

**UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DA REGIÃO DOS VINHEDOS - CARVI
CURSO DE COMÉRCIO INTERNACIONAL**

JÉSSICA HELENA EPPING

**A IMPORTÂNCIA DO PORTO SECO DE CAXIAS DO SUL PARA AS EMPRESAS
IMPORTADORAS DO SETOR MOVELEIRO DE BENTO GONÇALVES**

**BENTO GONÇALVES
2019**

JÉSSICA HELENA EPPING

**A IMPORTÂNCIA DO PORTO SECO DE CAXIAS DO SUL PARA AS EMPRESAS
IMPORTADORAS DO SETOR MOVELEIRO DE BENTO GONÇALVES**

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Curso de Comércio Internacional da Universidade de Caxias do Sul, como requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Comércio Internacional.

Orientadora Tcc1: Prof. Ms. Simone
Fonseca de Andrade.

Orientador Tcc2: Prof. Dr. Carlos
Eduardo Roehe Reginato

**BENTO GONÇALVES
2019**

JÉSSICA HELENA EPPING

**A IMPORTÂNCIA DO PORTO SECO DE CAXIAS DO SUL PARA AS EMPRESAS
IMPORTADORAS DO SETOR MOVELEIRO DE BENTO GONÇALVES**

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Curso de Comércio Internacional da Universidade de Caxias do Sul, como requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Comércio Internacional.

APROVADO EM ___/___/___

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Carlos Eduardo Roehe Reginato
Universidade de Caxias do Sul

Prof. Dr. Fernando Ben
Universidade de Caxias do Sul

Prof. Ms. Jussara de Oliveira Machado Polese
Universidade de Caxias do Sul

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradecer a Deus pelo dom da vida. A minha família, principalmente a minha mãe, que é fonte de minha inspiração. Sempre muito guerreira e disposta a ajudar, incentivando-me a lutar pelos meus ideais. Ao meu marido Renan pela paciência, amor, compreensão e apoio ao longo desses anos. Ao meu filho Ryan, que com apenas dois anos, teve a paciência de dividir a mamãe com a faculdade. Desculpa pelas vezes que deixei de brincar e dar colo para fazer meus trabalhos e principalmente nesse semestre que tive que dedicar-me ao máximo para realizar a pesquisa final do Trabalho de Conclusão de Curso. Quero que saibam que vocês são os amores da minha vida e o combustível para superar qualquer obstáculo. Amo vocês incondicionalmente.

A todos os professores da Universidade que contribuíram com o aprendizado, conhecimento e ensinamento ao longo desses anos. Um agradecimento especial a Professora Mestre Simone Fonseca de Andrade, na qual me orientou no TCC I, e ao Professor Dr. Carlos Eduardo Roehe Reginato que me orientou no TCC II, meus sinceros agradecimentos pelas orientações, conversas, por vezes “puxões de orelha”, por ter passado segurança nas horas de dificuldades e me guiado quando estava sem rumo. A vocês dois minha eterna gratidão.

A todos os colegas, amigos e pessoas que de alguma forma ou outra contribuíram para essa caminhada ser mais leve, mais divertida. Obrigado pelas risadas, e histórias compartilhadas.

Por fim, sou imensamente grata por tudo que vivi, tudo que conheci, tudo que compartilhei. Certamente contribuiu muito para meu crescimento e desenvolvimento profissional e acima de tudo pessoal.

Gratidão é a palavra que me define!!!

RESUMO

Devido ao crescente desenvolvimento da globalização, o Comércio Internacional determinou significativamente o ritmo do crescimento econômico. Diante deste contexto, as empresas brasileiras buscam cada vez mais ser competitivas perante o mercado mundial. Neste âmbito, o presente trabalho tem por objetivo pesquisar quais os benefícios e a importância da utilização do Porto Seco de Caxias do Sul para as empresas importadoras do setor moveleiro de Bento Gonçalves. Considerando as filas longas e a demora nas zonas primárias, as Estações Aduaneiras do Interior foram criadas com o intuito de desafogar e agilizar os processos, a fim de garantir maior competitividade as empresas. Saliento que este trabalho é uma pesquisa acadêmica e constitui-se de uma pesquisa bibliográfica na qual possibilitou a investigação dos métodos e estratégias utilizados para alcançar o objetivo proposto. No referencial teórico serão abordados assuntos tais como, o Comércio Internacional, exportação e importação, assim como assuntos relacionados à logística, modais de transportes, administração de estoques, armazenagem e *incoterms*, e por fim, o Porto Seco, dando ênfase a Estação Aduaneira do Interior de Caxias do Sul. Concluindo, para alcançar os objetivos deste trabalho, será aplicada uma pesquisa qualitativa de nível exploratório com empresas importadoras do setor moveleiro da cidade.

