

**UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS**

GUSTAVO ANDRADE RIZZON

**ANÁLISE DA VIABILIDADE DA UTILIZAÇÃO DO ENTREPOSTO
ADUANEIRO EM UMA EMPRESA IMPORTADORA DE AÇO LOCALIZADA
NA SERRA GAÚCHA**

**CAXIAS DO SUL
2021**

GUSTAVO ANDRADE RIZZON

**ANÁLISE DA VIABILIDADE DA UTILIZAÇÃO DO ENTREPOSTO
ADUANEIRO EM UMA EMPRESA IMPORTADORA DE AÇO LOCALIZADA
NA SERRA GAÚCHA**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Universidade de Caxias
do Sul, como requisito parcial para a
obtenção do grau de Bacharel em
Comércio Internacional.

Orientador Prof. Dr. Guilherme
Bergmann Borges Vieira

**CAXIAS DO SUL
2021**

RESUMO

O presente trabalho teve como objetivo a análise de uma nova opção para o processo de importação de uma indústria de aço localizada na Serra Gaúcha. Nesse sentido, foi avaliada a possível utilização do regime especial de entreposto aduaneiro, que permite a importação de mercadorias com a suspensão de impostos pelo prazo de até três anos. Para o desenvolvimento do estudo, foram analisadas as importações realizadas pela empresa em um período de seis meses, considerando duas possibilidades: i) a manutenção da situação atual, com a utilização do regime comum e o desembaraço no Porto seco de Caxias do Sul; e ii) a aplicação do regime especial de entreposto aduaneiro, com a armazenagem e a liberação da carga também ocorrendo no Porto Seco. Os resultados indicam que, financeiramente, a utilização do entreposto aduaneiro tornaria o processo mais caro, devido aos custos com armazenagem. Porém, também devem ser consideradas algumas vantagens, tais como a garantia de estoque para produção, com a disponibilidade de mercadoria já em território nacional.

ABSTRACT

This study aimed to analyze a new option for the import process of a steel company located in the Serra Gaucha region (Southern Brazil). In this sense, the possible use of the special customs warehousing regime, which allows the imports of goods with the suspension of taxes for a period of up to three years, was evaluated. For the development of the study, the imports made by the company in a period of six months were analyzed, considering two possibilities: i) the maintenance of the current situation, with the use of the common system and customs clearance in the dry port of Caxias do Sul; and ii) the application of the special customs warehousing regime, with the storage and release of cargo also taking place in the dry port. The results indicate that, financially, the use of the special customs warehousing regime would make the process more expensive, due to the storage costs. However, some advantages should also be considered, such as the guarantee of stock for production and the availability of goods in the national territory.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Classificação de custos.....	34
Quadro 2 – Vantagens e desvantagens encontradas no estudo.....	35

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Custo de Armazenagem de Produtos Importados no Porto Seco da Serra Gaúcha	35
Tabela 2 - Custo de Armazenagem de Produtos Importados no Porto de Rio Grande	36
Tabela 3 – Custos do processo atual.....	36
Tabela 4 – Custos do processo de admissão em entreposto aduaneiro para o modelo proposto.....	37
Tabela 5 – Custos da primeira nacionalização.....	38
Tabela 6 – Custos da segunda nacionalização.....	38
Tabela 7 – Custos da terceira nacionalização.....	38
Tabela 8 – Custos da quarta nacionalização.....	39
Tabela 9 – Custos da quinta nacionalização.....	39
Tabela 10 – Custos da sexta nacionalização.....	39
Tabela 11 – Valor final da importação em entreposto aduaneiro por quilo.....	39
Tabela 12 – Custos totais do processo proposto.....	40
Tabela 13 – Comparativo de lucros anuais entre processo atual e processo proposto	41

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRMM	Adiciona de Frete para Renovação da Marinha Mercante
CFR	<i>Cost and Freight</i> / Custo e Frete
DAC	Depósito Alfandegado Certificado
DAF	Depósito Afiançado
DE	Depósito Especial
DTA	Declaração de trânsito aduaneiro
INCOTERMS	<i>International Commercial Terms</i>
ISPS	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>
LI	Licença de importação
PADIS	Programa de apoio ao desenvolvimento tecnológico da indústria de semicondutores
RAE	Regimes Aduaneiros Especiais
RECAP	Regime especial de aquisição de bens de capital para empresas exportadoras
RECOF	Regime Aduaneiro Especial de Entrepasto Industrial sob Controle Aduaneiro Informatizado
RECOF SPED	Regime Aduaneiro Especial de Entrepasto Industrial sob Controle Informatizado do Sistema Público de Escrituração Digital
REPEX	Regime aduaneiro especial de importação de petróleo bruto e seus derivados
REPORTO	Regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA	11
1.2 OBJETIVOS	13
1.2.1 Objetivo Geral	13
1.2.2 Objetivos Específicos	13
1.3 JUSTIFICATIVA	13
2 REFERENCIAL TEÓRICO	16
2.1 IMPORTAÇÃO	16
2.1.1 Regimes aduaneiros especiais	17
2.1.2 Entrepasto aduaneiro na importação	21
2.2 PRINCIPAIS ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS NA ANÁLISE DE VIABILIDADE DA UTILIZAÇÃO DO ENTREPOSTO ADUANEIRO NA IMPORTAÇÃO	24
3 MÉTODO	27
3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA	27
3.2 ETAPAS DA PESQUISA.....	27
3.3 PROCEDIMENTOS DE COLETA E ANÁLISE DE DADOS	28
4 RESULTADOS	30
4.1 DEFINIÇÃO DO PRODUTO A SER IMPORTADO	30
4.2 CARACTERIZAÇÃO DO PROCESSO ATUAL	31
4.3 CARACTERIZAÇÃO DO NOVO MODELO DE PROCESSO.....	31
4.4 COMPARATIVO ENTRE O PROCESSO ATUAL E O NOVO MODELO ...	33
4.4.1 Custos	34
4.4.2 Vantagens e desvantagens	42
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	45
5.1 IMPLICAÇÕES GERENCIAIS.....	45

5.2 LIMITAÇÕES DO ESTUDO E SUGESTÕES PARA PESQUISAS FUTURAS	
.....	46
REFERÊNCIAS.....	48

1 INTRODUÇÃO

Em um cenário de comércio cada vez mais globalizado, a pandemia de Covid-19 ocasionou atrasos nos suprimentos e elevou os custos logísticos, gerando um aumento de até 300% nos fretes internacionais, segundo o presidente do instituto Mercosul, Aluizio Andreatta (2020). Os atrasos não só de matéria prima, mas também de produtos industrializados, que são importados pelo Brasil, geraram e continuam gerando contratempos para as indústrias e têm dificultado o reaquecimento da economia brasileira.

Segundo dados do Banco Mundial (2020), em 2019 o PIB brasileiro foi de 1,84 trilhão de dólares e a balança comercial representou 2,53% desse montante, com as exportações somando 224,01 bilhões de dólares e as importações 177,34 bilhões de dólares. Analisando esses números, fica clara a importância do desenvolvimento de estratégias para obtenção de matéria prima e gerenciamento da cadeia de suprimentos.

Além dos malefícios mais aparentes dos atrasos de fornecimentos, ressalta-se também a importância da gestão dos custos logísticos no impacto do custo final dos produtos. Conforme Fraporti, Giacomelli e Fonseca (2018), no Brasil, em 2015, os custos logísticos — soma dos gastos com transporte, estoque, armazenagem e serviços administrativos — representaram quase 13% de todo o PIB, o equivalente a R\$ 749 bilhões.

Nesse contexto, diversas opções vêm sendo estudadas por grandes indústrias, desde o desenvolvimento de um maior número de fornecedores locais até a utilização de regimes aduaneiros especiais (RAEs) como o entreposto aduaneiro para a importação. Com o uso desse regime, tendem a diminuir os custos de transporte, que equivalem a 52% dos custos logísticos (PIANEGONDA, 2016 apud FRAPORTI; GIACOMELLI; FONSECA, 2018), devido à possibilidade de embarcar volumes maiores e explorar economias de escala de forma mais eficiente.

Por outro lado, a utilização do entreposto aduaneiro na importação tende a aumentar os gastos com armazenagem, uma vez que serão trazidas maiores quantidades de matéria prima para a nacionalização e utilização em partes, e essas matérias primas ficarão armazenadas em zonas secundárias. No entanto, esses gastos têm menor representatividade, equivalendo a aproximadamente

7% dos custos logísticos totais (PIANEGONDA, 2016 apud FRAPORTI; GIACOMELLI; FONSECA, 2018).

Outro benefício da utilização do entreposto aduaneiro de importação é o ganho de tempo, uma vez que toda a carga é enviada para o Brasil de uma única vez. Após isso, cada nacionalização torna a entrega do produto quase instantânea, visto que a carga já se encontra em território nacional. Com isso elimina-se o *transit time* após a compra. Segundo Diez (2015), o *transit time* médio para uma carga vinda da China era de 30 a 35 dias em 2015. Atualmente, com os atrasos logísticos da pandemia, a média do *transit time* para este mesmo percurso está entre 45 a 50 dias, conforme consulta aos agentes de carga da região.

Outro fator que se destaca é a suspensão do pagamento dos tributos nacionais e do ICMS até a nacionalização da carga, de acordo com a Instrução Normativa SRF Nº 241, de 6 de novembro de 2002. Cabe Salientar que a mercadoria pode permanecer entrepostada pelo prazo de um ano, prorrogável por mais dois anos, segundo a referida Instrução Normativa.

Dado esse contexto, o presente estudo tem como tema a análise da possível utilização do entreposto aduaneiro por uma empresa do setor de aço localizada na serra Gaúcha. O trabalho está estruturado em cinco capítulos, incluindo a presente introdução, em que é apresentado o tema estudado e sua delimitação; o problema de pesquisa que norteou o trabalho; os objetivos, geral e específicos, do mesmo; e a justificativa, teórica e prática, do estudo. No segundo capítulo, por sua vez, está apresentado o referencial teórico, onde são apresentadas ideias de diferentes autores acerca dos assuntos essenciais para a construção deste trabalho. No terceiro capítulo encontra-se a metodologia do trabalho que demonstra como o mesmo foi desenvolvido. No quarto capítulo há o desenvolvimento do trabalho e, por fim, no quinto capítulo são apresentados os resultados obtidos.

