processo de Importação

De uma forma didática e prática, o processo de importação se divide em três partes distintas, mas que se inter-relacionam, conjugam-se e completam-se de acordo com o Manual de Importação da UNESP (2003): autorização para importação dada pelo poder público (ANVISA, CNEN, DECEX, IBAMA, dentre outras) à aquisição do produto que se deseja; pagamento ao fornecedor (exportador) em moeda

estrangeira; e desembaraço alfandegário que consiste na retirada da mercadoria da alfândega.

Tecnicamente diz-se que um processo de importação se divide em três fases de acordo com o Manual de Importação da UNESP (2003). A primeira fase é administrativa em que todos os procedimentos necessários para efetuar uma importação são aplicados de acordo com a operação e/ou tipo de mercadoria a ser importada. Compreende todos os atos que estão a cargo da SECEX envolvendo a autorização para importar que se completa com a emissão da licença de importação.

A segunda fase é o cambial que compreende a transferência da moeda estrangeira para o exterior, cujo controle está a cargo do banco central e que se processa por meio de um banco autorizado a operar em câmbio e a fase fiscal que inclui o despacho aduaneiro mediante o recolhimento de tributos, e que se completa com a retirada física da mercadoria da alfândega.

O entendimento dessas fases é importante para que importadores e exportadores possam estar alinhados com os procedimentos necessários a fim de que todo o processo ocorra sem interferência nos prazos negociados, bem como ocorrência de penalidades.

2.2.3. Documentação Utilizada no Processo de Importação

Conforme o Manual de Importação da UNESP (2003), alguns documentos são importantes no processo de importação. O Quadro 3 sintetiza a emissão desses documentos e o objetivo de cada um deles.

Quadro 3 - Síntese dos documentos do processo de importação
(Continua)

Emitente	Tipo	Descrição
Documentos oficiais, emitidos pelo importador e autorizados por órgãos governamentais	Licença de importação (LI)	É o documento eletrônico que deve ser preenchido "online" pelo importador ou por seu despachante aduaneiro, por meio do SISCOMEX, sendo obrigatório nas importações com isenção de impostos. Anteriormente ou posteriormente ao embarque das mercadorias, a LI tem aplicação no fechamento de câmbio e no desembaraço alfandegário.

Quadro 3 - Síntese dos documentos do processo de importação
(Conclusão)

Emitente	Tipo	Descrição
Documentos oficiais, emitidos pelo importador e autorizados por órgãos governamentais	Declaração de importação (DI)	É o documento base do despacho de importação, formalizado, pelo importador ou por seu despachante aduaneiro, no SISCOMEX, no momento do desembaraço da mercadoria. A DI é exigida em todas as importações e compreende o conjunto de informações comerciais, cambiais e fiscais necessárias à análise da operação. Permite o início do processo de desembaraço alfandegário com a consequente liberação da mercadoria importada.
	Comprovante de importação (CI)	É o documento que promove definitivamente nacionalização da mercadoria. É um documento eletrônico, emitido pela secretaria da receita federal, e que comprova a efetiva nacionalização da mercadoria importada, por meio do pagamento de impostos, quando exigíveis
Documentos oficiais, emitidos pelo importador e autorizados por órgãos governamentais	Comprovante de importação (CI)	É o documento que promove definitivamente a nacionalização da mercadoria. É um documento eletrônico, emitido pela secretaria da receita federal, e que comprova a efetiva nacionalização da mercadoria importada, por meio do pagamento de impostos, quando exigíveis.
Documentos fornecidos pelo exportador	Fatura	É o documento emitido pelo exportador, no qual se descreve todas as características das mercadorias, tais como: quantidade, preço unitário e total, peso líquido e bruto, nome e endereço do exportador, do fabricante, dados bancários, forma de pagamento, termos de garantia, etc.
Documentos fornecidos pelo exportador	<i>Packing list</i> (ou romaneio)	É emitido pelo exportador para instruir o embarque e o desembaraço da mercadoria, auxiliando o importador quando da chegada dos produtos no país de destino. Relaciona as mercadorias embarcadas dentro de suas respectivas embalagens (containers, pallets ou outros). Contém também outras informações como, destinatário, quantidade de volumes, marcas, etc.
Documentos emitidos pelo transportador	Conhecimento de embarque	É o documento para transporte objeto de especificações convencionadas em protocolos internacionais, cuja função é identificar os principais dados característicos de uma remessa transportada. Serve para transferir a propriedade da carga, além de constituir prova de embarque, tem função de contrato de transporte e quando aplicável, de bilhete de seguro.

Fonte: Adaptado - Manual de Importação da UNESP (2003)

Ainda com relação aos documentos para o processo de importação, existem dois tipos de faturas emitidas pelo exportador (Manual de Importação da UNESP, 2003):

a) proforma: é emitida pelo exportador ou representante, precede a fatura comercial descrevendo a mercadoria e os termos de venda, servindo para fins de cotação e formalizando o que foi tratado pelas partes é por ela e nos termos nela acordados que será providenciada a licença de importação e o pagamento.

b) comercial/invoice: documento internacional emitido pelo exportador, imprescindível para que o importador possa liberar as mercadorias em seu país. A fatura comercial formaliza a transferência da propriedade da mercadoria, atesta o que está sendo embarcado e os termos negociados, bem como as características do produto vendido, podendo-se dizer que corresponde a uma "nota fiscal" internacional.

Por fim, dependendo do tipo de mercadoria ou importação, outros documentos poderão ser exigidos pelo importador para apresentação na alfândega, tais como: certificado de origem, certificado fitossanitário, fatura consular, entre outros.

2.2.4. Termos Internacionais de Comércio – Inconterms

Quando se trata de comércio internacional cada país possui a sua própria regra. Para tornar mais fácil essas transações foi necessário à criação de uma regra para servir de base para negociação entre os países.

Toda compra e venda de mercadoria no mercado internacional implica na definição de um ponto de entrega e recebimento, portanto de um local onde ocorre a divisão de riscos e custos entre vendedor e comprador. Assim sendo, não há qualquer transação no comércio internacional sem a utilização de algum termo de entrega da mercadoria (KEEDI, 2010, p.77)

Conforme Faria e Costa (2007), os chamados Incoterms são importantes instrumentos do comércio exterior, pois uniformiza a linguagem internacional de comércio no que se refere a custos e riscos de entrega de uma mercadoria. São utilizados por empresas que realizam operações de compra ou de venda de mercadorias e produtos no mercado internacional, objetivando simplificar e agilizar a elaboração das cláusulas de contratos comerciais.

2.2.4.1. Tipos de Incoterms

Segundo Castro (2007), existem 13 tipos de Incoterms ou condições de venda que as empresas atuantes no comércio exterior dispõem para uso em suas transações internacionais, visando a mostrar claramente as responsabilidades do exportador e do importador nas operações de compra e venda de mercadorias.

Dessa forma, as definições dos Incoterms visam explicar as principais controvérsias enfrentadas pelos exportadores e importadores, dando uma interpretação uniforme aos procedimentos do comércio internacional, especialmente para as seguintes dificuldades encontradas no relacionamento entre eles (AMARO, 2002, p.43).

Conforme apresentado no Quadro 4 abaixo, são 13 os Incoterms padronizados pela ICC e utilizados nas transações comerciais:

Quadro 4 – Incoterms e suas responsabilidades

(Continua)

Definição	Alcance
EXW; Ex Works (a partir do local de produção)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre no estabelecimento do vendedor, sendo de responsabilidade do importador todas as despesas de retirada da mercadoria daquele local.
FAZ; Free Alongside Ship (Livre no Costado do Navio)	A entrega da mercadoria ao importador se dá no costado do navio ou embarcação, no porto de embarque, ficando a cargo do importador as despesas subsequentes.
FOB; Free On Board (Livre a Bordo)	A entrega da mercadoria ao o importador ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar amurada), no porto de embarque. Transporte e outras despesas as expensas do importador.
FCA; Free Carrier (Transportador Livre)	O importador recebe a mercadoria quando a mesma é colocada sob a custódia do transportador por ele contratado, no local indicado.
CFR; Cost And Freight (Custo e Frete)	A entrega da mercadoria ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar a amurada), contratado pelo vendedor, no porto de embarque.
CPT; Carriage Paid To (Transporte pago até ...)	O importador recebe a mercadoria do transportador, contratado pelo vendedor estrangeiro, que promoverá a vinda da mercadoria para o país.

Quadro 4 - Incoterms e suas responsabilidades

(Conclusão)

CFI; Cost, Insurance and Freight (Custo, Seguro e Frete)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar a amurada) no porto de embarque, sendo o transporte e o seguro contratados pelo vendedor.
CIP; Carriage and Insurance Paid To (Transporte e Seguro Pago até...)	A entrega da mercadoria ao importador se dá no estabelecimento do transportador, que promovera sua vinda para o país, sendo o transporte e o seguro contratados pelo vendedor.
DAF; Delivered at Frontier (Entregue na Fronteira)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre na fronteira comercial normalmente, fronteira aduaneira adotadas pelas partes.
DES; Delivered Ex Ships (Entregue a partir do navio)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre no porto de descarga, a bordo do navio.
DEQ; Delivered Ex Quay (Entregue a partir do Cais)	A entrega da mercadoria ao importador ocorre no porto de descarga, no cais.
DDU; Delivered Duty Unpaid (Entregue direitos não-pagos)	O importador recebe mercadoria em determinado ponto do território brasileiro ajustado com o vendedor.
DDP; Delivered Duty Paid (Entregue direitos pagos)	A entrega da mercadoria ao importador, com os direitos de entrada já pagos ocorre em ponto designado do território brasileiro.

Fonte: Adaptado de Bizelle e Barbosa (2002).

2.2.5. Despacho Aduaneiro

No sítio do MDIC consta que toda a documentação ora exigida dos órgãos reguladores no comércio exterior, tanto da parte do Importador como do exportador seria meio de controlar as entradas e saídas das mercadorias inimizando fraudes. Nessas documentações constará “a vida” das pessoas envolvidas: comprador, exportador, transportador e seguradoras. Entre as exigências poderão constar informações de naturezas comerciais, financeiras, cambial e fiscal. O local onde começou e onde terminará tal operação, quais empresas envolvidas no negócio e quais estão autorizadas a adentrar recintos alfandegados para retirar as mercadorias.

Como regra geral, as importações brasileiras estão dispensadas de controle administrativo (licenciamento), devendo os portadores tão somente providenciar os registros da DI, no SISCOMEX, com o objetivo de dar início aos procedimentos de despacho aduaneiro junto à Unidade Local da SRF onde se encontra a mercadoria (RECEITA FEDERAL, 2012).