Palavras-Chave: Comércio Internacional. Importação. Logística. Porto Seco. Indústria moveleira.

ABSTRACT

Due to the increasing globalization development, International Business has significantly determined the rate of economic growth. Given this context, Brazilian companies are increasingly seeking to be competitive in the world market. In this context, the objective of this study is to investigate the benefits and importance of using the Dry Port of Caxias do Sul for importing companies in the furniture sector of Bento Gonçalves. Considering the long truck rows and the delay in the primary zones, the Customs Stations of the Interior were created with the purpose of to unburden and expedite the processes, in order to guarantee greater competitiveness to the companies. I stress that this work is an academic research and constitutes a bibliographical research in which it made possible the investigation of the methods and strategies used to reach the proposed objective. The theoretical framework will address issues such as international business, export and import, as well as issues related to logistics, transport modalities, inventory management, warehousing and incoterms, and finally, Dry Port, with emphasis on Customs Stations Interior of Caxias do Sul. In conclusion, to reach the objectives of this work, a qualitative research of exploratory level will be applied with importing companies of the furniture sector of the city.

Keywords: International Business. Import. Logistics. Dry Port. Furniture industry.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Fluxograma de Exportação.....	17
FIGURA 2 – Fluxograma de Importação.....	21
FIGURA 3 – Porto Seco de Caxias do Sul.....	34

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – Resumo do referencial teórico.....	35
QUADRO 2 – Resumo da metodologia.....	42
QUADRO 3 – Resumo dos resultados	51

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	8
1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA	9
1.2 OBJETIVO GERAL	10
1.3 OBRJETIVO ESPECÍFICO	10
1.4 JUSTIFICATIVA	10
2. REFERENCIAL TEÓRICO	11
2.1 COMÉRCIO INTERNACIONAL	11
2.1.1 Exportação	12
2.1.2 Importação	16
2.2 LOGÍSTICA	18
2.2.1 Modais de transporte	19
2.2.2.1 Modal aeroviário	20
2.2.2.2 Modal hidroviário	20
2.2.2.3 Modal dutoviário	21
2.2.2.4 Modal rodoviário	21
2.2.2.5 Modal ferroviário	22
2.2.2 Administração de estoques	22
2.2.3 Armazenagem	23
2.2.4 Incoterms	23
2.3 PORTO SECO	27
2.3.1 Porto Seco Caxias	29
2.4 RESUMO DO REFERENCIAL TEÓRICO	31
3. METODOLOGIA	32
3.1 DELINEAMENTO	33
3.1.1 Natureza	33
3.1.2 Níveis	33
3.1.3 Estratégias	34
3.2 PARTICIPANTES DO ESTUDO	34
3.3 PROCEDIMENTO DE COLETA DE DADOS.....	35
3.4 PROCEDIMENTO DA ANÁLISE DE DADOS	36

3.5 RESUMO DA METODOLOGIA	38
4. ANÁLISE DOS RESULTADOS	41
4.1 BENTO GONÇALVES	41
4.2 IMPORTÂNCIA DO PORTO SECO DE CAXIAS DO SUL	41
4.3 ANÁLISE DO RESULTADOS	43
4.4 RESUMO DA ANÁLISE DE DADOS.....	49
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	51
REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS	53
APÊNDICE A.....	56

1 INTRODUÇÃO

Devido ao crescente desenvolvimento da globalização, o Comércio Internacional determinou significativamente o ritmo do crescimento econômico. Diante disto, as empresas brasileiras têm buscado caminhos que possibilitam aumentar sua capacidade competitiva perante as exigências e transformações do mercado internacional. O comércio internacional é fundamental para o desenvolvimento das economias e tem impacto direto na balança comercial e na capacidade de crescimento dos países. Perante este cenário, as empresas brasileiras buscam ser cada vez mais competitivas, ágeis e eficientes, a fim de reduzir custos e prazos.

Com vistas à eficiência e a competitividade, uma alternativa buscada pelas empresas é o uso das Estações Aduaneiras de Interior, também chamados de Portos Secos. Localizada na rodovia RS 122, Km 80,8, o Porto Seco de Caxias do Sul, conhecido também como Estação Aduaneira da Serra Gaúcha tem por objetivo realizar operações de fiscalização e desembaraço aduaneiro, assim como os serviços de movimentação e armazenagem das mercadorias. (ESTAÇÃO ADUANEIRA: PORTO SECO DA SERRA GAÚCHA, 2016). Com uma área total de 54.000 m², sendo 10.900 m² de armazéns e 25.100 m² de área alfandegada, totalmente asfaltado para armazenagem, movimentação, consolidação e desconsolidação de cargas, unitização e desunitização de containers, bem como as operações rodoviárias de veículos. O restante do espaço físico, aproximadamente 18.000 m², serve de área de expansão (ESTAÇÃO ADUANEIRA: PORTO SECO DA SERRA GAÚCHA, 2016).