1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA

O processo de importação é parte fundamental para a obtenção de matéria prima para as mais diversas empresas, uma vez que o mercado interno é deficiente em atender algumas das principais cadeias de produção. O setor de

mercado no qual a empresa estudada está inserida, obras de ferro ou aço e outros artigos de metais comuns, foi responsável por 4% de todas importações feitas em 2020, segundo dados da Secretária Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (SECINT,2021).

Segundo o presidente-executivo do Instituto Aço Brasil (IABR, 2020), entidade que representa as siderúrgicas brasileiras, Marco Polo de Mello Lopes, mesmo com o cenário de pandemia sendo catastrófico para diversas áreas, o setor de aço teve um crescimento de 0,5% em 2020 e tem como expectativa um crescimento de 5,3% em 2021. Na contramão da baixa do mercado, a indústria estudada teve um aumento de 90% em seu faturamento no ano de 2020 e, em diversos momentos do ano, sofreu com a falta de matéria prima para dar continuidade à sua produção. Para tratar desse problema, segundo Mondini et al. (2015), é necessário elevar o setor de compras a um nível estratégico, uma vez que este setor tem impacto direto nas negociações sobre prazos de entrega, qualidade do material e tipo de tecnologia utilizada no processo produtivo.

Pelo fato de a empresa em análise já estar habituada aos processos de importação, a implementação do uso desse RAE é considerada fácil e rápida. Como impeditivo ao uso deste regime especial, pode constatar-se o alto investimento na compra de grandes quantidades de mercadorias, apesar da suspensão dos impostos. Para diminuir a alocação de recursos, é possível uma negociação especial entre o importador e o exportador, a importação sem cobertura cambial. A importação sem cobertura cambial, concede ao importador o direito de embarcar a mercadoria para o Brasil, sem o pagamento ao exportador, e a sua entrepostagem. Para a nacionalização, porém, é necessário o seu pagamento, para que seja emitida a fatura com valor comercial. Entre tudo, há possibilidade também da negociação do prazo de pagamento, para que a mercadoria seja paga somente, por exemplo, 100 dia após a nacionalização. Caso não haja bom relacionamento entre importador e exportador, o que inviabilizaria o embarque da mercadoria sem o pagamento, outra alternativa é recorrer a um financiamento. Cita-se como exemplo o Finimp, uma linha de crédito de financiamento na qual a instituição financeira realiza o pagamento à vista ao exportador e recebe de acordo com as condições negociadas junto ao importador no Brasil.

Assim sendo, o presente estudo busca responder ao seguinte problema de pesquisa: Quais são os fatores que tornam viável o uso do regime especial de entreposto aduaneiro na importação pela empresa estudada?

1.2 OBJETIVOS

A seguir são apresentados os objetivos, geral e específicos, que norteiam este trabalho. Tais objetivos permitem responder ao problema de pesquisa apresentado anteriormente.

1.2.1 Objetivo Geral

Este trabalho tem como objetivo geral analisar a viabilidade do uso do entreposto aduaneiro na importação por parte de uma empresa importadora de aço localizada na Serra Gaúcha.

1.2.2 Objetivos Específicos

Visando operacionalizar o alcance do objetivo geral, foram definidos os seguintes objetivos específicos:

- a) identificar os principais fatores a serem considerados no processo de análise de viabilidade do uso do entreposto aduaneiro na importação;
- b) propor uma sistemática para analisar a viabilidade de utilização desse modelo por parte de uma empresa importadora do setor do aço localizada na serra gaúcha;
- c) aplicar a sistemática proposta para verificar a viabilidade da utilização do entreposto aduaneiro por parte da empresa estudada.

1.3 JUSTIFICATIVA

Conforme Silva (2001), a competitividade pode ser separada em três grupos: i) fatores sistêmicos, que estão relacionados ao ambiente macroeconômico; ii) fatores estruturais, relacionados à formação e estrutura da oferta e da demanda; e iii) fatores internos, que são aqueles que estão

diretamente ligados às ações que a empresa pode tomar. A necessidade de garantir o abastecimento de matéria prima faz com que as empresas busquem novas maneiras de comprar e, nesse contexto, o entreposto aduaneiro na importação é um elemento que pode ser analisado.

Segundo Magalhães (2007, apud AVISTÁ, 2019) dentre os benefícios do entreposto aduaneiro, destacam-se a melhora na gestão do estoque, pois os produtos são fracionados para sua retirada conforme a necessidade da empresa e na gestão do fluxo financeiro, uma vez que os impostos são pagos apenas no momento da retirada da carga e, conseqüentemente, mais próximo da venda do produto ao cliente. Outro benefício é a utilização do porto seco como armazém para a empresa, uma vez que, em muitas ocasiões, há como empecilho para o aumento do estoque da empresa a falta de local para estocagem e os altos custos envolvidos na expansão do armazém já existente (KAMMER, 2018).

Como não há restrição quanto ao tipo de mercadoria, a análise da viabilidade da utilização do entreposto aduaneiro na importação pode ser efetuada para qualquer empresa que deseje adotar essa estratégia em suas compras internacionais. Ressalta-se que empresas que tenham produtos com características técnicas fora do escopo tradicional de fornecimento são melhores atendidas pela importação direta. Isso levando em conta que o baixo giro e falta de demanda não justificam a estocagem em entreposto aduaneiro. Essa diferença ocorre porque a matéria prima fora do escopo tradicional geralmente é destinada a um projeto específico e já tem sua venda garantida independentemente do prazo. Já para itens comuns de maior giro, o prazo de entrega é um fator de grande relevância para o consumidor (AVISTÁ, 2019).

A contribuição acadêmica deste trabalho baseia-se na escassez de estudos com esse mesmo enfoque na literatura. Em pesquisa às bases SciELO e Google Acadêmico em maio de 2021 foram encontrados menos de dez trabalhos sobre o assunto. Os trabalhos encontrados dividiam-se em abordagens sobre o conceito do entreposto e em sua minoria eram aplicados a estudos de viabilidade, sendo nenhum deles aplicado a uma empresa do setor de aço ou a empresas da serra gaúcha. Elevando-se ao patamar internacional, em consulta à base Science Direct no mesmo período, também não foram localizados estudos sobre entreposto aduaneiro aplicado a uma empresa do setor do aço, foram encontrados trabalhos que em sua grande maioria

estudavam os ganhos logísticos com o uso de armazéns alfandegados em zonas secundárias.

Quanto à contribuição prática do trabalho, o mesmo pode ser utilizado como referência para empresas que desejem analisar a viabilidade da utilização do entreposto aduaneiro de importação. Dito de outro modo, as empresas poderão vir a utilizar este trabalho como base para seus próprios estudos de viabilidade. A partir das contribuições deste trabalho, as empresas poderão ponderar com maior clareza e objetividade os aspectos positivos e negativos da utilização desse regime especial, avaliando a viabilidade de sua utilização.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Conforme Marion, Dias e Traldi (2002), o referencial teórico deve conter um apanhado do que existe de mais atual e relevante na abordagem do tema escolhido. Nesse sentido, este capítulo tem como objetivo apresentar os principais conceitos alinhados ao tema estudado. Na segunda seção, será abordado o tema macro do trabalho, as importações e será feita uma descrição sucinta de seus procedimentos. Na seção 2.1, é aprofundado os regimes aduaneiros especiais e descrevem-se as modalidades que se encaixam nesta definição. Na seção seguinte, é detalhado o regime de entreposto aduaneiro, tema central de estudo deste trabalho. Por fim, é analisado os custos que levam ao processo de decisão de uma empresa importadora.

2.1 IMPORTAÇÃO

Para Lopes e Gama (2013), uma importação consiste na entrada definitiva ou temporária de produtos ou serviços provenientes de origens estrangeiras no território nacional. Conforme complementa Assumpção (2007), a importação é a operação de entrada de mercadorias em um território aduaneiro depois de cumpridas as exigências legais e comerciais, gerando uma saída de divisas. Como variantes, podem ser citadas as importações sem cobertura cambial, para testes, amostras, etc (UNESP, 2003).

A importação pode ser vista como uma maneira de terceirizar serviços, gerando emprego em países estrangeiros e desemprego no território nacional. Então, por qual motivo precisamos importar? Maia (1993) apresenta uma justificativa, por volta de 1963, o economista Glucon Paiva já dizia, dos 300 minerais que são necessários para o progresso e o desenvolvimento de um país, cada um dos países possui em média apenas 50, e Maia (1993, p. 10) complementa, “Atualmente, embora muita coisa tenha mudado, ainda importamos petróleo, cobre, borracha, trigo e outras matérias-primas”.

Leva-se também em conta a teoria de Adam Smith (1776), que estabelece o princípio da vantagem absoluta. Nela, a ideia é de que o país importe os produtos em que seus custos de produção sejam mais elevados que o de outros

países e exporte aqueles em que os seus custos de produção estejam abaixo (LIMA; SILBER; VASCONCELLOS, 2017).

Adicionalmente, pode ser citada a teoria das vantagens comparativas de David Ricardo (1817), que afirma que nenhum país é capaz de ser autossuficiente de maneira perfeita. Ricardo (1817) defende que um país deve apostar na produção de determinado bem se o custo de oportunidade, considerando fatores como mão de obra, recursos naturais disponíveis, entre outros, for menor do que em outros países (KRUGMAN; OBSTFELD; MELITZ, 2015).

Porém, para participarem do comércio exterior e se utilizarem dos processos de importação, as empresas precisam possuir conhecimento claro das regras e normas aplicáveis a essa atividade. Embora haja uma série de procedimentos que são os mesmos em diferentes países, existe uma significativa variabilidade nas legislações nacionais, especialmente nas exigências fiscais e tributárias (MAGALHÃES, 2013)

Com o aprofundamento dos saberes, as empresas abrem um leque de opções, podendo se desprender da simples utilização do método tradicional de importação e explorar as vantagens dos regimes aduaneiros especiais. Esses regimes são abordados na próxima seção.