Segundo Abreu (2005), o despacho aduaneiro é um procedimento fiscal pelo qual toda mercadoria proveniente ou destinada ao exterior deve ser submetida para que o exportador receba a permissão definitiva para enviar sua mercadoria e o importador obtenha a autorização para receber as mercadorias importadas.

Conforme Amello (2008), as seis etapas do Despacho Aduaneiro são as seguintes:

- 1º Registro: O despacho terá seu início na data do registro da Declaração de Importação (DI) nos Siscomex, para tanto deverão ter sido satisfeitas todas as exigências legais e documentais.
- 2º Parametrização: para o desembaraço, promovido pelo próprio sistema, determinando o grau de conferência dos documentos e da mercadoria através dos canais listados, conforme Quadro 5 abaixo.

Quadro 5 – Canais de Parametrização

Canal	Descrição
Verde	O sistema procede o desembaraço automático da mercadoria sendo dispensados o exame documentada declaração, a verificação da mercadoria e análise preliminar do valor aduaneiro
Amarelo	A declaração é submetida a exame documental e, não sendo constatada irregularidade, são autorizados o desembaraço da mercadoria e dispensadas a verificação da mercadoria e análise preliminar do valor aduaneiro
Vermelho	A mercadoria somente é desembaraçada e entregue ao importador após a realização do exame documental, da verificação física da mercadoria, dispensada da análise preliminar do valor aduaneiro
Cinza	A mercadoria somente é desembaraçada e entregue ao importador após a análise preliminar do valor aduaneiro e, se for o caso, o depósito de garantias

Fonte: SEBRAE-MG

- 3º Recepção: Quando é paramedizada a DI a mesma deverá ser recepcionada no Recinto Alfandegado em que teve registro.
- 4º Distribuição: A DI será direcionada (distribuída) á um Auditor Fiscal da Receita Federal para análise.
- 5º Conferência: É realizada a análise e conferência da DI obedecendo a seleção paramétrica.
- 6º Desembaraço: Quando a DI atende as exigências fiscais inerentes á importação será emitido o (C.I) e a mercadoria será entregue ao importador.

O despacho aduaneiro é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação às mercadorias importadas, aos documentos apresentados e à legislação específica, com vistas ao seu desembaraço aduaneiro.

2.2.6. Tributos nas Operações de Importação

O tratamento tributário nas importações é formado por um conjunto de impostos, começando pelo imposto de importação abrangendo também outros da esfera federal, estadual e até municipal. O imposto de importação é um imposto federal, cuja intenção é a regulamentação do comércio exterior e a competência da arrecadação é da União. É conhecido como imposto regulatório sendo que os acordos firmados entre as nações procuram uniformizá-lo para facilitar o comércio internacional.

O Código Tributário Nacional conceitua tributo como:

toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção por ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada (OLIVEIRA, 2007, p.50).

Diante do exposto, os tributos são divididos em classificações: tributos não vinculados, que não possuem qualquer relação com nenhuma prestação específica do Estado ao sujeito passivo, como exemplo, os impostos. A próxima classificação são os tributos vinculados, pois são devidos apenas quando há a prestação de alguma atividade estatal ao contribuinte, como exemplo, taxas e contribuições de melhoria, e por último, as contribuições especiais de intervenção no domínio econômico e de interesse de categorias profissionais e econômicas, como exemplo, as contribuições sociais.

A importação de bens estrangeiros constitui fato gerador para tributação de Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Programa de Integração Social (PIS) e Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS) de competência federal, como também o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) de competência estadual como mostra o Quadro 6.

Quadro 6 – Fato Gerador, a Base de Cálculo e a Alíquota dos Tributos Incidentes sobre o Processo de Importação.

(Continua)

Impostos	Fator Gerador	Base de Cálculo (BC)	Alíquota
Imposto de Importação (II)	Entrada de produtos estrangeiros em território nacional, desde que destinado ao consumo. Concretiza-se com o registro da DI.	É o valor aduaneiro, composto pelo custo de transporte, os gastos relativos à carga, descarga e manuseio e o custo do seguro internacional da mercadoria até a entrada no território aduaneiro. BC = Valor Aduaneiro	Consta na TEC, para produto importado devidamente classificado na NCM/SH.
Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)	Desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira	É o valor da base de cálculo do I.I., somado ao próprio valor do I.I.. BC = BC do I.I. + I.I.	Constante na TIPI, para o referido produto, de acordo com a classificação na NCM/SH.
Pis/Pasep e Cofins	Data do registro da DI, ou na data do pagamento no caso de prestação de serviços	Valor aduaneiro (VA) + ICMS "fictício" (utilizado apenas para cálculo dessas contribuições) + PIS/Pasep + Cofins BC = (((VA+II+IPI)/0,83 ICMS)-II-IPI)/0,9075 PIS E COFINS	PIS/Pasep = 1,65% e Cofins = 7,6%

Quadro 6 - Fato Gerador, a Base de Cálculo e a Alíquota dos Tributos Incidentes sobre o Processo de Importação.

Impostos	Fator Gerador	Base de Cálculo (BC)	(Conclusão)
			Alíquota
Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS)	Desembaraço aduaneiro de mercadorias, bens e serviços prestados no exterior ou que tenha iniciado no exterior	Valor da mercadoria, bem ou serviço, conforme valores da D.I, somando ao valor o I.I., IPI e IOC, além das demais despesas aduaneiras, além do montante do próprio imposto. BC=(VA+II+IPI+PIS+COFINS+T AXA SISCOMEX)/0,83 ICMS	Considera-se o estado de destino da mercadoria, a alíquota interna é de 17%.
Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS)	Desembaraço aduaneiro de mercadorias, bens e serviços prestados no exterior ou que tenha iniciado no exterior	Valor da mercadoria, bem ou serviço, conforme valores da D.I, somando ao valor o I.I., IPI e IOC, além das demais despesas aduaneiras, além do montante do próprio imposto. BC=(VA+II+IPI+PIS+COFINS+T AXA SISCOMEX)/0,83 ICMS	Considera-se o estado de destino da mercadoria, a alíquota interna é de 17%.

Fonte: Adaptado de Vieira (2009)

DI= Declaração de Importação; TEC= Tarifa Externa Comum do Mercosul; NCM/SH= Nomenclatura Comum do Mercosul/Sistema Harmonizado; TIPI= Tabela de IPI; IOC = Imposto sobre Operações de Câmbio.

Conforme Vieira (2009), a realização do pagamento desses tributos federais é realizado mediante débito na conta corrente do importador através do Siscomex; já o ICMS é para o estado de destino das mercadorias ou bens importados.

2.2.7. Seguro Internacional

Os seguros de transporte têm por finalidade garantir os bens transportados contra os riscos que estão sujeitos durante a viagem segurada. Podendo a cobertura ser estendida até mesmo durante a permanência das mercadorias em armazéns. Segundo Vazquez (2004), a empresa deverá providenciar em uma companhia seguradora e a aquisição de uma apólice de seguro que proteja o bem adquirido, desde a origem até a chegada ao país.

A cobertura do seguro de transporte internacional inicia-se a partir do momento em que as mercadorias são efetivamente embarcadas no veículo de transporte (navio, avião, caminhão ou vagão ferroviário); inicia-se no local de início da viagem e

termina com a sua entrega no local destinado podendo também estar segurada a permanência das mercadorias nos armazéns portuários ou aeroportuários. Normalmente estes serviços são prestados por despachantes aduaneiros, pois possuem conhecimento e experiências nessa determinada operação.

O valor mínimo para segurar uma mercadoria, de acordo com o Incoterms deverá ser o valor do contrato acrescido de 10% de seu valor CIF. Tomando-se por base operações FOB, o valor do contrato deverá ser adicionado em 25% de forma a cobrir os custos envolvidos com o frete e demais despesas relacionadas com sinistro (MDI, 2012).

As importações brasileiras podem ser realizadas em várias condições de contrato de compra e venda as quais determinarão a responsabilidade do importador na contratação do seguro, observando-se, contudo que trata-se de seguro facultativo e somente poderá ser contratado no Brasil de acordo com o Conselho Nacional de Seguros Privativos.

3. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Neste capítulo são apresentados alguns aspectos da empresa Premium enquadrada como importadora de bebidas, a qual foi utilizada no estudo de caso. Em seguida serão listados os passos adotados no processo de importação de vinhos finos chilenos no estudo de caso.

3.1. Apresentação da empresa

O Estudo de caso citado neste trabalho é referente à empresa Premium, importadora de vinhos finos e espumantes, será abordado a importação de vinhos finos chilenos. A Premium importadora de vinhos finos e espumantes é uma empresa limitada que começou suas atividades com um capital de R\$50.000,00 reais no ano de 1999. Nos dias atuais a empresa possui um capital social em torno de R\$1.000.000,00, advindo de integralização de capitais e lucros. Realiza importação e comercialização de diversos produtos, sendo os principais vinhos finos e espumantes. Vale ressaltar que a empresa preocupada com o lado social, colabora mensalmente com ajuda financeira e serviços voluntários para a

manutenção da Creche Centro Educacional Professor Estevão Pinto, situada no bairro Serra, Belo Horizonte, no Estado de Minas Gerais, onde se localiza a matriz da Premium.

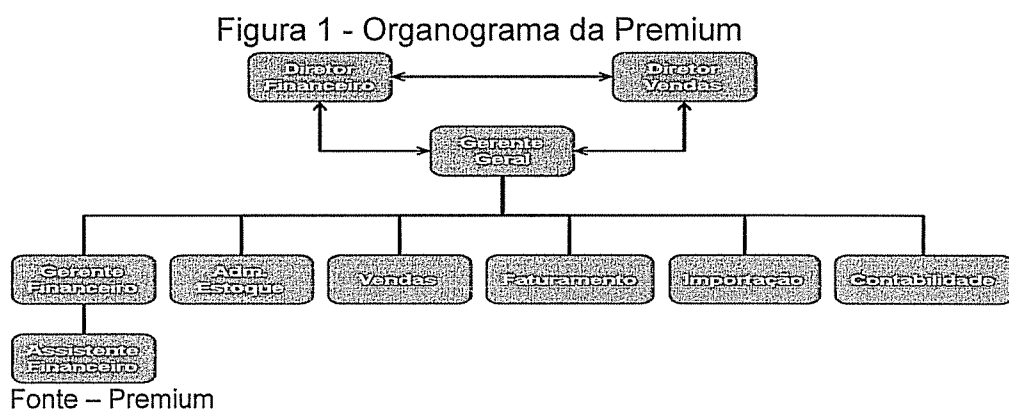
Em 1999 foi lançado o primeiro catálogo, em que constavam os primeiros vinhos importados de oito vinícolas da Nova Zelândia. Atualmente o enfoque da empresa tem uma maior amplitude e já trabalha com vinhos de diversos países, como: Portugal, Itália, França, Chile, Argentina, Uruguai e Nova Zelândia. A princípio a Premium trabalhava somente com vinhos finos Sul-Americanos, com destaque para os vinhos Argentinos e Chilenos, mas com o seu desenvolvimento no mercado, ampliou-se e trabalha com vinhos do mundo inteiro.

A empresa possui como objetivo, cumprir a missão o qual se propuseram; pesquisando, estudando, viajando, degustando, identificando de forma expressiva os teores dos vinhos de cada região; negociando com muito afincio e prazer para poder fornecer uma ampla gama de vinhos que sejam belas opções de qualidade e preços.

Os objetivos da empresa são percorrer regiões em todo o mundo, conhecer vinícolas, degustar seus vinhos, conversar com quem produz e selecionar alternativas de qualidade para os consumidores brasileiros.

3.2. Estrutura organizacional.

A estrutura da Premium é composta por Diretores, gerentes, funcionários e é dividida em departamentos conforme Figura 2 do Organograma abaixo:



O organograma demonstra a forma que é estruturada a empresa Premium com seus departamentos e responsabilidades. Há dois sócios diretores, sendo que um deles é o responsável pela parte de vendas e o outro responsável pela supervisão das finanças da empresa.

O gerente geral é responsável por toda a parte de vendas, importações, faturamento e pelos funcionários que o auxiliam nas operações como também parte do financeiro da empresa. O gerente financeiro fica com a parte das finanças da empresa e coordena uma equipe para auxiliá-lo.

A Premium possui 05 departamentos: Vendas, Importação, Financeiro, Faturamento e Contabilidade. Todos os departamentos são responsáveis pelo crescimento da empresa que também conta com a ajuda de uma contabilidade terceirizada que auxilia o departamento contábil, pois a empresa incluiu recentemente em sua estrutura organizacional o setor contábil interno.

O departamento de importação é responsável em verificar o que será importado, dia e mês da importação, além de conferir os pedidos e se estão sendo encaminhados corretamente aos países destinados. O departamento pode contar com uma trading e despachante aduaneiro que são terceirizados e fazem a parte das operações da empresa.

3.3. Características do mercado nacional e internacional de vinhos.

O vinho é uma cultura recente no Brasil no qual pode-se dizer que é um apreciador iniciante na arte da degustação. O mercado do vinho começa a apresentar alguma maturidade, tanto em termos de qualidade de produtos quanto em relação à distribuição, pois o consumo interno ainda é muito baixo.

No Rio Grande do Sul sob a influência da colonização europeia destaca-se entre as poucas regiões do Brasil onde se consome o vinho por herança familiar. Nesse Estado concentram-se 90% da produção de vinhos finos, bem como as principais vinícolas. A grande maioria delas tem origem na colonização do Estado, influenciadas principalmente, pelos imigrantes italianos da região de Vêneto.

Os imigrantes de Vêneto a partir do ano de 1875 trouxeram para o sul do Brasil as primeiras mudas de uva dos tipos Barbera, Bonarda (tintas) e Trebiano, mas o solo úmido e as pragas provocaram uma migração para a uva do tipo Isabel, de origem americana que são mais resistentes. Contudo, sem as características necessárias para produzir um vinho fino sendo recomendada para consumo in natura, como: sucos, doces e geleias.

A adaptação dessa variedade de uva, somada a um mercado interno pouco exigente influenciou a indústria vinícola brasileira, que se desenvolveu principalmente a partir de produtos de baixa qualidade (garrafão) e altos volumes. A apreciação dos vinhos pelos Brasileiros vem aumentando, porém ainda expressa uma fatia muito pequena em relação ao mercado internacional, como mostra os dados da União Brasileira do Vinho - UVIBRA (2002), que apontam um consumo anual de 2 litros per capita, ante uma média de 45 litros de França, Itália, Portugal e Suíça (os principais mercados consumidores da Europa), 31 litros na Argentina e 14 litros no Chile (os maiores mercados da América Latina).

O brasileiro não possui como hábito o consumo de vinho como nos países de influência europeia. Começaram a apreciar a bebida principalmente após as informações nutricionais e os benefícios que o consumo do produto proporciona. Isso fez com que muitas pessoas deixassem o consumo de outras bebidas alcoólicas, principalmente a cerveja, para adquirir uma vida mais saudável. Mas essa ascensão se dá graças às agressivas estratégias de marketing.

Ao mesmo tempo, percebeu-se o aumento do consumo dos vinhos finos em detrimento dos vinhos de baixa qualidade (garrafão). Outro movimento marcante foi à entrada de novos produtores, como Austrália, Nova Zelândia, África do Sul, Estados Unidos e Chile, que adotaram estratégias baseadas em marcas globais de grande variedade ante ao antigo modelo europeu baseado em "terroir" e "Denominação de Origem".

Com preços mais competitivos e vinhos (principalmente brancos) mais adaptáveis a padrões de consumo jovem (baixa complexidade, normalmente mais doces), estes novos produtores vêm ocupando posições de destaque no mercado internacional (RIBEIRO, 2002, p.36).

O consumo interno também apresentou significativas mudanças nos últimos 20 (vinte) anos. O vinho vem ocupando cada vez mais espaço nos carrinhos de supermercados do consumidor de classe média, como afirma Carlos Cabral, diretor de vinhos da rede Pão de Açúcar. Segundo Carlos Cabral 70% dos clientes cadastrados na rede compram vinhos regularmente. Em 2005 esses consumidores representavam apenas 15%. Essa tendência vem se acentuando segundo o Instituto Brasileiro do Vinho (Ibravin): em 2002 os brasileiros consumiram 49 milhões de litros, passando para 70 milhões de litros em 2006. Nesse mesmo período o consumo de espumantes dobrou chegando a 12 milhões de litros.

Não foi somente na indústria brasileira quem ganhou com esse crescimento do mercado interno de vinhos finos. Quem realmente abocanhou essa fatia de mercado foram os estrangeiros que foram beneficiados pela questão cambial e acabaram atraindo os consumidores. Entre os importados, todos os países aumentaram sua participação no mercado interno com grande destaque para os chilenos e argentinos, que tiveram a seu favor, além do câmbio, incentivos fiscais oriundos de acordos do MERCOSUL. Essa vantagem se evidencia quando analisamos os números relativos à participação dos produtos importados no mercado de vinhos finos brasileiro.

Em 1996, 66% dos vinhos finos comercializados no Brasil eram de origem nacional, e 34%, de origem estrangeira. Em 2002 o mercado ficou dividido com 51% de participação dos brasileiros, contra 49% dos importados. O quadro se agrava em 2004, quando os produtos brasileiros passaram a representar apenas 34% do mercado de finos, chegando ao extremo em 2007, com 73% do mercado dominado pelos importados (UVIBRA, 2011).

É evidente que os gostos e preferências dos consumidores aliados ao poder de compra influenciam e por vezes determinam a escolha dos produtos a serem consumidos. Entretanto, no caso do mercado brasileiro de vinhos finos verifica-se independentemente de ainda haver quem valorize o "status" de produto estrangeiro; com frequência a oferta de vinhos importados a preços inferiores aos dos nacionais. Portanto, o crescimento da venda dos vinhos importados no mercado interno brasileiro é absolutamente lógico, principalmente considerando que somos um mercado em formação pouco exigente, onde na maioria das vezes a qualidade do

produto por falta de conhecimento assume importância secundária na escolha do consumidor.

3.4. Processo de importação

A seguir são listados os passos adotados no processo de importação pela empresa utilizada no estudo de caso, como: identificação do produto e contato com fornecedores; cálculo de custo e negociação; pedido de compra e negociação; habilitação no SISCOMEX; documentação; despacho aduaneiro e desembaraço da mercadoria.

3.5. Principais problemas ocorridos nos processos e seus impactos para a empresa

Em um processo de importação existem diversos desafios. Mesmo realizando exportações a mais de uma década ainda falta conhecimento por parte de muitas vinícolas permanecendo as mesmas apenas com perfil de produtor. Focadas somente na produção, acabam não fornecendo aos demais setores a atenção necessária para o complemento das atividades que cercam as vendas e os serviços agregados ao vinho.

Um dos maiores problemas são as referências das ordens de compra que são constantemente confundidas com as de outros importadores de outras origens. Essa troca de referências acaba alterando as quantidades dos pedidos e inviabilizando a importação, tendo em vista que os produtos são previamente estabelecidos e autorizados por quantia, valores e condições de embarque para Licença de Importação que devem ser rigorosamente seguidos.

O Incoterm utilizado no processo atual é o EXW, que faz com que os custos para o transporte interno seja um fator oneroso ao processo, pois os valores praticados pelo mercado local são desconhecidos pela Premium, tirando a possibilidade de negociação ou até mesmo definição de melhores rotas para redução de custos.

Este fato que onera o momento do desembaraço por consequência onera também a base de cálculo para recolhimento dos impostos.

O governo com objetivo de ter um maior controle dos vinhos importados no Brasil e principalmente como forma de proteção ao mercado interno, implementou obrigatoriamente a selagem dos vinhos importados no Brasil. A selagem deve ser feita dentro do recinto alfandegado, momento antes do carregamento para o local do distribuidor ou consumidor final.

Devido à impossibilidade de permitir acesso de ajudantes externos para selagem dos vinhos em recinto alfandegado, e do longo tempo que se gasta para a selagem; a Premium é autorizada sob um termo de compromisso a selar seus vinhos em suas próprias dependências. A selagem faz com que haja prorrogação na comercialização dos vinhos, a ocupação maior de espaço para estocagem do produto, além do alto custo na contratação de ajudantes para realização do serviço.

3.6. Logísticas do produto importado

As aquisições de mercadorias internacionais envolvem diversas ações. Houve um grande aumento no número de importações no Brasil e o processo de nacionalização dessas mercadorias se inicia pelo registro da Declaração de Importação através do SISCOMEX.

O SISCOMEX pode ser entendido como um instrumento administrativo que integra as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior, mediante fluxo único e computadorizado de informações (BIZELLI, 2001, p.42).

O processo de importação do vinho inicia-se com a análise da quantidade de vinhos disponíveis em estoque realizando uma avaliação de giro mensal dos vinhos e posteriormente a definição da quantidade necessária a ser importada. Esta definição é feita considerando a média do giro do produto para no mínimo quatro meses futuros, ou seja, o produto tem de ser suficiente para no mínimo quatro meses de vendas após entrada no estoque.