2.1.1 Regimes aduaneiros especiais

Nos regimes comuns de importação, existem três campos de exigências: as administrativas, as fiscais e as aduaneiras. Os regimes aduaneiros especiais são uma exceção ao regime comum, uma vez que há suspensão do pagamento dos impostos (MORINI; PIRES, 2004), o que altera a forma de cumprimento dessas exigências. No Brasil, os regimes aduaneiros especiais foram criados com o intuito de incentivar o desenvolvimento de setores específicos da economia, gerando mais competitividade e contribuindo com a diminuição dos custos logísticos e operacionais das empresas (BOCK; MARTINS; SANTOS, 2015).

Para a importação de matéria prima, o RAE mais utilizado é o regime de entreposto aduaneiro. Porém, além desse, existem outros regimes especiais que se enquadram para outras finalidades. Por exemplo, conforme a Instrução

Normativa RFB nº 1.600, de 2015, existem os regimes de admissão temporária. As empresas que necessitam testar uma máquina antes de efetuar a sua compra definitiva, podem utilizar o regime de admissão temporária com suspensão total de impostos. Nesse regime, a empresa pode utilizar a máquina para fazer testes por um período de até um ano e, após isso, decidir se fará ou não a compra do equipamento, seguida de sua nacionalização (pagamento dos tributos). Existe também o regime de admissão temporária para utilização econômica, utilizado por empresas que ocuparão uma máquina estrangeira em empréstimo por determinado período. Nesse caso, a empresa gozará da suspensão total dos tributos desse bem, porém necessitará desembolsar 1% deste montante por mês de utilização. Um benefício nesse caso é que, se a empresa decidir comprar a máquina e efetuar sua nacionalização, só necessitará pagar o restante dos impostos, sendo descontados os tributos já recolhidos mensalmente.

Além desses regimes supracitados e do Entrepósito Aduaneiro, objeto do presente trabalho, o governo ainda disponibiliza mais 15 RAEs: i) Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA); ii) Drawback; iii) Exportação Temporária; iv) Despacho Aduaneiro Expresso; v) Programa de apoio ao desenvolvimento tecnológico da indústria de semicondutores (Padis); vi) Regime especial de aquisição de bens de capital para empresas exportadoras (Recap); vii) Regime Aduaneiro Especial de Entrepósito Industrial sob Controle Aduaneiro Informatizado (Recof); viii) Regime Aduaneiro Especial de Entrepósito Industrial sob Controle Informatizado do Sistema Público de Escrituração Digital (Recof Sped); ix) Repetro; x) Regime aduaneiro especial de importação de petróleo bruto e seus derivados (Repex); xi) Regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária (Reporto); xii) Loja Franca; xiii) Depósito Afiançado (DAF); xiv) Depósito Alfandegado Certificado (DAC); e xv) Depósito Especial (DE) (FIORAVANTE, 2011).

O regime DTA, com base na art. 5º da Instrução Normativa SRF nº 248, de 2002, é o que permite a mudança do local de armazenagem da mercadoria estrangeira entre zonas alfandegárias sem a sua nacionalização. É parte essencial do processo de entreposto aduaneiro, uma vez que a carga não pode ser entrepostada em zona primária (zona onde chegam as mercadorias vindas do exterior) conforme Instrução Normativa RFB nº 1.208, de 2011, art. 2º, inciso I e parágrafo único.

O regime de *Drawback*, instituído em 1966 pelo Decreto Lei nº 37, de 21/11/66, é considerado um incentivo fiscal à exportação que beneficia a compra de matéria prima. Destacam-se, entre as suas modalidades, as duas mais utilizadas, sendo elas o *Drawback* isenção e o suspensão. No *Drawback* isenção, a empresa exportadora comprova sua exportação de produtos nos dois anos anteriores e garante isenção dos impostos nacionais (II, IPI, PIS e COFINS) para reposição do seu estoque de matéria prima. Já no *Drawback* suspensão a empresa irá firmar o compromisso de exportação dos bens nos próximos dois anos. Assim, poderá realizar a compra de matérias primas com suspensão dos impostos federais e do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e isenção do ICMS. Ressalta-se que esse benefício pode ser utilizado para compra tanto no mercado internacional (importação) quanto no mercado nacional.

O regime de exportação temporária, regulamentado pelos artigos 431 a 457 do Decreto nº 6.759/2009 (Regulamento Aduaneiro) e pela IN RFB nº 1.361/2013, é similar ao regime de admissão temporária. Nele a empresa irá exportar determinado bem para, por exemplo, exposição em uma feira, e terá suspensão do imposto de exportação (caso exista) em seu retorno.

O Despacho Aduaneiro Expresso, também denominado linha azul, regulado pela Instrução Normativa SRF nº 476/2004, permite um tratamento especial e agilizado de liberação de mercadorias importadas, a exportar ou mesmo sob a condição de trânsito aduaneiro. O regime beneficia empresas que tenham o cumprimento voluntário da legislação e não há parametrização nos processos importação, tornando o desembaraço automático e agilizando sua liberação.

Existem ainda os regimes específicos para determinadas áreas. O Padis, instituído pela lei nº 11.484/2007, incentiva a importação nas áreas de semicondutores e *displays*. Contudo, é necessário que as empresas realizem investimentos em atividades de pesquisa e desenvolvimento (P&D).

O Recap, instituído pela lei nº 11.196/2005, por sua vez, permite a importação de máquinas e equipamentos classificados como bens de capital, zerando o PIS e COFINS dos processos das empresas beneficiárias. Utilizam-se deste benefício empresas com sua receita bruta decorrente de exportação igual ou superior a 50% de sua receita bruta total de venda de bens e serviços.

O Repetro, regime que é regulamentado pelo Decreto nº 6.759, de 2009 é um regime aduaneiro especial de exportação e de importação de bens que se destina às atividades de pesquisa e de lavra das jazidas de petróleo e gás natural. E o Repex, que tem por base o Decreto-Lei nº 37, de 1966, art. 93, permite a importação de importação de petróleo bruto e seus derivados com suspensão do pagamento do PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação, para posterior exportação, no mesmo estado em que foram importados os produtos.

O Reporto, regulamentado nos artigos 471 a 475 do Regulamento Aduaneiro, é o regime que permite, na importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, a suspensão do pagamento do imposto de importação. Os produtos devem ser importados diretamente pelos beneficiários do regime e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na execução de serviços.

O Recof e o Recof-Sped, ambos têm seu fundamento legal no artigo 93 do Decreto-Lei nº 37/1966, nos arts. 59, 63 e 92 da Lei nº 10.833/2003 e no art. 14, §2º da Lei nº 10.865/2004, são bastante similares entre si e ao regime de *Drawback*. Baseiam se na isenção de impostos de matéria prima para confecção de produtos destinados à exportação. Os Recofs diferem entre si, por exemplo, na maneira de declaração. A principal diferença do Recof-Sped para seu antecessor é que ele não requer o desenvolvimento de um sistema informatizado. A empresa beneficiária deve apenas realizar os registros nos livros contábeis digitais. Entre suas diferenças ao *Drawback*, pode-se citar que, nos Recofs, a empresa pode destinar de 20% a 30% da produção para venda nacional. Ressalta-se, porém, que para utilização do Recof a empresa necessitará cumprir os critérios da linha azul.

Já para os quatro últimos, pode-se afirmar que os mesmos foram regulamentados pelo Governo como uma forma de desenvolver determinadas situações econômicas peculiares de polos regionais (FIORAVANTE, 2011). A Loja Franca, conhecida também como *Duty Free*, *Free Shop* ou *Duty Free Shop*, regulamentados pela Portaria MF nº 112/2008, Portaria MF nº 307/2014 e IN nº 1799/2018 permite a venda de mercadorias para passageiros em viagens internacionais. São estabelecimentos localizados em zonas primárias (portos e aeroportos) cujas vendas não têm cobrança de tributos. Já o depósito afiançado,

conforme art. 488 do Regulamento Aduaneiro, é o regime que permite a estocagem com suspensão de impostos de peças destinadas a manutenção ou reparo de aeronaves habilitadas a operar no transporte internacional. O regime de depósito alfandegado certificado (DAC), segundo art. 493 do Regulamento Aduaneiro, por sua vez, é o que permite considerar exportada, para todos os efeitos fiscais, creditícios e cambiais, a mercadoria nacional depositada em recinto alfandegado. O mesmo é aplicado a mercadorias vendidas as pessoas sediadas no exterior, mas entregues no território nacional. E o regime aduaneiro de depósito especial (DE), encontrado no art. 480 do Regulamento Aduaneiro, é o que permite a estocagem de partes, peças, componentes e materiais de reposição ou manutenção, com suspensão do pagamento dos impostos federais. Aplica-se a veículos, máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, estrangeiros, nacionalizados ou não, e nacionais em que tenham sido empregados partes, peças e componentes estrangeiros.

Todas as informações sobre os regimes supramencionados foram retiradas diretamente dos sites oficiais dos órgãos responsáveis e consultadas em suas legislações. Além disso, a receita federal disponibiliza de forma digital o manual do importador/exportador que contém de forma resumida as regras dos regimes.

2.1.2 Entrepósito aduaneiro na importação

O Regime de entreposto aduaneiro na importação permite o depósito da mercadoria estrangeira em recinto alfandegado. O grande diferencial do entreposto para a importação direta é a possibilidade de que a mercadoria esteja próxima da fábrica e o importador decida nacionalizá-la apenas quando for do seu interesse. Há a redução do investimento em matéria-prima, uma vez que ele poderá realizar o pagamento dos impostos de maneira bem mais próxima à data da venda ao cliente (MAGALHÃES, 2013).

As normas reguladoras, presentes na Instrução Normativa SRF Nº 241, de 6 de novembro de 2002, definem as regras para utilização do regime. Tratando-se de prazo, a mercadoria pode ficar entrepostada, inicialmente, por um ano a contar da data do desembarço aduaneiro do processo de entreposto. O período pode ainda ser prorrogado por mais um ano por regra, e existe ainda

a possibilidade de que, mediante solicitação justificada, possa chegar ao prazo máximo de três anos armazenada em recinto alfandegado. Ao final desse período, caso o importador não tenha feito a nacionalização de toda o entreposto, resta ao importador duas possibilidades. A primeira possibilidade é a nacionalização total da mercadoria e a segunda é a devolução à origem dos materiais ainda não nacionalizados. Caso não o importador não efetue nenhuma das duas possibilidades, a carga é considerada abandonada. Não há pagamento algum dos impostos incidentes na importação (Imposto de importação, Pis, Cofins, IPI e ICMS). O único pagamento que ocorre é o da taxa do Siscomex, levando em conta o número de adições.