Essa medida nem sempre é eficaz, pois se tratando de um produto relativamente sazonal ocasionalmente há um excesso ou falta dos produtos em estoque. As oscilações do mercado financeiro também influenciam no consumo do produto, tendo em vista ser um produto considerado também supérfluo.

O importador quando efetua a negociação com o fornecedor ou exportador deverá fazer a análise detalhada das condições estabelecidas, depois de concretizada a operação comercial, o comprador autorizará o exportador efetuar o embarque da mercadoria. Posteriormente, é realizado o envio da ordem de compra via e-mail para o fornecedor. Neste e-mail a Premium relaciona todos os dados referente ao produto (nome do vinho, safra e valores) a ser adquirido e dados necessários na elaboração da pro forma e packing list, conforme Quadro 7:

Quadro 7 – Modelo de Pró-Forma

Income terms: FCA
Moeda: USD
Termos de Pagamento: Preferencialmente 120 dias do B/L (CRT)
Detalhes da Conta Bancária
Número de garrafas em cada caixa: 6x750ml; 12x750ml; 24x375ml
Número de caixas de cada vinho:
Volume das garrafas: 6x750ml; 24x375ml.
Tipo de Vinhos
Safras
Preço Unitário: Todas as garrafas devem ter preços inclusive garrafas promocionais e amostras.
Preço Total
Peso total da Invoice (bruto e líquido)
País de Origem , Aquisição e Proveniência: França
Nome do Exportador
Endereço do Exportador
Nome do Importador: Premium Importação Exportação e Comércio Ltda.
Endereço do Importador: Rua Palmira, 423, Belo Horizonte MG, Brasil, 30220-110
CNPJ: 02.998.492/0001-81

Fonte: Empresa Premium

De posse dos documentos originais e o extrato da Declaração de Importação, o importador solicitará a liberação da mercadoria junto á alfândega. Após recebimento da pró-forma com dados enviado pelo exportador e conferido pela Premium, é solicitada a licença de importação junto ao Ministério da Agricultura e SECEX, tendo em vista que esse produto é exigido Licença de Embarque prévia ao embarque. Esse processo leva em torno de 30 a 60 dias para deferimento.

Durante o prazo para deferimento da Licença de Importação é solicitado junto ao fornecedor os Certificados de Origem e Certificados de Análise do vinho em questão, além do rótulo em português com as informações exigidas pela legislação Brasileira. Infelizmente essa cronologia nem sempre é rigorosamente seguida, muito das vezes os documentos só são enviados depois do deferimento da licença de importação, o que faz com que o processo se torne mais moroso.

Após deferimento da licença de importação e recebimento dos certificados de análise/origem carimbados e assinados; contra rótulos aprovados pela Premium; Invoice (espelho da pro forma) e Packing List assinados e carimbados, é solicitada a coleta da mercadoria pela Transportadora Gral, que realizará o transporte via terrestre.

A contratação desse transporte é realizado junto à transportadora com reconhecimento no mercado avaliando qualidade de serviços e preços. Geralmente é utilizado a Transportes Gral, que por sua vez, após autorização da Premium realiza a coleta da mercadoria e devidos documentos original; emite o CRT (Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário) e MIC/DTA (Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/ Declaração de Transito Aduaneiro), que são documentos necessários para o transporte internacional e desembaraço aduaneiro.

O transit time entre o Chile e o Brasil é estimado entre sete a dez dias. Após chegada da mercadoria no Porto Seco de Betim (EADI-Betim/MG), é realizado o descarregamento dentro do Terminal da USIFAST; e a escolha do porto seco EADI de Betim/MG foi realizado considerando uma maior agilidade para os trâmites documentais e de movimentação física da mercadoria, principalmente, analisando valores de armazenagem praticados em outras regiões alfandegadas.

Após análise do MAPA é feita a coleta ou não das amostras de vinhos (caso esta mercadoria não tenha certificados de inspeção validos) e posteriormente é realizada a parametrização pela Receita Federal.

As coletas para amostras são exigidas quando:

- Primeira importação de um determinado vinho;
- certificado expirado: Após o prazo de 3 (três) anos da data de emissão do certificado;
- certificado expirado: Após o prazo de 1 (um) ano da data da emissão do certificado;
- para importações acima de 900 litros por tipo de vinhos.

As amostras são enviadas para um laboratório credenciado ao Ministério da Agricultura onde são realizadas as análises laboratoriais certificando que o vinho encontra-se dentro das exigências da legislação brasileira para comercialização de bebidas alcoólicas importadas. Após parametrização e desembaraço da mercadoria, é solicitada a remoção da mercadoria no terminal da Usifast com destino às dependências da Premium.

Para contração do transporte interno é utilizada a mesma metodologia no processo de escolha do transporte internacional, ou seja, analisando melhores rotas, valores e qualidade dos serviços prestados. Usualmente é utilizado a TRG Sudeste Transporte que promove o transporte e também a mão de obra para descarregamento do produto finalizando o processo logístico da importação.

O processo burocrático característico no Brasil para as importações acarretam num produto de alto valor para o mercado, longos prazos de entrega aos consumidores e revendedores, tornando assim cada vez mais desafiador para o empresário brasileiro manter-se no mercado e proporcionar uma variedade e qualidade de produtos para o mercado interno.

3.7. Custos Logísticos

3.7.1. Composição do Custo na Importação

Para identificar o custo logístico total relacionado ao processo de importação deste estudo, foi utilizado o modelo proposto por Faria e Costa (2007), porém, não foram usadas todas as categorias propostas.

As operações foram divididas em: Custos de Transporte e Seguro, Custos de Armazenagem e Movimentação, Custo Tributário, Custo com Desembaraço e Custo de Oportunidade. Nas seções seguintes cada um destes componentes do custo é descrito.

3.7.2. Custo com despacho Aduaneiro

Assim que ocorre o registro da Declaração de Importação através do SISCOMEX e iniciado o procedimento do despacho aduaneiro de importação. Em seguida, o SISCOMEX automaticamente seleciona o canal de conferência aduaneira ao qual deverá ser submetido. De acordo com Vieira (2006), este procedimento de seleção recebe o nome de parametrização. Existem deferentes canais de conferências que, de acordo com sua cor possuem diferentes especificações para conferência.

A conferência aduaneira é definida a partir da seleção de um dos canais a seguir, feita automaticamente pelo SISCOMEX segundo parâmetros estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal:

(...) Canal verde – o sistema procede ao desembaraço automático da mercadoria, dispensados o exame documental da declaração, a verificação física da mercadoria e a análise do valor aduaneiro;
Canal Laranja – há exame documental, dispensadas a verificação e a análise do valor aduaneiro;
Canal Vermelho – a fiscalização aduaneira procede ao exame documental e à verificação física da mercadoria, dispensada análise do valor aduaneiro;
Canal cinza – ocorre o exame documental, a verificação física da Mercadoria e a análise do valor aduaneiro (o importador, quando selecionado este canal, deve preencher, no próprio SISCOMEX, a declaração de Valor Aduaneiro - DVA) (LOPES, 2000, p.265).

Durante grandes períodos de importação de mercadorias vindas de diversos pontos do mundo grandes importadores enfrenta gargalos ocasionados pela parametrização das mercadorias em canais de conferência, somando a isso a lentidão no posicionamento e desova dos contêineres gerando uma demora ainda maior para a liberação do contêiner ao seu proprietário. Esse procedimento ocasiona custo ao tempo de uso dos contêineres e atraso no desembaraço da mercadoria para as dependências da empresa.

3.7.3. Custo com Transporte Terrestre

O processo de importação de vinhos inicia-se com a análise da quantidade de vinhos disponíveis em estoque, o giro mensal deste determinado vinho e posteriormente a definição da quantidade necessária a ser importada. Esta definição é feita considerando a média do giro do produto para no mínimo quatro meses futuros, ou seja, o produto tem de ser suficiente para no mínimo quatro meses de venda após entrada no estoque. Essa medida nem sempre é eficaz, pois se tratando de um produto relativamente sazonal ocasionalmente há um excesso ou falta dos produtos em estoque. As oscilações do mercado financeiro também influenciam no consumo do produto, tendo em vista ser um produto considerado supérfluo.

Posteriormente é realizado o envio da ordem de compra via e-mail. Neste e-mail a Premium relaciona todos os dados referentes ao produto (nome do vinho, safra e valores) a ser adquirido e dados necessários na elaboração da pro forma e packing list. Após recebimento da pro forma com dados enviado pelo exportador e conferido pela empresa, é solicitada a licença de importação junto ao Ministério da Agricultura e SECEX, tendo em vista que esse produto é exigido licença de embarque prévia. Esse processo leva em torno de 30 a 60 dias para deferimento.

Durante o prazo para deferimento da Licença de importação, são solicitados junto ao fornecedor os certificados de origem e certificados de análise do vinho em questão e contra rótulo em português com as informações exigidas pela legislação Brasileira. Infelizmente a cronologia dos fatos nem sempre são rigorosamente seguidas. Muito das vezes os documentos só são enviados depois do deferimento da licença de importação, o que faz com que o processo se torne mais moroso.

O primeiro passo é contratar uma empresa de Transporte Internacional normalmente contratada pelo despachante aduaneiro. Depois de realizado o carregamento, o caminhão aguarda os documentos de instrução de despacho. Realizados esses procedimentos a carreta está liberada para seguir até a fronteira. A Tabela 4 exhibe os custos de transporte internacional referente ao frete rodoviário:

Tabela 4 - Relação de custos de transporte internacional – Frete rodoviário

Frete internacional - rodoviário	Valor (R\$)
Frete internacional	17.000,00
Ad valorem	767,26
Total	17.767,26

Elaborado pelo autor

Para contratação do transporte interno é utilizada a mesma metodologia no processo de escolha do transporte internacional, ou seja, analisando melhores rotas, valores e qualidade dos serviços prestados. Usualmente é utilizado a TRG Sudeste Transporte, que promove o transporte e também a mão de obra para descarregamento do produto finalizando o processo logístico da importação. A Tabela 5 exibe os custos de transporte nacional referente ao frete rodoviário:

Tabela 5 - Relação de custos de transporte nacional – Frete rodoviário

Frete nacional rodoviário	Valor (R\$)
Frete nacional	5.300,00
Total	5.300,00

Elaborado pelo autor

Após deferimento da licença de importação e recebimento dos certificados de análise/origem carimbados e assinados; contra rótulos aprovados pela Premium; Invoice (espelho da pro forma) e Packing List assinados e carimbados, é solicitada a coleta da mercadoria pela Transportadora Gral, que realizará o transporte via terrestre. A contratação desse transporte é feito junto à transportadora com reconhecimento no mercado avaliando qualidade de serviços e preços.

A Transportadora Gral após autorização da Premium realiza a coleta da mercadoria, verifica os documentos originais, emite o CRT (Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário) e MIC/DTA (Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/ Declaração de Transito Aduaneiro) que são documentos necessários para o transporte internacional e desembaraço aduaneiro. Conforme mostra a Tabela 6 é cobrado o seguro rodoviário cuja estimativa é variável de acordo coma mercadoria, neste caso o custo do seguro rodoviário corresponde à R\$ 906,18 (novecentos e seis reais e dezoito centavos) que compõe o custo total de transporte e seguro.

Tabela 6 - Resumo total dos custos de transporte e seguro

Resumo total – frete e seguro	Valor (R\$)
Frete internacional (rodoviário) + taxas	17.767,26
Frete nacional (rodoviário)	3.300,00
Seguro	906,18
Total	21.973,40

Elaborado pelo autor

O transit time entre Chile e o Brasil estimado é entre 7 (sete) e 10 (dez) dias, realizando entrada pela Unidade da Receita Federal de Uruguaiana-RS. A escolha da entrada por Uruguaiana deve-se ao fato da busca de rotas mais curtas e com menores custos aduaneiros. O desembaraço aduaneiro é composto pelos custos de armazenagem e movimentação do container, neste processo estima-se o custo com armazenagem em R\$3.200,00 (três mil de duzentos reais) podendo haver oscilações neste valor conforme o decorrer do desembaraço.

Segundo Ludovico (2002), os impostos de importação de mercadorias variam de acordo com a especificação da mercadoria e o seu preço ofertado, que inclusive poderá ser objeto de investigação antes mesmo da importação pelas autoridades brasileiras com o objetivo de coibir preços irrisórios ou fictícios que podem prejudicar a concorrência interna de fabricação no país. Além dos custos, há também o pagamento da mercadoria ao fornecedor.

Os valores recolhidos envolvendo importação são:

- a) Imposto de Importação (II);
- b) Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI);
- c) Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS);
- d) Cofins - Importação;
- e) Pis – Importação

Esses impostos são explicados a seguir:

(...) ressalta-se que para o IPI, o ICMS, a Cofins e o Pis, por serem impostos não cumulativos existe a compensação contábil através dos respectivos lançamentos (débitos e crédito); já o II corresponde a um efetivo custo na compra. Sem maiores aprofundamento da questão, destacamos também

que cada imposto possui regras próprias, tais como isenções, reduções, etc (LUDOVICO, 2000, p. 119).

Na Tabela 7, será demonstrada a composição do valor aduaneiro que é utilizada na base de cálculo dos impostos.

Tabela 7 - Base de cálculo para impostos federais

Valor aduaneiro – base de cálculo para impostos federais	Valor (R\$)
Valor da mercadoria - fob	135.686,72
Frete internacional	4.320,16
Seguro	906,18
Total	140.913,06

Elaborado pelo autor

O Valor Aduaneiro é composto neste estudo de caso pelo valor da mercadoria, frete internacional, seguro e Capatazia (Terminal Handling Charge - THC). Esse valor corresponde a R\$ 140.913,06 (cento e quarenta mil novecentos e treze reais e seis centavos). Na Tabela 8, serão mostradas as bases de cálculo e valores dos impostos federais.

Tabela 8 - Base de cálculo e valores dos impostos federais

Cálculo do II / IPI / Pis e Cofins	Valor (R\$)
Base de cálculo II (valor aduaneiro) II (0%)	140.913,06
IPI (1,08 por garrafa)	1.944,00
Taxa siscomex	214,20
Pis (1,65%)	2.152,84
Cofins (7,60%)	9.916,10
Total de impostos federais	155.140,20

Elaborado pelo autor

Após a chegada da mercadoria no Porto Seco de Betim (EADI-Betim/MG), é realizado o descarregamento dentro do terminal da Usifast. Como já explicitado, a escolha do porto seco EADI de Betim/MG foi realizado considerando uma maior agilidade para os trâmites documentais e de movimentação física da mercadoria e, principalmente, analisando valores de armazenagem praticados em outras regiões alfandegadas. Após parametrização e desembaraço da mercadoria, é solicitada a remoção da mercadoria no terminal da Usifast com destino às dependências da Premium. A Tabela 9 mostra os Custos com Desembaraço da mercadoria.

Tabela 9 - Relação dos custos com desembaraço

Desembaraço	Valor (R\$)
Desembaraço (honorários) – despachante	622,00
S.D.A – Sindicato dos despachantes	622,00

Outros – impressos (EADI x Premium)	1.600,00
Total	2.844,00

Elaborado pelo autor

Na Tabela 10 é apresentada a formação e o valor do custo logístico total, demonstrando a participação referente a cada custo logístico.

Tabela 10 - Relação do custo logístico total

Custo logístico total	Valor (R\$)
Custos de transporte e seguro	21.973,40
Custos de armazenagem e movimentação	3.200,00
Custo tributário	14.277,14
Custo com desembaraço	2.844,00
Total	42.294,54

Elaborado pelo autor

Como se pode observar de acordo com as tabelas anteriores, mais da metade do custo logístico total é formado pelo custo de transporte e seguro e os custos tributário, isso se deve à carga tributária no Brasil. A seguir, na Tabela 11 será demonstrado a participação do custo logístico no valor final de aquisição do produto:

Tabela 11 - Participação do custo logístico no custo final do produto

Custo total do produto	Valor (R\$)
Custo do produto	135.686,72
Custo logístico total	42.294,54
Total	177.981,26

Elaborado pelo autor

Na Tabela 12 é apresentado o valor final do produto por unidade;

Tabela 12 - Custo nacionalizado unitário do produto

Custo total do produto	Valor (R\$)
Custo unitário do produto	9,89
Total	9,89

Elaborado pelo autor

3.7.4. Custos com Transporte Marítimo

Os Custos de Transporte e Seguro neste estudo de caso compreendem: o frete internacional que consiste no transporte da mercadoria do porto nos Estados Unidos até o porto no Brasil, o frete nacional que consiste no transporte da mercadoria do porto no Brasil até o cliente final e o seguro referente aos transportes da mercadoria. Na Tabela 13 é apresentada a composição do frete internacional:

Tabela 13 - Relação de custos de transporte internacional – Frete marítimo

Frete internacional – Marítimo	Valor (R\$)
Frete internacional	5.400,00
Liberação hb/bl	450,00
Capatazia fcl – 40 - thc	1.410,00
Desconsolidação marítima	300,00
Total	7.560,00

Elaborado pelo autor

O Frete é composto pelo valor do transporte, a Liberação HB/L, Capatazia (Terminal Handling Charge - THC) que é a taxa de manuseio do container e o desembaraço da mercadoria via modal marítimo. A Liberação HB/L e a desconsolidação marítima são taxas cobradas referentes à documentação emitida para o embarque da mercadoria. Neste processo estima-se o custo de transporte nacional incluso o frete rodoviário em R\$9.900,00 (nove mil e novecentos reais).

O frete nacional será referente ao transporte da mercadoria do porto de Navegantes até o EADI. Esse frete é por conta da empresa em estudo e no valor cobrado já está incluído o valor de devolução do container vazio ao porto. O preço do seguro da mercadoria via modal marítimo é estimado em R\$2.210,40 (dois mil duzentos e dez reais e quarenta centavos).

O valor do seguro é referente ao transporte internacional da mercadoria, pois como a negociação foi na modalidade EXW, a responsabilidade por danos decorrentes no transporte internacional na mercadoria fica por conta da empresa importadora. Na Tabela 14 é apresentada a composição total do custo de transporte e seguro da mercadoria em estudo:

Tabela 14 - Resumo total dos custos de transporte e seguro

Resumo total – frete e seguro	Valor (R\$)
Frete internacional (marítimo) + taxas	7.560,00
Frete nacional (rodoviário)	9.900,00
Seguro	2.210,40
Total	19.670,40

Elaborado pelo autor

Nota-se na Tabela 14 que o maior custo nesta etapa é o frete internacional com 76,24% do total do custo com transporte e seguro, ressaltando assim a importância de uma boa negociação do valor do frete internacional.

3.7.5. Custos de Armazenagem e Movimentação

O maior cuidado é o preservar a carga intacta, pois é um prejuízo muito grande para empresa cada garrafa perdida. Para sobrevivência dentro de um mercado acirrado, as empresas buscam a redução de custos em taxas existentes no processo de importação, conforme Vazques (2007) as taxas de armazenagem podem ser classificadas em: capatazia e armazenagem. A primeira é referente aos gastos com movimentação de mercadorias e pelo pessoal da administração do porto. A segunda refere-se aos custos incidentes na mercadoria guardada nos armazéns, pátios, depósitos e etc. de propriedades dos administradores dos portos, podendo ser: Armazenagem interna, externa e armazéns gerais e Armazém especial.

Para tanto é utilizado cálculo de pesos entrepostos e o primordial é que cada tipo de carga tem uma refrigeração específica e armazenamento que vai de acordo com as uvas utilizadas nos vinhos. Os custos de armazenagem estão ligados diretamente ao correto gerenciamento na logística dos contêineres e as empresas devem se antecipar para não incorrer em custos desnecessários.

Neste caso, quando o armador avisa sobre atraso na escala do navio, a carga permanece no armazém do exportador. Quando há greve dos fiscais em andamento evita-se colocar carga para exportação já que há uma demora na liberação do processo. Na incidência de embarco internacional a escala de produção tem que ser revista, mas o que já foi produzido continuará no estoque até encontrar alternativa para sua venda.

Os custos de Armazenagem e Movimentação da carga ocorreram no porto de Navegantes/BRA. O valor de armazenagem do container neste estudo foi referente ao primeiro período que consiste em 07 (sete) dias corridos. Para se calcular o valor da armazenagem multiplica-se 0,22% sobre o valor aduaneiro da carga.

Os custos referentes à movimentação são: a inspeção do container para conferir seu estado de conservação e seu levante que consiste no custo cobrado para colocar o container no caminhão para transporte. Na Tabela 15 são relacionados os custos de armazenagem e movimentação:

Tabela 15 - Relação dos custos de armazenagem e movimentação

Armazenagem e movimentação – portonave	Valor (R\$)
Armazenagem container	4.500,00
Inspeção container	150,00
Levante container	225,00
Total	4.875,00
Elaborado pelo autor	

A Tabela 15 demonstra que o custo relevante é o do armazenamento do container, cujo valor representa 80,6% do custo total de Armazenagem e movimentação. Esse custo poderia ter sido maior ainda caso o tempo de desembaraço da mercadoria fosse maior que sete dias corridos.