Outra vantagem do regime, destacada em normas (Art. 539 do regulamento aduaneiro), é a dispensabilidade das licenças de importação (LI) em quase todos os casos. Como exceção, não são dispensadas Lis dos controles de ordem sanitária, de interesse da segurança nacional e de proteção do meio ambiente. LI é o documento pelo qual o Governo autoriza a importação de alguns produtos mediante verificação do cumprimento de normas legais e administrativas. Algumas Lis têm prazo de análise e deferimento superior a um mês, e no regime de importação direta correm o risco de penalidade pelo embarque da mercadoria sem autorização prévia. Como no regime de entreposto não é necessário a LI, o importador pode dar início ao trânsito da mercadoria e aguardar pelo seu deferimento com ela já em rota ao Brasil.

Ainda segundo o regulamento aduaneiro (Art. 3º), o território aduaneiro brasileiro é dividido em zonas primárias e secundárias. Zonas primárias são aquelas nas quais as mercadorias podem chegar diretamente do exterior. Destacam-se os portos e aeroportos, além das zonas de fronteira. Já as zonas secundárias são todas as outras que não as consideradas primárias. Destacam-se os portos secos.

No regime de entreposto aduaneiro, a mercadoria não poderá ser entrepostada em zona primária, sendo necessária sua movimentação por meio de DTA. As zonas secundárias têm como característica o custo de armazenagem inferior ao das zonas primárias e, mesmo com a necessidade de deslocamento da mercadoria por regime especial (DTA), aproximadamente 20% das importações brasileiras passam por elas (MORINI; PIRES, 2005)

Dentro do entreposto aduaneiro, destacam-se duas possibilidades de aquisição de mercadorias: i) com cobertura cambial; e ii) sem cobertura cambial (Art 358 do regulamento Aduaneiro). As mercadorias com cobertura cambial já foram compradas do exportador e já pertencem ao importador, já estando pagas, ou com pagamento futuro por meio de prazos já negociados. Cabe ressaltar que, no regime de entreposto aduaneiro com cobertura cambial, a nacionalização só poderá ser efetuada pelo próprio importador, conforme incluído pela Instrução Normativa RFB nº 1090, de 30 de novembro de 2010.

No entreposto aduaneiro sem cobertura cambial, a mercadoria é cedida ao importador pelo exportador sem o pagamento, conforme comenta o Manual de Importação da UNESP (2003), e necessitará ser paga a cada nacionalização, gerando novas faturas comerciais. Cita-se aqui o exemplo de distribuidores comerciais que trazem a mercadoria sem cobertura cambial e a entrepostam, vendendo a mercadoria para a nacionalização por parte de outras empresas. No regime de entreposto sem cobertura cambial fica ainda mais evidente a melhora do controle de fluxos por parte do importador, uma vez que, além dos tributos incidentes, a própria mercadoria também é paga somente próxima à data de venda ao cliente final.

Embora por lógica seja mais comum o uso do entreposto para importações marítimas, não há qualquer restrição para que seja utilizado o entreposto em importações aéreas ou rodoviárias segundo as normas que regulam o entreposto. O que ocorre é que, sendo o entreposto uma estratégia da empresa para garantir suprimentos durante certo prazo, não é necessário adiantar a chegada da carga ao Brasil por via aérea. Para mercadorias com volumes ou pesos elevados, o transporte marítimo é uma via muito mais econômica de importação do que o aéreo. Já no caso do transporte internacional rodoviário, utiliza-se essa modalidade de transporte para países próximos ao país do importador, considerando-se o *transit time* da mercadoria um fator não determinante.

2.2 PRINCIPAIS ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS NA ANÁLISE DE VIABILIDADE DA UTILIZAÇÃO DO ENTREPOSTO ADUANEIRO NA IMPORTAÇÃO

Sendo um dos fatores mais relevantes em um estudo de viabilidade, os custos de importação podem ser desmembrados em uma série de processos (OLIVEIRA, 2006). Além do custo da mercadoria adquirida do exterior, somam-se, em ordem de ocorrência:

- a) despesas com frete internacional;
- b) despesas portuárias (armazenagens e tarifas);
- c) valores de despacho aduaneiro;
- d) tributos incidentes na importação.

Como foco do trabalho, o entreposto aduaneiro na importação incide diretamente em dois pontos: i) tentativa de redução do frete internacional; e ii) aumentos dos valores de armazenagem. No ponto um, a tentativa de redução está fundamentada no fato de que há maior poder de barganha por parte do importador para o trânsito internacional de uma quantidade maior de mercadoria conjunta. Adicionalmente, há uma possibilidade de explorar economias de escala nas operações de transporte. Na via oposta, a tendência é no aumento dos gastos com armazenagem, uma vez que a mercadoria terá sua estadia em zona secundária possivelmente aumentada, devido ao preço que ficará aguardando pela sua nacionalização.

Conforme Oliveira et al, (2006), a definição do valor a ser despendido para a aquisição de uma mercadoria importada não compreende apenas o preço do produto, pois existem diversos custos que fazem parte do processo. Conforme Gross e Bello (2001, p. 3), “o custo baseia-se em um método de controle das etapas dos processos produtivos e, também, de outras operações de gastos financeiros para apurar, medir e garantir a previsão de gastos nos orçamentos empresariais”. Ressalta-se também que, além de todo o planejamento por trás de uma importação, existem fatores externos que não podem ser previstos.

Em um processo de importação direta, há dois momentos distintos em que a taxa de câmbio influencia o custo do processo: i) no fechamento do contrato de câmbio; e ii) no registro da declaração de importação. O fechamento do contrato de câmbio é o momento em que é efetivado o pagamento da

mercadoria. Portanto, multiplica-se o valor dos produtos adquiridos pela taxa de câmbio para obter-se o valor em reais. Quanto maior a taxa de câmbio, maior o valor pago pela mercadoria. O momento do registro da declaração de importação, por sua vez, define o valor dos tributos a serem pagos em moeda nacional. Os impostos de importação, primeiro tributo que incide no processo, têm como base de incidência a multiplicação do valor aduaneiro da mercadoria (soma do valor da mercadoria com o frete internacional e as despesas aduaneiras, conforme definido no Art. 77 do Regulamento Aduaneiro) pela taxa de câmbio do dia do registro, e não a do contrato de câmbio, conforme o art. 1º do Decreto nº 1.707, de 17 de novembro de 1995. Resumindo, os impostos são pagos sem qualquer ligação ao quanto o importador pagou na compra da mercadoria.

Além disso, para o fechamento de contrato de câmbio, é considerada a taxa vigente no momento do fechamento, nas normas do regulamento do mercado de câmbio e capitais internacionais (Banco Central do Brasil, 2012). Já para o pagamento dos tributos é considerada a taxa de câmbio fixada no dia anterior, conforme definido pelo art. 1º do Decreto nº 1.707, de 17 de novembro de 1995. Essa diferença concede um turno inteiro para que o importador decida pela nacionalização ou espere pelo dia seguinte. Para o caso do entreposto aduaneiro, este processo de decisão aplica-se a cada nacionalização, dando ao importador maior poder de planejamento, uma vez que não há recolhimento de impostos no registro do entreposto.

Além do preço, também devem ser considerados fatores como prazos de entrega, qualidade, entre outros (OLIVEIRA, SOUZA, 2004). Nesta linha, a implementação de entreposto aduaneiro na importação reforçaria os dois quesitos mais fracos do processo de importação: o prazo para entrega, uma vez que a mercadoria tem um *transit time* maior do que a mercadoria nacional. A armazenagem da mercadoria em território nacional a torna tão imediata (ou até mais, uma vez que já está sob posse do importador) do que a mercadoria de origem brasileira. E o fato de o fluxo de negociação ser constante garante maior previsibilidade tanto para o comprador quanto para o vendedor, facilitando o gerenciamento (MAGALHÃES, 2013).

Para o presente autor, considerando empresas, principalmente aquelas que já exploram os mercados internacionais, este processo de decisão de

impessoal, não podendo ser considerados os mesmos fatores de decisão de compra de indivíduos. Assim sendo, estudos de autores como Solomon (2002) que entende o processo de compra como individual com influências psicológicas, sociais, pessoais e culturais não podem ser aplicados. Seguindo este raciocínio, nos próximos capítulos, além do estudo de custos do processo, será também estudado os fatores que a empresa considera mais relevantes no processo de decisão.

3 MÉTODO

Neste capítulo descrevem-se os procedimentos metodológicos seguidos na realização da pesquisa. É apresentada a caracterização da pesquisa, suas etapas e os procedimentos de coleta e análise de dados.

3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

Para que fosse possível atingir os objetivos propostos neste estudo, foi desenvolvida uma pesquisa aplicada de abordagem qualitativa e objetivo exploratório com procedimentos de pesquisa documental. Para Selltiz apud Gil (2008), a pesquisa exploratória tem como objetivo caracterizar e identificar o problema para torná-lo mais explícito e pode envolver: i) levantamento bibliográfico; ii) entrevistas com pessoa que tenham experiência prática; e iii) análises de exemplos.

Ainda segundo Gil (2008), a análise documental assemelha-se à pesquisa bibliográfica, com um grande diferencial na natureza das fontes. Na pesquisa bibliográfica, é fundamental a contribuição de diversos autores sobre determinado assunto, enquanto na documental se usam documentos que ainda não receberam um tratamento analítico.

3.2 ETAPAS DA PESQUISA

De acordo com os objetivos propostos, de analisar a viabilidade da implementação do uso do regime de entreposto aduaneiro por uma empresa importadora de aço por meio do Porto Seco da Serra Gaúcha, a pesquisa foi construída em quatro etapas. As etapas foram separadas de forma a organizar a coleta para a construção do material de análise.

Na primeira etapa, foram analisados os fluxos de importação da empresa estudada através de uma revisão das importações dos últimos 5 anos para escolha do fornecedor mais relevante para a construção do estudo. Também foi definida, por meio da análise dos fluxos, a quantidade de mercadoria selecionada para atender a demanda de 3 meses da empresa.

Na segunda etapa, foram estudados os portos secos do Rio Grande do Sul para escolha da zona secundária em que a carga irá ser entrepostada. Os critérios para seleção foram baseados no estudo realizado por Grison et al. (2018) e foram definidos como mais relevantes: i) os custos de armazenagem; e ii) sua localização. Por questões de localização, foram considerados para estudo apenas os portos secos de Caxias do Sul, Novo Hamburgo e Canoas.

Na terceira etapa foram elaboradas tabelas de custos da operação. As tabelas foram usadas para análise dos prós e contras da aplicação do regime de entreposto aduaneiro na importação bem como do custo de sua implementação e utilização.

A quarta e última etapa se caracterizou pela análise comparativa dos dois processos de importação: o atual e o proposto. Nessa etapa, buscou-se entender os benefícios e possíveis desvantagens da aplicação do regime para auxiliar no processo de escolha da empresa.

3.3 PROCEDIMENTOS DE COLETA E ANÁLISE DE DADOS

Para a coleta de dados, na primeira etapa as informações foram cedidas pela empresa estudada para a elaboração dos fluxos de dados. Já para segunda etapa, foram consultados os sites dos portos secos estudados para levantamento de custos. Os dados utilizados na terceira e quarta etapa foram obtidos nas coletas da primeira e segunda etapas.

Ao analisar de maneira qualitativa os dados coletados, conforme Gil (2008), a análise do modelo teórico é marcada por um vaivém entre observações, reflexões e interpretação, à medida que a análise progride. Assim sendo, para análise da etapa um, a empresa informou qual é seu produto mais importado e conseqüentemente seu carro chefe e que mais sofre com os atrasos logísticos. Na etapa dois, após a seleção dos portos secos mais próximos à empresa, fizemos uma tabela de comparação para a definição do porto seco que oferecesse menor custo de armazenagem. Já nas etapas três e quatro, foram comparados os dados obtidos nas primeiras etapas, bem como elaboradas tabelas de prós e contras na utilização do regime.

As tabelas de comparação de prós e contras são uma parte importante do trabalho, uma vez que a escolha de estratégia não está baseada apenas no

custo. Por fim, as tabelas de comparação e custos foram apresentadas para a empresa afim de auxiliar no processo de tomada de decisão para implementação do regime aduaneiro especial de entreposto aduaneiro na importação.

4 RESULTADOS

Neste capítulo são apresentados os dados obtidos por meio de pesquisa e análise comparativa. Primeiramente, é apresentada a definição da mercadoria cujo processo de importação será estudado. Após isso, são caracterizados os dois cenários a serem considerados: i) o cenário atual, com a utilização do regime comum; e ii) o cenário alternativo, com a aplicação do entreposto aduaneiro na importação. E, por fim, é realizada uma análise comparativa desses dois cenários, indicando suas vantagens e desvantagens.

4.1 DEFINIÇÃO DO PRODUTO A SER IMPORTADO

Com base nos dados de importação repassados pela empresa, foi possível identificar o processo de importação mais realizado nos últimos dois anos. O material mais importado são os tubos de seção circular, classificados na NCM 7306.30.00. Os tributos incidentes são de 14% de impostos de importação, 5% de imposto sobre produtos industrializados (IPI), 2,1% de programa de integração social (PIS) e contribuição para o financiamento da seguridade social (COFINS), além dos 17,5% de imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS), que está atrelado ao estado do Rio Grande do Sul e não à NCM. Esse é o principal produto vendido pela organização. Como já citado anteriormente, com os atrasos logísticos no cenário atual, o item tornou-se escasso e sua falta tem afetado diretamente o faturamento da empresa, que tem apresentado capacidade ociosa devido à dificuldade de ressuprimento desse item.

Cabe salientar que, analisando-se as demais importações da empresa (de aços de alta resistência, tanto mecânica quanto ao desgaste, tubos hidráulicos, barras de aço cromadas, entre outros...), observa-se que também se tratam de itens com pouca variedade e comprados em grande escala. Portanto, o modelo proposto poderia ser também aplicado na análise das importações desses outros itens. Os custos do processo analisado são exatamente os mesmos a serem estudados caso haja mudança de produto, apenas há de se observar os impostos referentes às outras NCMs propostas.

4.2 CARACTERIZAÇÃO DO PROCESSO ATUAL

Conforme já abordado no presente estudo, o processo atual de importação da empresa se dá através de cargas partindo da Itália e chegando ao Porto de Rio Grande. Após sua chegada, é realizada uma Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA) para o Porto Seco de Caxias do Sul, onde as mercadorias são nacionalizadas. As negociações com o exportador têm sido sempre realizadas no *Incoterm* CFR (*Cost and Freight*) ao longo dos últimos cinco anos. Nesse *Incoterm*, o exportador é responsável pela contratação do frete internacional, ficando a cargo do importador os custos e trâmites para nacionalização após a chegada da carga ao porto de destino.

Apesar da alta nos valores de fretes internacionais em todo o mundo, conforme citado no Capítulo 2 do presente trabalho, os valores de frete internacional nas importações deste exportador, objeto do estudo, se mantiveram regulares. Provavelmente tal fato ocorra por conta de contratos de longo prazo já negociados entre o exportador e os armadores (proprietários dos navios que realizam os transportes marítimos internacionais). Diante disso, a análise de uma possível troca de *Incoterm* não faz sentido no presente momento.

Já para os transportes nacionais, a empresa já possui tabela negociada com uma transportadora local responsável por todos os suas DTAs e entregas. Com isso, esses valores não sofrem alterações, independentemente do fluxo de cargas, a única alteração que ocorreu foi que houve aumento repassado no último mês de R\$200,00 por transporte devido aos recentes aumentos no preço do diesel.

4.3 CARACTERIZAÇÃO DO NOVO MODELO DE PROCESSO

Para o novo modelo de processo proposto, foi definido que serão comprados 12 contêineres em um único embarque (cerca de 300 toneladas) e, após sua chegada, serão colocados em regime de entreposto aduaneiro. Após as cargas serem entrepostadas, serão nacionalizados dois contêineres por mês, ou seja, 50 toneladas, durante seis meses, zerando o estoque do entreposto no sexto mês. Para avaliar a viabilidade desse novo modelo de processo, foram estudados os fluxos de importação juntamente com a empresa e foi considerado

o tempo médio de venda após a chegada da mercadoria. Como hoje a empresa trabalha com a produção e entrega imediata da mercadoria após a sua chegada, devido aos atrasos logísticos, entende-se que a nacionalização de 50 toneladas por mês é apenas uma previsão e que há liberdade para a empresa aumentar essa quantidade, diminuindo o tempo que as mercadorias permanecerão entrepostadas.

Como a compra de matéria prima tem demorado de 90 a 120 dias desde a formalização do pedido até a sua chegada na empresa, compreende-se que o modelo proposto irá possibilitar a empresa um melhor planejamento de compras, uma vez que terá seu estoque garantido por aproximadamente 6 meses. Como a empresa necessita de cerca de quatro meses para a chegada da importação, terá os dois primeiros meses do processo proposto para planejar o próximo pedido, minimizando os riscos de falta de matéria prima.

Para a definição do número de pedidos, também foram levados em consideração fatores como alocação de recursos financeiros, uma vez que, quanto maior o número de embarques agrupados, mesmo com a maior economia e diluição dos custos fixos, maior a necessidade de investimento financeiro. Ressalta-se aqui a existência da modalidade de entreposto aduaneiro sem cobertura cambial. Nessa modalidade, o importador traz a mercadoria e a entreposta sem o pagamento pela mesma, necessitando efetuar tal pagamento apenas no momento da nacionalização da carga. Tal modalidade, que depende de uma negociação com o exportador, permite que o importador possa usufruir do benefício, sem a necessidade de investimento financeiro. Como essa alteração de pagamento depende de uma negociação entre o importador e o exportador, essa alternativa não foi considerada no presente estudo.

Outro fator a ser considerado são as taxas de armazenagem cobradas pelo porto seco. Por se tratar de um percentual, incrementado a cada dez dias e aplicado ao valor aduaneiro da mercadoria, quanto maior o período armazenado, maiores os valores gastos com armazenagem, aumentando o custo final da mercadoria. Na interseção dos dois fatores anteriormente citados, diminuição dos custos fixos versus aumento dos custos de armazenagem, seis meses foi considerado o período ideal, pois, a partir disso, os custos com armazenagem começam a representar mais de 10% do valor final da mercadoria, afetando sua competitividade.

4.4 COMPARATIVO ENTRE O PROCESSO ATUAL E O NOVO MODELO

Os custos são um dos principais fatores a serem analisados para uma possível alteração no processo de importação, independentemente da empresa. Porém, além dos valores de fácil contabilização, tais como os impostos, os transportes e os custos de armazenagem, existem fatores que não são tão facilmente valorados, mas que são dignos de atenção. Entre eles, destaca-se a perda de oportunidade de vendas. No ano passado, em estimativa levantada pela própria empresa, foi perdida a oportunidade de aumentar o faturamento em 20% devido à falta de matéria prima para produção. Utilizando tal informação em um exemplo hipotético, caso a empresa tivesse sempre disponibilidade de insumos para produção e venda, 30 meses de vendas no atual modelo poderiam ser realizados em apenas 24 meses.

Além disso, devido ao alto valor expendido no novo modelo de importação, foi necessária, na análise dos custos, a adição do custo de oportunidade. Segundo Beuren (1993), o custo de oportunidade refere-se ao melhor uso do recurso financeiro, em face a outras oportunidades. Seguindo a mesma linha de pensamento, para Carvalho (1998), o custo de oportunidade tem como função medir o valor das oportunidades perdidas em decorrência da escolha de uma alternativa em lugar de outra. Para tanto, foi adicionado ao investimento necessário o percentual de lucros esperados que a empresa trabalha em seus outros projetos e o valor encontrado foi adicionado como despesa aos custos do novo processo proposto. Conforme informado pela empresa, em todo novo projeto de investimento, há a expectativa de retorno de 20% do valor investido no prazo de um ano.

Uma vez que o processo de importação tem uma parte de seus valores em euros e outra em reais, para facilitar as análises, foi necessária a conversão para uma única moeda. Como os valores pagos em euros correspondem a cerca 95% do custo total processo atual, contra 5% dos valores pagos em reais, foi definido o euro como moeda a ser utilizada nas análises.