3.7.6. Custo Tributário

O custo tributário neste estudo de caso foi composto por todos os tributos não recuperáveis, como: Imposto de Importação, PIS, COFINS e taxas. O ICMS não será considerado um custo, pois ele será creditado na venda. Abaixo na Tabela 16 será demonstrada a composição do valor aduaneiro, que é utilizado na base de cálculo dos impostos:

Tabela 16 - Base de cálculo para impostos federais

Valor aduaneiro – base de cálculo para impostos federais	Valor (R\$)
Valor da mercadoria – FOB	330.969,60
Frete internacional	7.560,00
Seguro	2.210,40
Capatazia FCL – 40 - thc 1.410,00	
Total	342.150,00
Elaborado pelo autor	

O Valor Aduaneiro é composto pelo valor da mercadoria, frete internacional, seguro e capatazia. Esse valor é de R\$ 342.150,00 (trezentos e quarenta e dois mil e cento

e cinquenta reais). Na Tabela 17 serão mostradas as bases de cálculo e valores dos impostos federais:

Tabela 17 - Base de cálculo e valores dos impostos federais

Cálculo do II / IPI / Pis e Cofins	Valor (R\$)
Base de cálculo II (valor aduaneiro) II (0%)	342.150,00
Ipi (0,72 por garrafa)	38.880,00
Taxa siscomex	214,20
Pis (1,65%)	7.840,93
Cofins (7,60%)	36.115,83
Total de impostos federais	425.200,96

Elaborado pelo autor

Diante do exposto, identifica-se que a opção da empresa para o IR é o Lucro Presumido, a forma de pagamento das contribuições do PIS e COFINS que dá-se na modalidade cumulativa. Sendo assim, na importação dos produtos, as alíquotas do PIS e COFINS para o estudo de caso proposto são de 1,65% e 7,6%, respectivamente, e não serão aproveitados como créditos.

3.7.7. Custo com desembaraço

O despacho aduaneiro de mercadorias na importação é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação às mercadorias importadas, aos documentos apresentados e à legislação específica, com vistas ao seu desembaraço aduaneiro.

O desembaraço aduaneiro é o ato pelo qual é registrada a conclusão da conferência aduaneira. É com o desembaraço aduaneiro que é autorizada a efetiva entrega da mercadoria ao importador e é ele o último ato do procedimento de despacho aduaneiro.

3.7.7.1. Ova e desova de contêineres

De acordo com Keedi (2010), dois processos considerados primordiais no processo de importação em que é utilizado o modal marítimo é a ova e desova do contêiner, ou seja, a colocação e retirada da carga do contêiner. Esses processos se tornaram importantes, pois caso ocorra algum problema ou demora na execução dessas

tarefas resultará em um maior tempo de utilização dos contêineres e conseqüentemente despesas por conta disso.

Ao se usar um contêiner é necessário levar em conta o tipo de mercadoria, visto que se deve colocar em cada unidade mercadorias iguais ou equivalentes. Em relação ao peso da carga devem-se respeitar as capacidades dos contêineres, obedecendo aos limites nenhum problema maior estará sujeito a ocorrer.

Existem os fatores portuários que não são os principais responsáveis pela geração da demurrage, mas que influenciam na demora operacional de movimentação dos contêineres e deve ser levado em conta, isso ocorre por conta de muitos portos não contarem com uma infraestrutura adequada que possa atender a demanda de cargas que chegam ao país.

3.7.7.2. Avarias

Considera-se uma avaria qualquer perda ou dano na embarcação ou nas cargas ocorridas durante o transporte. No modal marítimo essa avaria atinge diretamente os contêineres e dependendo do fato que a gerou, uma avaria pode afetar somente a embarcação, somente a carga ou ambos. Em casos de importação em que são encontradas avarias no contêiner, muitas vezes deve-se acionar a empresa seguradora responsável para verificar se a carga dentro do equipamento sofreu alguma perda ou dano que influencia na sua integridade e utilização.

3.7.7.3. Demurrage

É a multa paga pelo contratante quando o navio contratado demora nos portos mais do que o prazo acordado. Essa multa cobrada pelo armador pode ser pelo atraso na devolução de contêineres em embarques em navios regulares, bem como atraso nas operações nos navios fretados. O valor a ser cobrado é calculado de acordo com o tamanho do navio e não em razão da carga contratada com o afretador.

Os custos que incorrem no transporte marítimo com a retenção de seus contêineres além do prazo previsto em contrato são extremamente elevados, já que tal ocorrência os obriga a alterar toda uma logística cuidadosamente estabelecida e incorporar novos equipamentos para atender a demanda de outros clientes. Isso significa deslocar contêineres de outros portos ou até de outros clientes. Numa análise mais ampla a retenção é prejudicial a toda a cadeia produtiva, pois em larga escala potencializa um gargalo dos transportes marítimos e da infraestrutura logística com efeitos negativos para a economia do país.

Os custos com desembaraço são formados pelo Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que é uma taxa cobrada no desembaraço da mercadoria pela Marinha Brasileira, serviço do despachante, Sindicato dos Despachantes Aduaneiros, serviço da importadora e outros. Na Tabela 18 são relacionados os custos com desembaraço:

Tabela 18 - Relação dos custos com desembaraço

Desembaraço	Valor (R\$)
Desembaraço (honorários) – despachante	622,00
S.D.A – Sindicato dos despachantes	622,00
Outros – Impressos (eadi x premium)	1.200,00
Total	2.444,00

Elaborado pelo autor

3.7.8. Custo logístico total e sua participação no custo final do produto

O Custo Logístico Total é formado pelos custos de transporte, seguro, armazenagem, movimentação, tributários, despacho e custo de oportunidade. Na Tabela 19 é apresentada a formação e o valor do custo logístico total, demonstrando a participação referente a cada custo logístico:

Tabela 19 – Relação do custo logístico total

Custo logístico total	Valor (R\$)
Custos de transporte e seguro	19.670,40
Custos de armazenagem e movimentação	4.875,00
Custo tributário	83.050,96
Custo com desembaraço	2.444,00
Total	110.040,36

Elaborado pelo autor

Nota-se na Tabela 19 que grande parte da composição do custo logístico é formada pelo custo tributário, o qual representa grande parte do custo total. Outros custos relevantes são os custos como: desembaraço, transporte e seguro. O valor total do custo logístico foi de R\$ 110.040,36 conforme demonstra a (TAB. 20). Como se pode observar de acordo com as tabelas anteriores, mais da metade do custo logístico total é formado pelo custo tributário, isso se deve à carga tributária no Brasil. A seguir, na Tabela 20 será demonstrada a participação do custo logístico no valor final de aquisição do produto:

Tabela 20 - Participação do custo logístico no custo final do produto

	Valor (R\$)
Custo total do produto	330.969,60
Custo do produto	110.040,36
Custo logístico total	441.009,96
Total	

Elaborado pelo autor

A participação do custo logístico total no custo final do produto é de 33,33%. Com isso, o custo logístico total de importação de vinhos finos chilenos tem grande representatividade sobre o custo final do produto sendo um fator determinante na formação do preço de venda da mercadoria no mercado interno. O grande impacto no custo logístico na importação de vinhos finos chilenos devem-se principalmente pelos valores dos custos com desembaraço tributário, transporte e seguro.

Diante dos fatos, qualquer redução de valor no custo logístico de importação é importante, pois influencia diretamente no custo do produto. Com isso, é ressaltada a necessidade de uma boa gestão desses custos para melhor atender os clientes e ainda reduzir o tempo de entrega e custo final do produto.

Na Tabela 21 é apresentado o custo unitário do produto nacionalizado:

Tabela 21 - Custo nacionalizado unitário do produto

	Valor (R\$)
Custo total do produto	8,16
Custo unitário do produto	8,16
Total	

Elaborado pelo autor

O valor final do custo do produto por unidade é de R\$ 8,16 (oito reais e dezesseis centavos), apresentando uma redução alcançada de R\$ 1,73 (um real e setenta e

três centavos) por garrafa, o que representa uma economia significativa considerando que o volume de importação será de 55.800 (cinquenta e cinco mil e oitocentas) garrafas por embarque.

3.8. Proposta de melhoria para os processos de importação de vinhos finos chilenos.

Após análise de todo o processo de importação e número das vendas dos vinhos chilenos, foram propostos as seguintes melhorias:

- Negociação de compra de 4.650 caixas com 12 Unidades, proporcionando um aumento de 3x da compra habitual. Propor também, de acordo com o desconto obtido, uma programação de compras futuras ao longo do ano.
- Elaboração de um modelo de *Invoice e Packing List*, no qual o exportador apenas preencheria o documento com os seus respectivos dados cadastrais e informações referentes ao produto (preço, quantidades e safras).
- Estabelecimento de prazos para emissão dos documentos e correções quando for necessário.
- Alteração do modal Terrestre (Rodoviário) para o Marítimo.
- Alteração do INCOTERM EX-WORKS para o FOB (free on board).
- Mobilizar o setor de Importação de Bebidas junto à ABBA (Associação Brasileira de Exportadores e Importadores de Alimentos e Bebidas).

A fim de acionar a Justiça Brasileira objetivando suspensão da obrigação de realizar a selagem dos vinhos com os selos fiscais de controle do IPI, uma vez que o setor concorda que a medida não soluciona eficazmente os problemas de contrabando, falsificação e/ou sonegação fiscal; além de onerar ainda mais o preço final produto. Com o proposto acima, espera-se uma redução dos "ruídos" na comunicação

diminuindo conseqüentemente a possibilidade de erros passivos de multas e retenção das mercadorias pela Alfândega. Estima-se também uma redução importante do preço final do produto e melhores prazos de entrega para os consumidores e revendedores.

3.9. Novo fluxo operacional para os processos de importação

Para facilitar o entendimento de ambas as partes na confecção dos documentos de embarque, serão estabelecidos modelos de documentos no qual será necessário apenas o preenchimento dos campos relativos à mercadoria (conforme ANEXOS A e B). Este documento será enviado pela Premium em documento WORD editável via e-mail.

Após a data de envio da ordem de compra pela Premium, será estabelecido um prazo de sete dias para elaboração e conferência dos documentos, considerando dois dias para elaboração dos documentos (Invoice e Packing List) e mais cinco dias para possíveis correções e complementos de informações.

Visto o maior volume de importação negociado será utilizado o modal marítimo no processo. O objetivo é buscar maior segurança no transporte e manuseio da mercadoria além de menores custos. Será realizado o transporte internacional utilizando o agente de carga JF Hillebrand que possui grande know-how em transportes internacional de bebidas. Considerando o modal marítimo será também realizada a alteração do INCOTERM EXW para o FOB eliminando assim os custos de origem e que oneram o processo. Esses custos são base de cálculo do AFRMM e por seqüência aumentam também a base de calculo dos tributos nacionais e estaduais.