Para a conversão dos valores em reais para euros, foi considerada a taxa de câmbio média do período analisado, disponibilizada pelo Banco Central do Brasil (2021). Visando manter o estudo imparcial, a mesma taxa foi usada na análise dos dois processos.

4.4.1 Custos

Para a análise e comparação dos custos do processo, foi necessária a identificação de todos os gastos, que para facilitação da análise, foram divididos em três grandes grupos definidos pelo autor: i) custos fixos; ii) custos proporcionais; e iii) custos não proporcionais. No primeiro grupo, encontram-se os custos que não variam, independentemente dos valores e/ou volume das importações. Nesse grupo, há a maior oportunidade de redução de custos. Por exemplo, no Tecon do Rio Grande, o custo da presença de carga é de R\$ 77,00, independentemente do número de contêineres que componham o embarque. Portanto, quanto maior a quantidade de mercadoria importada, menor se torna esse custo em termos unitários. Já no segundo grupo, consideram-se os custos que se comportam de forma proporcionalmente variável, dependendo do valor ou dimensão do embarque. Como exemplo, pode ser citado o imposto de importação, que é calculado por meio de uma alíquota fixa incidente sobre o valor aduaneiro das mercadorias. E, no terceiro grupo, o menos representativo, encontram-se os custos não proporcionais. Esse grupo abriga os custos que possuem valor mínimo. Cita-se, como exemplo, a armazenagem do Porto de Rio Grande, que é calculada mediante a aplicação de um percentual de 0,04% por dia sobre o valor aduaneiro da mercadoria, porém estando sujeita a um valor mínimo de R\$785,00. No atual modelo de importação utilizado pela empresa, devido ao baixo valor agregado da mercadoria, ainda que seja importada em grande quantidade, os valores não ultrapassam o valor mínimo. O Quadro 1 apresenta os itens de custo classificados em cada um dos grupos descritos anteriormente.

Quadro 1 – Classificação de custos (continua)

Custos fixos	Custos proporcionais	Custos não proporcionais
<ul style="list-style-type: none">• Taxa de Siscomex• Liberação de BL• Presença de carga• Desconsolidação<ul style="list-style-type: none">• Handling• Despachante	<ul style="list-style-type: none">• Mercadoria<ul style="list-style-type: none">• Frete;• Capatazia<ul style="list-style-type: none">• DTA• Levante de contêiner• Pesagem de contêiner• Vistoria não invasiva• ISPS (<i>International Ship and Port Facility Security Code</i>)• AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante)	<ul style="list-style-type: none">• Fiel depositário• Armazenagem Tecon de Rio Grande

Quadro 1 – Classificação de custos (conclusão)

Custos fixos	Custos proporcionais	Custos não proporcionais
	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte Tecon de Rio Grande x Porto seco Caxias do Sul <ul style="list-style-type: none"> • Tributos • Armazenagem Porto Seco Custo de oportunidade 	

fonte: próprio autor (2021)

A Tabela 1 apresenta os valores cobrados pela armazenagem no porto seco. Esses custos serão maiores no modelo proposto em comparação ao modelo atual.

Tabela 1 - Custo de Armazenagem de Produtos Importados no Porto Seco da Serra Gaúcha

Armazenagem importação	
Armazenagem 1º período	0,1375% sobre valor aduaneiro
Armazenagem após o 1º período	0,275% sobre valor aduaneiro

*Percentuais para períodos de 10 dias.

Fonte: Porto Seco da Serra Gaúcha (2021).

Conforme a Tabela 1, os custos da armazenagem são diretamente proporcionais ao valor da mercadoria. Os custos são acrescidos por cada período de 10 dias a mais que a mercadoria permanecer armazenada.

Já na Tabela 2 são apresentados os valores de armazenagem praticados pelo Tecon Rio Grande. Devido ao alto valor da armazenagem mínima, tal valor não sofrerá alteração proporcional na comparação dos modelos.

Tabela 2 - Custo de Armazenagem de Produtos Importados no Tecon Rio Grande

Armazenagem importação	
Até o décimo dia, por dia	0,04% do valor CIF da carga

*O valor mínimo de cobrança é de R\$785,00

Fonte: Tecon Rio Grande (2021).

Como valores finais, encontraram-se os resultados apresentados na Tabela 3. No atual modelo, a empresa paga pelo quilo do material o valor de € 1,31.

Tabela 3 – Custos do processo atual

Armazenagem Tecon RIG	€	490,87
Presença de carga	€	12,04
Levante de container	€	80,04
Pesagem de container	€	66,28
Vistoria não invasiva	€	147,57
Fiel depositário	€	122,72
ISPS	€	16,88
Capatazia	€	80,04
Liberação de BL	€	86,92
Desconsolidação	€	152,42
<i>Handling</i>	€	50,81
Registro da DTA	€	85,98
Serviços de desembarço	€	156,33
AFRMM	€	463,20
Transporte RIG x Caxias	€	1.266,26
Despachante	€	156,33
Valor aduaneiro	€	40.000,00
II	14%	€ 5.600,00
IPI	5%	€ 2.280,00
Pis	2,10%	€ 840,00
Cofins	9,65%	€ 3.860,00
ICMS	17,50%	€ 9.201,50
Taxa Siscomex	€	24,11
Armazenagem EADI	€	54,80
Total	€	65.295,10
Mercadoria		50.000 Kgs
Valor por KG	€	1,31

Fonte: Próprio autor (2021)

Na Tabela 4 são detalhados os custos do processo de admissão para entrepostagem da carga no porto seco.

Tabela 4 – Custos do processo de admissão em entreposto aduaneiro para o modelo proposto (continua)

Custos de admissão	
Taxa Siscomex	€ 24,11
Armazenagem Tecon	€ 1.472,61
Presença de carga	€ 12,04
Levante de container	€ 480,24
Pesagem de container	€ 397,70
Vistoria não invasiva	€ 885,44
Fiel depositário	€ 122,72

Tabela 4 – Custos do processo de admissão em entreposto aduaneiro para o modelo proposto (conclusão)

ISPS	€	101,30
Capatazia	€	480,24
Liberção de BL	€	86,92
Desconsolidação	€	152,42
<i>Handling</i>	€	304,84
DTA	€	85,98
Serviços de desembaraço	€	156,33
AFRMM	€	2.779,20
Transporte RIG x Caxias	€	7.597,55
Despachante	€	156,33
Custo de oportunidade	€	20.509,90
Mercadoria		300.000 Kgs
Total	€	35.805,87

Fonte: Próprio autor (2021)

Nas Tabelas 6 a 11 são apresentados os resultados das nacionalizações e as respectivas variações dos custos, a depender do mês de retirada da mercadoria, devido às altas nos valores de armazenagem. Todas as retiradas contemplam 50 toneladas de carga.

Tabela 5 – Custos da primeira nacionalização

Custos primeira nacionalização		
Valor aduaneiro		€ 40.000,00
II	14%	€ 5.600,00
IPI	5%	€ 2.280,00
Pis	2,10%	€ 840,00
Cofins	9,65%	€ 3.860,00
ICMS	17,50%	€ 9.201,50
Taxa Siscomex		€ 24,11
Armazenagem EADI		€ 383,60
despachante		€ 78,16
1/6 Admissão		€ 5.967,64
Mercadoria		50.000 Kgs
Valor por KG		€ 1,36

Fonte: Próprio autor (2021)

No primeiro mês, os custos de armazenagem são similares aos do processo de importação em regime comum. Contudo, pelos gastos adicionais do lote e por serem considerados três períodos de armazenagem, para o intervalo

de um mês, já se observa um valor maior do que o do processo comum de nacionalização.

Tabela 6 – Custos da segunda nacionalização

Custos segunda nacionalização		
Valor aduaneiro		€ 40.000,00
II	14%	€ 5.600,00
IPI	5%	€ 2.280,00
Pis	2,10%	€ 840,00
Cofins	9,65%	€ 3.860,00
ICMS	17,50%	€ 9.201,50
Taxa Siscomex	154,23	€ 24,11
Armazenagem EADI		€ 822,00
despachante		€ 78,16
1/6 Admissão		€ 5.967,64
Valor por KG		€ 1,37

Fonte: Próprio autor (2021)

No segundo mês, a variação por quilo aumenta um centavo, valor esse que irá acompanhar os próximos meses. Nesse ponto, a armazenagem representa apenas 1,20% dos custos do processo de nacionalização.

Tabela 7 – Custos da terceira nacionalização

Custos terceira nacionalização		
Valor aduaneiro		€ 40.000,00
II	14%	€ 5.600,00
IPI	5%	€ 2.280,00
Pis	2,10%	€ 840,00
Cofins	9,65%	€ 3.860,00
ICMS	17,50%	€ 9.201,50
Taxa Siscomex		€ 24,11
Armazenagem EADI		€ 1.260,40
despachante		€ 78,16
1/6 Admissão		€ 5.967,64
Valor por KG		€ 1,38

Fonte: Próprio autor (2021)

No terceiro mês, a variação continua de um centavo, comparativamente ao mês anterior. Nesse ponto, os valores de armazenagem representam 1,82% dos custos totais do processo de nacionalização.

Tabela 8 – Custos da quarta nacionalização

Custos quarta nacionalização		
Valor aduaneiro		€ 40.000,00
II	14%	€ 5.600,00
IPI	5%	€ 2.280,00
Pis	2,10%	€ 840,00
Cofins	9,65%	€ 3.860,00
ICMS	17,50%	€ 9.201,50
Taxa Siscomex		€ 24,11
Armazenagem EADI		€ 1.698,80
despachante		€ 78,16
1/6 Admissão		€ 5.967,64
Valor por KG		€ 1,39

Fonte: Próprio autor (2021)

No quarto mês, o aumento usual de um centavo por quilo permanece. Nesse ponto, os valores de armazenagem passam a representar 2,44% dos custos de nacionalização.

Tabela 9 – Custos da quinta nacionalização

Custos quinta nacionalização		
Valor aduaneiro		€ 40.000,00
II	14%	€ 5.600,00
IPI	5%	€ 2.280,00
Pis	2,10%	€ 840,00
Cofins	9,65%	€ 3.860,00
ICMS	17,50%	€ 9.201,50
Taxa Siscomex		€ 24,11
Armazenagem EADI		€ 2.137,20
despachante		€ 78,16
1/6 Admissão		€ 5.967,64
Valor por KG		€ 1,40

Fonte: Próprio autor (2021)

Na tabela 9, pode-se observar que o aumento continua contínuo. Neste ponto, os custos de armazenagem representam 3,05% dos custos totais do processo.