Após conclusão do transporte internacional pela JF Hillebrand, será realizada a DTA (Declaração de Trânsito Aduaneiro) do porto do Rio de Janeiro – RJ até o EADI/Betim-MG, pela empresa de transportes TRG Sudeste que também será responsável pelo transporte da mercadoria do EADI/Betim-MG até as dependências da Premium. A escolha da TRG Sudeste para realizar todo o transporte interno foi

feita buscando otimizar os custos, tendo em vista a utilização dos serviços em duas etapas do mesmo processo.

No momento do desembaraço, como será feito a instrução para consolidação de toda a carga em apenas um HAWB (House) também se estimam uma redução significativa dos custos, visto que será gerada apenas uma D.I.

Para suspensão da selagem, a ABBA entrará com o mandado de segurança com efeito suspensório dos selos fiscais de controle de IPI. Essa suspensão será abrangente a todos os importadores que são associados à ABBA, o que inclui a Premium que se beneficia desse artifício. Neste caso, haverá uma redução de custo significativo e o mais importante, uma redução estimada em sete dias para liberação da mercadoria para vendas.

As medidas foram tomadas em conjunto negociando o que seria possível se fazer em questões de prazos para elaboração das documentações e descontos na fatura considerando um maior volume de compra. A mudança do modal foi decidida após simulação do processo, considerando os custos envolvidos e a opção de reduzir da frequência de embarques trazendo um maior volume de mercadorias.

3.10. Possíveis benefícios com a proposta de melhoria e criação de mecanismos de controle para os processos.

Após pesquisa realizada, os resultados esperados com a proposta de melhoria no processo em termos financeiros foram as seguintes:

1) Maior poder de negociação junto ao fornecedor, tendo em vista maior volume de compra adquirido em apenas um embarque. Como consequência, obtivemos uma redução de 10% no valor FOB do produto e por consequência da escolha do incoterm FOB, o valor da base de cálculo dos tributos também será menor ao valor praticado no incoterm FCA.

2) Com a suspensão da obrigatoriedade da selagem dos vinhos com selos fiscais de controle de IPI, é estimado uma redução de 4,5% em relação ao valor do produto nacionalizado.

Para mensurar a redução do prazo de dias para conclusão do processo de importação consideramos os seguintes dados:

1) Com a elaboração dos modelos de documentos a serem preenchidos agiliza no momento da elaboração da mercadoria, facilita a comunicação e aumenta a possibilidade de prevenir erros de documentação e, conseqüentemente a imposição de multas e retenção da mercadoria nas alfândegas.

2) Com prazo estabelecido de sete dias para elaboração e possíveis correções de documentos, estima-se a redução da média gasta de 15 a 20 dias, para sete dias apenas. Essa medida faz com que tenhamos um maior prazo para melhor definição de datas de saídas dos navios e tranquilidade para atender os "dead lines" de documentação e carga exigidas pelos armadores.

3) No momento da análise pelo MAPA e Receita Federal por tratar-se de apenas um processo, espera-se também uma redução no prazo para análise e liberação da mercadoria, tendo em vista que quanto maior o número de processos maior a chance de haver problemas como: diferentes exigências de diferentes fiscais, datas divergentes de registros de DI e desembaraço; conseqüentemente dificultando o transporte consolidado da mercadoria no trajeto EADI x PREMIUM.

4) Com a desobrigação da selagem dos vinhos, estima-se uma redução de uma semana por container importado. O trabalho é manual e quanto maior a quantidade de volume importada menor é o rendimento do trabalho, pois tornar-se muito cansativo a atividade.

Totalizando todas as melhorias realizadas no processo estima-se uma redução total de 13% no custo do processo e de 15 dias para conclusão das etapas de importação. Como mecanismo de controle dos processos será criada uma referência

padrão para os processos de importação da Premium que terá uma sequência numérica de acordo com as quantidades de importações realizadas, país de origem da mercadoria e o ano que foi iniciado a importação.

Para acompanhamento dos processos em andamento será utilizada a planilha follow up conforme Quadro 8 que apresentará colunas com os seguintes títulos: Referência Premium, data de atualização e status do processo. A planilha deverá ser atualizada diariamente:

Quadro 8 – Planilha para acompanhamento

Premium Wines		
# Ref. Premium	Data	Status
Premium – Ch. 001/11.	15/08/11	Embarque finalizado. Aguardando fechamento de câmbio a prazo.
Premium – Ch. 002/11.	01/11/11	Carga com LI deferida. Coleta programada para dia 05/11/2011.
Premium – Ch. 003/11.	03/11/11	Ordem de compra enviada. Aguardando elaboração de documentos.

No último método de controle será utilizada uma “caixa box” para arquivar todos os documentos referentes ao embarque na forma física, facilitando uma conferência imediata do processo por qualquer pessoa da empresa e evitando perdas de documentos. Será utilizada a referência Premium padrão para identificação das caixas e dos respectivos processos.

4. CONCLUSÃO

O estudo de caso e a revisão da literatura permitiu elucidar como são tratados vários componentes dos custos logísticos envolvidos no processo de importação de vinhos chilenos, suas etapas e fatores. O trabalho apresentou uma descrição dos principais fatores a serem considerados no processo de estimativa de custos na atividade de importação, executada por uma empresa brasileira que considera seu processo um instrumento adequado à realização da atividade.

A partir do desenvolvimento do estudo de caso juntamente com a análise literária foi possível elucidar como são tratados vários componentes de custos logísticos envolvidos no processo de importação e o foco nas ações, além de estudos para a redução nas despesas. Para alcançar esse objetivo foi necessário o estudo e valorização de todo processo logístico que acabou por tornar-se uma das principais áreas que auxilia na redução significativa do custo final das mercadorias. Conseqüentemente, com a redução nos valores da mercadoria final torna mais atrativa a competitividade no consumo de vinhos finos no mercado.

Diante do exposto, verifica-se que o objetivo geral do trabalho foi verificar o custo logístico de importação de vinhos chilenos e sua participação no custo do produto; tornando concludente a realização do estudo de caso por meio de análise dos dados coletados. Em seguida têm-se os objetivos específicos que referem-se à descrição dos procedimentos da importação em que foi descrito detalhadamente todos os procedimentos de como se realiza uma importação, desde o contato com o exportador até a entrega da carga ao importador.

Acredita-se que o problema da pesquisa foi esclarecido e a hipótese levantada alcançada, pois evidenciou-se que a mudança do modal de transporte é muito mais vantajosa devido as reduções consideráveis nos seus custos se comparado à negociação de compra mediante capacidade de carga. Por meio deste processo a empresa economiza com frete internacional e o custo final do produto, garantindo maior competitividade junto aos seus clientes e ganhos financeiros, atendendo mais rapidamente a demanda solicitada.

O estudo de caso demonstrou que grande parte da despesa logística foi composta por custos tributários, principalmente nos processos de desembaraço, transporte e seguro. O custo tributário representou mais da metade do total, sendo os custos com desembaraço, transporte e seguro, representando respectivamente 19,45% e 16,5% no custo logístico total.

A apreciação dos fatores permitiu identificar as análises realizadas pelo estimador de custos no momento que compreende a decisão de compra. O fator confiabilidade no fornecedor recebeu uma importante atribuição e sua análise é realizada a partir de três parâmetros de avaliação que compreendem: a capacidade técnica, capacidade produtiva e a capacidade financeira. Outro fator que recebeu destaque foi o preço da concorrência, pois o comercializador internacional verifica o preço de todos os locais do mundo por meio do sistema da empresa. Portanto, a competitividade entre os fornecedores credenciados é analisada constantemente.

Referente aos fatores internos percebeu-se que estes são relacionados à própria empresa e ao produto importado. Em virtude do tipo de material transportado identificou-se que o risco de perdas é um fato preponderante que pode até mesmo inviabilizar a transação. A empresa atua com o modelo just in time, pois o fator da capacidade de estocagem é considerado importante; conta inclusive com estoque em trânsito e se a transação for realizada de forma positiva é emitido um certificado de avaliação do fornecedor.

A tendência da atividade vinícola no Brasil é de crescimento, devido à melhora da qualidade dos vinhos e a tendência a conquista de mercados externos, tendo o fator preço como variável da competitividade. Certamente, a evolução da economia brasileira e a melhoria do padrão de vida poderia impulsionar ainda mais a atividade vinícola no Brasil, podendo um dia inserir o país entre os produtores mundiais de maior renome.

A grande motivação para realizar este estudo foi a de associar a teoria à prática, além de demonstrar o processo de importação dentro de uma determinada área e analisar o custo do processo. O novo fluxo operacional para os processos de importação de vinhos chilenos pode-se obter uma forma de adquirir vantagens nos

negócios comerciais e conseqüentemente ter competitividade no mercado nacional, já que a concorrência está cada vez mais acirrada no mundo dos negócios.

Por fim, fica evidenciada que a pesquisa conseguiu atingir seus objetivos propostos e responder ao problema em questão através da análise dos custos apresentados no estudo de caso. Foi evidenciada a redução do custo do produto final através do novo fluxo operacional, pois o método quantitativo foi realmente vantajoso para a empresa, alcançando a hipótese sugerida.

Este processo foi de grande valia, pois aguçou a vontade de se efetuar pesquisas relacionadas aos custos ocasionados no processo de importação, podendo assim satisfazer as necessidades encontradas na área atuante. Espera-se que a presente pesquisa sirva como fonte de consulta para outras empresas do ramo e acadêmicos da área de Comércio Exterior, bem como os demais regimes aduaneiros citados nesta monografia.

A partir deste estudo as empresas importadoras podem ter uma orientação em relação aos procedimentos necessários para a tomada de decisão. O levantamento bibliográfico permitiu desenvolver um instrumento de coleta de dados que auxilia o leitor a elucidar o assunto. Foi possível identificar quais informações a empresa analisa para a tomada de decisões em relação à importação, além de contribuir para a compreensão da atividade de importação com a utilização de estimativa de custos.

Este trabalho teve como objetivo principal a elaboração de uma sistemática de mensuração de custos da não qualidade de falhas internas especificamente aplicáveis ao processo de envase de indústrias do ramo vinícola e para isso foram utilizadas principalmente ferramentas de gestão de custos e qualidade. Recomenda-se para trabalhos futuros dentro do assunto abordado um estudo mais aprofundado sobre a mensuração de outros custos da qualidade, como: custos de avaliação, prevenção e falhas externas aplicadas nas empresas vinícolas. Recomenda-se também a utilização dos conceitos de desperdício como auxílio na mensuração dos custos da não qualidade.