Tabela 10 – Custos da sexta nacionalização (continua)

Custos sexta nacionalização		
Valor aduaneiro		€ 40.000,00
II	14%	€ 5.600,00

Tabela 10 – Custos da sexta nacionalização (conclusão)

IPI	5%	€ 2.280,00
Pis	2,10%	€ 840,00
Cofins	9,65%	€ 3.860,00
ICMS	17,50%	€ 9.201,50
Taxa Siscomex		€ 24,11
Armazenagem EADI		€ 2.575,60
despachante		€ 78,16
1/6 Admissão		€ 5.967,64
Valor por KG		€ 1,41

Fonte: Próprio autor (2021)

No último mês de retirada da carga do porto seco, o valor por quilo atinge seu ápice, representando EUR 1,41 por quilo. Nesse ponto, os custos com armazenagem passam a representar 4% dos custos totais do processo e mais de 6% do custo da mercadoria. Portanto, percebe-se uma variação do valor final da importação conforme o mês de retirada da mercadoria. Essa variação é apresentada na Tabela 11.

Tabela 11 – Valor final da importação em entreposto aduaneiro por quilo

Valor final por quilo	
Mercadorias retiradas no primeiro mês	€ 1,36
Mercadorias retiradas no segundo mês	€ 1,37
Mercadorias retiradas no terceiro mês	€ 1,38
Mercadorias retiradas no quarto mês	€ 1,39
Mercadorias retiradas no quinto mês	€ 1,40
Mercadorias retiradas no sexto mês	€ 1,41

Fonte: Próprio autor (2021)

Outra maneira de interpretar o regime proposto é a divisão dos custos totais de armazenagem dentre todos as nacionalizações, obtendo apenas um valor final por quilo. Esse cálculo é apresentado na Tabela 12.

Tabela 12 – Custos totais do processo proposto (continua)

Custos da admissão e nacionalizações	
Taxa Siscomex da admissão	€ 24,11
Armazenagem Tecon	€ 1.472,61
Presença de carga	€ 12,04
Levante de container	€ 480,24

Tabela 12 – Custos totais do processo proposto (conclusão)

Pesagem de container	€	397,70
Vistoria não invasiva	€	885,44
Fiel depositário	€	122,72
ISPS	€	101,30
Capatazia	€	480,24
Liberação de BL	€	86,92
Desconsolidação	€	152,42
<i>Handling</i>	€	304,84
DTA	€	85,98
Serviços de desembaraço	€	156,33
AFRMM	€	2.779,20
Transporte RIG x Caxias	€	7.597,55
Despachante	€	156,33
Custo de oportunidade	€	20.509,90
Custo de armazenagem EADI	€	8.877,60
II	€	33.600,00
IPI	€	13.680,00
PIS	€	5.040,00
Cofins	€	23.160,00
ICMS	€	55.209,00
Taxa Siscomex das nacionalizações	€	144,66
Valor aduaneiro	€	240.000,00
Total	€	415.517,13
Valor por KG	€	1,39

Fonte: Próprio autor (2021)

A Tabela 12 evidencia o custo médio final da mercadoria, se considerado o processo inteiro. Contudo, apesar de facilitar a visualização macro do processo, a Tabela 12 engessa as mudanças de valores para a formação do custo final pois torna as pequenas alterações de difícil inserção e prejudica a visão macro de cada nacionalização. Exemplifica-se, caso a empresa aumente suas vendas, as retiradas deixarão de ser mensais, tornando-se mais rápidas. Com isso, os valores de armazenagem diminuirão a cada nacionalização. Tal mudança pode ser mais facilmente visualizada nas tabelas individuais de nacionalização (tabelas de 5 a 10).

Como já dito antes, a empresa tem como objetivo o retorno de 20% anuais em todos os seus investimentos. Esse percentual de lucros representa €0,26 por quilo na venda da mercadoria no processo atual, uma vez que o produto é comprado por EUR 1,31 e vendido por EUR 1,52.

A Tabela 13 apresenta o comparativo final entre processo atual e o processo proposto, em valores anuais. Como a empresa estima que tenha havido uma perda de 120 toneladas em vendas no ano passado, devido à falta de mercadoria, isso representou uma perda de lucros estimada de mais de 30 mil euros. Como os custos do processo proposto ficam maiores do que os pagos no processo atual, necessita-se de um acréscimo no valor da de venda. Sugere-se então, que com a adição do valor mínimo de €0,01 por quilo, ao preço final do produto, isso a empresa terá maiores lucros do que com o modelo e preço atual.

Tabela 13 – Comparativo de lucros anuais entre processo atual e processo proposto

	Processo Atual	Processo Proposto
Quilos vendidos	300.000	420.000
Valor de venda	€ 1,57	€ 1,58
Total de vendas (valor de vendas x quilos vendidos)	€ 471.600,00	€ 663.600,00
Custos do processo (custo por tonelada x quilos vendidos)	€ 393.000,00	€ 583.800,00
Lucro	€ 78.600,00	€ 79.800,00

Fonte: Próprio autor (2021)

Mesmo na tabela 13 a quantidade de quilos não estando em igualdade para ambos os regimes, é nisso que se baseia a aplicação do regime, uma maior quantidade de vendas. A disponibilidade de produto também propicia à empresa a chance do aproveitamento de outras oportunidades. Conforme mencionado pelos seus diretores, há casos em que a escassez do produto faz com que concorrentes procurem a empresa para a compra do produto. Isso proporciona à empresa a oportunidade da venda por valores maiores do que os normais, aumentando seus lucros.

4.4.2 Vantagens e desvantagens

Além da comparação de custos, há também de se analisar as vantagens e desvantagens do novo modelo proposto. Nesse tópico serão inclusos também fatores que não podem ser valorados quantitativamente. No Quadro 2 são apresentados os resultados da análise.

Quadro 2 – Vantagens e desvantagens encontradas no estudo

Vantagens	Desvantagens
<ul style="list-style-type: none"> • Maior controle e previsibilidade de estoque • Maior disponibilidade de produtos • Oportunidade de ganhos financeiros pela variação cambial (valorização do real perante o euro) • Maior precisão no planejamento de produção • Ganho de espaço 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de liquidez financeira • Risco de perdas financeiras pela variação cambial (desvalorização do real perante o euro) • Necessidade de produção e venda dos produtos da matéria prima já adquirida.

Fonte: próprio autor (2021)

Com a maior disponibilidade de mercadorias e a facilidade no planejamento de compras, a empresa torna-se mais competitiva. Dessa forma, a empresa adota o modelo produzir para estoque (*Make to Stock* – MTS) para atender a uma demanda futura (SOUZA et al., 2011). Nesse modelo, apesar de mais arriscado pelo investimento sem certeza das vendas, há a redução de perdas de vendas por falta de mercadoria.

A variação cambial nesse caso pode ser considerada tanto uma vantagem quanto uma desvantagem, dependendo da evolução da paridade euro x real. Em caso de aumento da taxa cambial durante o entreposto da mercadoria em comparação à taxa da compra, a empresa garantiu a compra e pagamento de mercadorias com valores em reais menores do que caso a compra fosse efetuada no momento futuro. Porém, em caso de redução da taxa cambial, a empresa realizou a compra da mercadoria com valores em reais maiores do que se comprado no momento futuro.

Entre os fatores que não poderão ser valorados, a vantagem do ganho de espaço ocorre pelo fato de que a empresa passará a utilizar o Porto Seco de Caxias do Sul como uma espécie de armazém. Desse modo, as mercadorias não ocuparão espaço físico da empresa que hoje é limitado. Além disso, as mercadorias estarão em uma zona alfandegada, supervisionada pelo governo, sem qualquer incidente de roubo registrado, dando segurança às mercadorias.

Entrando nos fatores de desvantagem, o principal fator a ser considerado é a falta de liquidez no capital da empresa. Como a empresa terá que investir o custo para compra de mercadoria que é normalmente gasto em um período de

seis meses, o valor não poderá ser destinado a outras finalidades. Mesmo que os impostos não precisem ser gastos no início do processo, eles correspondem a apenas cerca de 33% dos valores do processo, e o valor da mercadoria a cerca de 60%. Cabe ressaltar que, mesmo não sendo possível a total valoração desse fator, houve a adição do custo de oportunidade, conforme anteriormente citado.

Entre os fatores que não podem ser previstos, existe a possibilidade de a empresa necessitar desse dinheiro para outros fins e a previsão de retorno total do investimento é somente cinco meses após a compra. Isso sem considerar os prazos de pagamento que a empresa poderá dar a seus clientes, que deverão ser somados ao tempo de retorno. Há também o comprometimento da empresa com a venda das mercadorias, uma vez que o estoque já foi adquirido e uma possível impossibilidade de vender os produtos poderá transformar o investimento realizado em prejuízo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando se iniciou o presente trabalho, constatou-se que os atuais atrasos logísticos estavam limitando as vendas da empresa e, conseqüentemente, afetando seus lucros. Diante disso, foi proposta a alternativa do regime de entreposto aduaneiro e foram analisados os prós e contras de sua possível utilização.

Na condução do estudo, foram identificados e analisados os principais fatores a serem considerados em um processo de análise da viabilidade de utilização do entreposto aduaneiro na importação. Observou-se que, além dos gastos (desembolsos) envolvidos em cada alternativa, existem valores de difícil mensuração, como o custo e o a possibilidade de ganhos de oportunidade.

Com os resultados obtidos, observou-se que, apesar do encarecimento do produto com a troca de regime, existem algumas oportunidades a serem considerados, que vão além da comparação de valores. Entre tais fatores, podem ser citados a oportunidade de ganho de maiores parcelas do mercado, uma vez que há estoque garantido para as negociações, a confiabilidade nos prazos de entrega dos produtos e oportunidade de lucros maiores em tempos de escassez.

Com isso, considera-se que a mudança de regime pode trazer benefícios e oportunidades para a empresa, mas traz consigo responsabilidades e riscos. Cabe à empresa definir sua estratégia para os próximos anos, podendo considerar duas possibilidades: i) utilizar o entreposto aduaneiro, assumindo os riscos associados; ou ii) manter o processo, arcando com suas limitações. Na opinião do autor, em tempos de crise, em que a luta da maioria das empresas é para se manter, oportunidades de crescimento não devem ser desperdiçadas, apesar dos riscos envolvidos.