Já no que se refere à aplicação da sistemática, recomenda-se que esta seja aplicada em outros processos críticos da cadeia produtiva vinícola, com o objetivo de avaliação dos custos finais dos processos bem como a mensuração real dos custos resultantes de falhas nestes processos. Após a aplicação prática desta proposta também podem ser detectadas eventuais dificuldades na aplicação da sistemática de mensuração, inclusive pode ser necessário durante a aplicação prática a alteração ou criação de novos relatórios de coleta de dados com o intuito de facilitar a coleta, mensuração e posterior análise dos dados obtidos.

Sugere-se aos estagiários e interessados que diante a leitura desta pesquisa dediquem ao máximo na absorção do conhecimento na área do despacho aduaneiro, pois é a área na qual será possível entender todo o procedimento burocrático da importação aperfeiçoando os conhecimentos na legislação Brasileira. Aos empresários e aqueles que atuam na área, sugiro que continuem valorizando e investindo no conhecimento de seus funcionários, agregando valores aos serviços prestados e mantendo a qualidade do fornecimento do produto.

5. REFERÊNCIAS

- ABREU, V.C.G. **Despacho Aduaneiro de importação**. Goiás. Agosto de 2005. Disponível em <http://jus2.uol.com.br/doutrina/test.asp?id=4023> Acesso em: 14 de Abril de 2012.
- AMARO, J.S. **Custeio da Cadeia Logística: Análise dos Custos Ligados ao Comércio Exterior**. 2002. 145 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.
- AMELLO. **Despacho Aduaneiro de Importação**. São Paulo. 2008. Disponível em: <http://www.amello.com.br/despachos.htm> Acesso em: 2 de maio de 2012.
- BAILY, Peter; FARMER, David; JESSOP, David; JONES, David. **Compras: princípios e administração**. Tradução Ailton Bomfim Brandão. São Paulo, Atlas, 2000.
- BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial**. 4ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.
- BIZELLI, João dos Santos; BARBOSA, Ricardo. **Noções básicas de importação**. 8.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.
- BORNIA, Antônio Cezar. **Análise gerencial de custos em empresas modernas**. Porto Alegre: Bookman, 2002. 194p.
- BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento**. São Paulo: Atlas, 2009.
- CAMPOS, Antônio. **Comércio internacional e importação**. São Paulo: Aduaneiras, 1990.
- CASTRO, J.A. **Exportação Aspectos Práticos e Operacionais**. Aduaneiras – 7ª ed. – São Paulo – 2007.
- FARIA, Ana Cristina de; COSTA, Maria de Fátima Gameiro da. **Gestão de custos logísticos: custeio baseado em atividades (ABC), balanced scorecard (BSC), valor econômico agregado (EVA)**. São Paulo: Atlas, 2007.
- FRANCO, S. H. A. **Análise e perspectivas da produção, comercialização e exportação de vinhos no Brasil**. 2007. 45f. Monografia de conclusão de curso – FEA, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2007.
- GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

- KEEDI, Samir. **Transportes, Unitização e Seguros Internacionais de Carga – Práticas e Exercícios**. Editora Aduaneiras. São Paulo, 2010.
- KEEDI, Samir. **Roteiro Básico de Transportes e Seguro no Exterior**. Disponível em: <www.aduaneiras.com.br>. Acesso em: 18 Jun. 2011.
- KOTABE, Masaaki; HELSEN, Kristiaan. **Administração de marketing global**. Traduzido por Ailton Bonfim Brandão. São Paulo: Atlas, 2000.
- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica**. 4ª ed., São Paulo: Atlas, 2001.
- LOPEZ, José Manoel Cortiñas. **Os Custos Logísticos do Comércio Exterior Brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.
- LUDOVICO, Nelson. **Comércio exterior: preparando sua empresa para o mercado**
- MALUF, Sônia Nagib. **Administrando o comércio exterior do Brasil**. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda., 2000.
- MARTINS, Eliseu. **Contabilidade de custos**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- MARTINS, G. A.; LINTZ, A. **Guia para elaboração de monografias e trabalhos de conclusão de curso**. São Paulo: Atlas, 2000.
- MDIC – Ministério do desenvolvimento indústria e comércio exterior. **Organização Mundial do Comércio**. Disponível em: www.mdic.gov.br. Acesso em: 18 Jan. 2012.
- MDIC – Ministério do desenvolvimento indústria e comércio exterior. Balança Comercial. Disponível em <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/inicial/index.php>. Acesso em: 04 Mai.2012
- MELLO, Loiva Maria Ribeiro de. **Tendências de consumo e perspectivas do mercado de vinhos no Brasil (2002)**. Disponível em: <<http://www.cnpuv.embrapa.br/>> Acesso em 09 de Março de 2012.
- MELLO, Loiva Maria Ribeiro de. **Atuação do Brasil no Mercado Vitivinícola Mundial – Panorama 2010**. Disponível em: <<http://www.cnpuv.embrapa.br/>> Acesso em 09 de Março de 2012.
- NOVAES, Antônio Galvão. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação**. 3. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.
- OLIVEIRA, C. T. **Modernização dos Portos**. Editora Lex. São Paulo, 2007.
- OLIVEIRA, Josmária Lima Ribeiro de; SOUZA, Antônio Artur. **Estimação de custos para a importação**. In Congresso Brasileiro de Custos 2004, Porto Seguro/BA.
- OLIVEIRA, Josmária Lima Ribeiro de; SOUZA, Antônio Artur de; SIDNEY, Lino de Oliveira. **Estimação de Custos de Importação da Loja Elétrica**. Disponível em:

<http://www.congressosp.fipecafi.org/artigos52005/511.pdf>. Acesso em 31 de Maio de 2012.

RECEITA FEDERAL. **Controle Administrativo das Exportações e Importações**. Brasil.2008. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br>. Acesso em 14 de Março de 2012.

RIBEIRO, Á.H.P e PEREIRA, I. 2002. **Marketing de Relacionamento Interno nas Organizações**. Porto Alegre, Anais do CD-ROM da Assembléia do CLADEA.

ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Logística & Aduana**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

ROSA, A. **Gestão do transporte na logística de distribuição física: uma análise da minimização do custo operacional**. 2007. 90f. Dissertação (Mestrado em Gestão em Desenvolvimento Regional do Departamento de Economia, Contabilidade e Administração) - Universidade de Taubaté, Taubaté, 2007.

SALVADOR, Ângelo Domingos. **Método e técnica de pesquisa bibliográfica**. 8. ed. Porto Alegre: Sulina, 1980.

THORSTENSEN, Vera. **Organização Mundial do Comércio. As Regras do Comércio Internacional e a Rodada do Milênio**. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda., 1999.

UNESP - Universidade Estadual Paulista. **Manual de Importação da UNESP**. Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho". Pró-reitoria de administração, 2003.

UVIBRA - Revista do Vinho 7 volume; **Historia livros viníferas vitinicola** <http://philolibrorum.blogspot.com.br/2011/01/revista-do-vinho-7-volumes.html> Acesso em 06 de Novembro de 2011

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio exterior brasileiro**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

VIEIRA, A. **Importação – Práticas, Rotinas e Procedimentos**. Editora Lex. São Paulo, 2006.

VIEIRA, H.M.S. **A importância do planejamento tributário na importação de mercadorias**. Florianópolis, 2009. 67 f. Monografia (Bacharelado em Ciências Contábeis). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2009.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2. Ed., Porto Alegre: Bookman, 2001. Título original: Case studyresearch: desing and methods.

ANEXO A - Modelo Invoice

Casa Rivas S.A.
Ruta 41 Kilómetro 52 Cruce Gualliguaica
Vicuña Chile.

INVOICE

NRO.	F.0082
------	--------

VICUÑA (Chile) : 30-09-2011
 MESERS (Señor) : PREMIUM IMPORTACAO E EXPORTACAO E COMERCIO LTDA.
 ADDRESS (dirección): RUA PALMIRA 423 SERRA
 30220-110 BELO HORIZONTE, MG
 COUNTRY (País) : BRASIL
 INSC. : CNPJ 02.998.492/0001-81

CONTACT : ITALO VENTURA
 PAYMENT TERM: CASA RIVAS S.A.:
 Code swift: BHIFCLRM
 BVA, CITY LA SERENA, CHILE
 90 Days CRT Date
 Income Terms: FOB USD Acct. N°: 0504 - 0055 - 0100025752.

Quantity Cantidad	Description of Goods Descripción de productos	Unit. Price	Total Value
XX	MOD.30.09 Cases XX bottles of XXX ml Casa Rivas Cabernet Sauvignon 2010 - NCM 2104.2100 D.O. Elqui Valley - CHILE Total cases : XXX.- Total gross Weight : X.XXX.- Total net Weight : X.XXX.- Conditions Value : FOB Shipment date : By confirmation Country of Origen : Chile Current : USD		X.XXX,XX
TOTAL INVOICE VALUE			US DOLLAR 5XX.XXX,XX

Casa Rivas S.A. - Ruta 41 Kilómetro 52- Cruce Gualliguaica- Vicuña - IV Region - Chile
 Mail - info@casarivas.com Web - www.casarivas.cl

ANEXO B - Modelo Packing List

Quantity	Description of Wine	Weight per cases	Total Weight	Liter per cases	Total Liters
PACKING LIST N° 52 PREMIUM WINES, CASA RIVAS					
DATE	VICUÑA OCTOBER 03TH, 2011				
CUSTOMER	PREMIUM IMPORT EXPORT COM. LTD.				
ADDRESS	RUA PALMIRA 423 SERRA 30220-110 BELO HORIZONTE, MG				
TAX. IMPO.	CNPJ: 02.998.492/0001-81				
COUNTRY	BRASIL				
SELLER	CASA RIVAS S.A				
ADDRESS	RUTA 41 KILOMETRO 52 CRUCE GUALLIGUAICA, VICUÑA				
COUNTRY	VICUÑA CHILE				
RUT	96.877.530-8				
XX	Cases with XX bottles of XXX ml red wine	XX	XX	XX	XX
TOTAL CASES	Casa Rivas Cabernet Sauvignon 2010				
LIQUID WEIGHT	XX				
TOTAL WEIGHT	XX				
PAYMENTS	90 dias da data do BL.				
D.O. Elqui Valley					
PORT DELIVERY	EADIM BETIM MG				
CONDITIONS	FOB				
PORT ORIGEN	LOS ANDES				
CONTACTO	MIGUEL BECERRA				
REFERENCE	TRANSPORTES GRAL				
(Nombre) GERENTE CASA RIVAS S.A.					