5.1 IMPLICAÇÕES GERENCIAIS

A análise de oportunidades e riscos é parte fundamental da estruturação das estratégias de qualquer empresa. Nesse sentido, o presente trabalho deixa como resultado, tanto para a empresa estudada quanto para outras que queiram

diversificar suas estratégias de importação, uma sistemática para estruturar a análise comparativa entre o uso do regime comum e do entreposto aduaneiro.

Com o uso do entreposto, por um lado, há a possibilidade de expansão de vendas, uma vez que não haverá escassez de produtos. Mas, por outro lado, a depender do tipo de mercadoria, a aplicação do regime implica em maiores custos e encarecimento dos produtos.

Um resultado geral do estudo, que pode ser considerado pelas empresas em análises futuras, é que, quanto maior o valor agregado do produto por metro cúbico, maiores as oportunidades de economia com o uso do entreposto aduaneiro de importação. Isso se deve ao fato de que o frete internacional é calculado por metro cúbico e os custos mínimos de armazenagem afetam de forma mais intensa as cargas de baixo valor agregado.

Cita-se também o fato de que, quanto menor a diversificação das mercadorias importadas pela empresa, maiores os benefícios do entreposto e maior a facilidade de planejamento das compras. Isso não significa a impossibilidade da aplicação do regime para uma maior variedade de produtos, mas sim uma maior dificuldade de planejamento e operacionalização.

Ademais, o aumento no fluxo de vendas poderá baratear os custos do processo e gerar maior lucro para as empresas, uma vez que as mercadorias serão nacionalizadas mais rapidamente, diminuindo os valores de armazenagem. Com isso, a potencialização do uso do regime se dá pela combinação entre garantia de estoque para a potencialização das vendas e a consequente maximização do lucro com as reduções de custos.

5.2 LIMITAÇÕES DO ESTUDO E SUGESTÕES PARA PESQUISAS FUTURAS

Por se tratar de um trabalho que foi elaborado em um espaço temporal de aproximadamente oito meses, alguns dados foram coletados de forma que não potencializaram uma análise mais aprofundada. Uma vez que a empresa não planejava analisar seu modelo atual, os dados não foram armazenados em tabelas para sua posterior avaliação. Logo, os valores dos processos não estavam desmembrados e as mudanças de valores entre processos não tiveram seus motivos evidenciados.

Além disso, uma das principais limitações de qualquer trabalho que dependa de valores em moedas estrangeiras é, sem dúvida, a variação do câmbio, fator que depende de muitas variáveis. Os valores analisados no período atual, a depender da variação cambial, são válidos por curtos períodos de tempo, necessitando a atualização de valores para nova validação. Nesse sentido, a fixação dos custos em moeda local gerou um maior grau de confiabilidade na análise.

Como sugestão para trabalhos futuros, pode-se citar a análise da possibilidade de nacionalização da mercadoria diretamente em zona primária, sem a necessidade da realização de uma DTA para o porto seco de Caxias do Sul. No entanto, devido às políticas de taxas mínimas aplicadas no Tecon Rio Grande, que acabam onerando as importações de produtos de grande volume e baixo valor agregado, sugere-se também a análise dos custos de importação a partir de outros portos. Essas análises são relevantes, pois podem mudar a relação entre os custos relativos ao uso do regime comum e ao entreposto aduaneiro na importação.

REFERÊNCIAS

AVISTÁ, Amanda Inês. Viabilidade econômica e financeira na utilização do regime especial de entreposto aduaneiro: um estudo de caso em uma empresa de componentes elétricos. **Brazilian Journal of Development**, [S. l.], p. 22459 - 22471, 30 out. 2019. DOI ISSN 2525-8761. Disponível em: <https://www.brazilianjournals.com/index.php/BRJD/article/view/4231/3986>. Acesso em: 29 maio 2021.

Beuren, Ilse Maria. **Conceituação e contabilização do custo de oportunidade**, Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cest/a/Kv5FJx4tYcmSx95SKYkg8ZQ/?lang=pt#>. Acesso em 27 set 2021.

BOCK, Claudia Patricia; MARTINS, Fulvio Borelli; SANTOS, Ricardo Macari dos. Universidade Metodista de São Paulo, Regionalização e Internacionalização - Processos de internacionalização.

BRASIL, Ministério da economia. Gabinete do Ministro. **PORTARIA MF Nº 112, DE 10 DE JUNHO DE 2008**. Brasília, 2008.

BRASIL. Presidência da República. Gabinete do presidente. **Decreto nº 6759, de 5 de fevereiro de 2009**. Brasília, 2009.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. Escritório da Receita Federal. **Instrução Normativa nº 1361, de 21 de maio de 2013**. Brasília, 2013.

CARVALHO, Luiz Carlos Pereira de. **Teoria da firma: a produção e a firma**. Ed. 1. São Paulo: Saraiva, 1998.

DE OLIVEIRA, Josmária Lima Ribeiro; SOUZA, Antônio Artur de; DE OLIVEIRA, Sidney Lino; PACHECO, Gisele Aparecida. **Estimação de Custos de Importação da Jabil Circuit**. In: SEMINÁRIO EM ADMINISTRAÇÃO, 9, 2006, São Paulo.

DIEZ, Renan. As distâncias no transporte internacional. **Administradores**, João Pessoa, 17 ago. 2015. Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/as-distancias-no-transporte-internacional>. Acesso em: 5 maio 2021.

DURIGAN, Julio Cezar; RUDGE, Marilza Vieira Cunha. Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (São Paulo). Pró-reitoria de administração. **Manual de importação da UNESP**. manual de importação da unesp, São Paulo, 2003. Disponível em: <https://www.feis.unesp.br/Home/Instituicao/administracao/materiais/manual-de-importacao-da-unesp.pdf>. Acesso em: 19 jun. 2021.

EVERARDO MACIEL. Dispõe sobre o regime especial de entreposto aduaneiro na importação e na exportação. **INSTRUÇÃO NORMATIVA SRF Nº 241, DE 06 DE NOVEMBRO DE 2002**. Brasília, 6 nov. 2002. Disponível em:

<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=15117&visao=anotado>. Acesso em: 4 maio 2021.

FIORAVANTE, Melina Joice. Regimes aduaneiros especiais. **Almeida direito corporativo**, São Paulo, p. 1-3, 28 jun. 2011. Disponível em: <https://www.almeidalaw.com.br/download/REGIMES%20ESPECIAIS%20ADUANEIROS.pdf>. Acesso em: 25 maio 2021.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GRISON, Nayara da Rocha; VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges; ROOS, Erica Caetano; CONSTANTE, Jonas Mendes. Percepção de Valor dos Importadores sobre Serviços Portuários: estudo comparativo entre dois terminais localizados no Sul do Brasil. In: **ANAIS DO V CONGRESSO INTERNACIONAL DE DESEMPENHO PORTUÁRIO**, 2018, Florianópolis. Anais eletrônicos... Campinas, GALOÁ, 2018. Disponível em: < <https://proceedings.science/cidesport/cidesport-2018/papers/percepcao-de-valor-dos-importadores-sobre-servicos-portuarios--estudo-comparativo-entre-dois-terminais-localizados-no-su#> > Acesso em: 20 jun 2021.

KOTABE, Masaaki; HELSEN, Kristiaan. **Administração de marketing global**. São Paulo: Atlas, 2000.

KRUGMAN, Paul R.; OBSTFELD, Maurice; MELITZ, Marc J. **Economia Internacional**. 10. ed. São Paulo: Pearson Universidades, 2015.

MAIA, Jayme de Mariz. **Economia internacional e comércio exterior**. 16. ed. São Paulo: Atlas, 2020.

MONDINI, Luis Cesar; MACHADO, Denise Del Prá Netto; SCARPINI, Marcia Regina Santiago; MONDINI, Vanessa Edy Dagnoni. Impacto do planejamento de compras no desempenho financeiro da indústria de transformação do Brasil. **Revista Eletrônica de Administração**, v. 21, n. 1, p. 113-140, 2005.

MORINI, Cristiano; PIRES, Sergio Roberto Ignacio. Um modelo de decisão a consignação de material estrangeiro em cadeias de suprimentos. **Gestão & Produção**, v. 12, n. 1, p. 67-80, 2005.

OLIVEIRA, Josmária Lima Ribeiro de et al. Estimação de Custos para a Importação. **Contabilidade Vista & Revista**, Belo Horizonte, v. 15, n. 3, p. 63-88, 2009. Disponível em: <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/contabilidadevistaerevista/article/view/264>. Acesso em: 01 jun. 2021.

Regionalização e Internacionalização - Processos de internacionalização, 2015, São Paulo, Regimes aduaneiros especiais e seus impactos. São Paulo, 2 set. 2015. Disponível em: <https://www.metodista.br/congressos-cientificos/index.php/CM2015/RIPI/paper/view/7157>. Acesso em: 20 maio 2021.

SIMONE, Fraportj; GIACOMELLI, Giancarlo; FONSECA, Joaquim José Rodrigues da. **Logística internacional**. Porto Alegre: SAGAH, 2018.

SILVA, Christian Luiz da. Competitividade: mais que um objetivo, uma necessidade. **Fae Business**, Curitiba, v.1, p. 1-3, 2001. Disponível em: <https://img.fae.edu/galeria/getImage/1/16581618661183246.pdf>. Acesso em: 13 maio 2021.

SOLOMON, Michael R. **O comportamento do consumidor: comprando, possuindo e sendo**. 5. ed, Porto. Alegre: Bookman, 2002.

Tecon Rio Grande, **Estrutura de preços e serviços**. Disponível em: <https://www.wilsonsons.com.br/wp-content/uploads/2021/07/ESTRUTURA-DE-SERVICOS-E-PRECO-S-TECON-RIO-GRANDE-2021.1.pdf>. Acesso em 23 maio 2021.

VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval de; SILBER, Simão David; LIMA, Miguel. **Manual de Comércio Exterior e Negócios Internacionais**. São Paulo: Saraiva, 2017.

VAZQUEZ, José Lopes; GAMA, Marilza. **Comércio exterior competitivo**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2013.