Tendo presente a necessidade por eficiência logística e a oportunidade de pesquisar o Porto Seco da Serra gaúcha, este trabalho tem por objetivo analisar a importância do Porto Seco de Caxias do Sul para às empresas importadoras do setor moveleiro de Bento Gonçalves tornarem-se mais competitivas perante o Mercado Internacional.

Para a contextualização do tema, serão abordados, no primeiro capítulo, o tema, o objetivo geral e os objetivos específicos do trabalho e a justificativa da escolha do tema abordado.

O segundo capítulo ressalta o Referencial Teórico do trabalho, na qual é abordada a fundamentação teórica sobre a utilização do Porto Seco de Caxias do Sul

como alternativa para melhorar a logística e a competitividade das empresas de Bento Gonçalves no Mercado Internacional.

O capítulo três apresenta a metodologia de pesquisa usada para a elaboração do presente trabalho e aborda os meios de coletas de dados e técnicas de pesquisa utilizadas. Já o quarto capítulo, trará a análise dos dados e os resultados obtidos com a pesquisa. E por fim, no capítulo cinco, serão apresentadas as considerações finais do referido trabalho.

1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA

Filas longas nos portos e a demora no embarque das cargas trazem muitos prejuízos às empresas todos os anos. Uma opção para agilizar esse processo são os Portos Secos, também conhecidos como EADI, entrepostos aduaneiros do interior, que visam desburocratizar os sistemas realizando o processo documental, antes das cargas chegarem aos portos, facilitando assim o escoamento da produção.

Entrepostos aduaneiros do interior, também chamado de zonas secundárias são recintos alfandegados de uso público nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro (RECEITA FEDERAL, 2016). Ressaltando que o Regulamento Aduaneiro divide o território em zonas primárias e zonas secundárias, na qual considera zonas primárias os portos, aeroportos e pontos de fronteiras e portos secundários correspondem ao restante do território aduaneiro (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2016). Segundo a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, o Brasil conta com 63 Portos Secos em operação e cerca de 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais (FIESP, 2016).

Considerando tais conceitos, bem como a oportunidade de pesquisar um tema preponderante para a competitividade das empresas, a presente investigação tem por propósito responder à seguinte pergunta: Qual a importância do Porto Seco de Caxias do Sul para as empresas importadoras do setor moveleiro de Bento Gonçalves?

1.2 OBJETIVO GERAL

Analisar qual é a importância do Porto Seco de Caxias do Sul para as empresas importadoras do setor moveleiro de Bento Gonçalves.

1.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Os objetivos específicos deste trabalho são:

- a) Identificar os serviços oferecidos pelo Porto Seco de Caxias do Sul às empresas importadoras de Bento Gonçalves;
- b) Analisar quais os fatores que levam essas empresas a procurar os serviços do Porto Seco de Caxias do Sul;
- c) Apontar os benefícios oferecidos pelo Porto Seco de Caxias do Sul às empresas importadoras;
- d) Inquirir quanto ao aumento da agilidade e ganhos econômicos para as empresas.

1.4 JUSTIFICATIVA

Devido à infraestrutura precária e insuficiente dos portos, aeroportos e pontos de fronteira que não suportam a demanda do Brasil, os custos logísticos aumentam e, conseqüentemente, as empresas perdem competitividade no mercado internacional. Perante estes desafios e aos novos princípios empresariais, os Portos Secos foram criados para facilitar a logística, e desde então se estabeleceu uma atenção especial às questões de redução de custos, agilidade e praticidade no desembaraço das mercadorias.

Silva (2008) destaca que a logística é uma ferramenta que assegura a competitividade frente à abertura de novos mercados. Já Ballou (2001) ressalta que a logística diz respeito à criação de valores, na qual é expresso em termos de tempo e lugar. Vitorino (2012, p. 15) enfatiza que “a logística não se limita apenas à armazenagem e distribuição de mercadorias. Nos dias de hoje, logística significa integração com os clientes, consumidores, fabricantes, distribuidores e transportadores” (VITORINO, 2012).

Ballou (1995) ressalta que a logística empresarial trata de todas as atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição de matérias-primas até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento com o propósito de providenciar níveis adequados de serviço ao cliente, a um custo razoável.

Diante deste cenário e tendo em vista que a cidade de Bento Gonçalves encontra-se distante das zonas primárias, o Porto Seco de Caxias do Sul é uma alternativa para facilitar e agilizar o processo de expansão dos negócios internacionais, podendo reduzir os custos logísticos e acelerar o desembaraço das mercadorias (KEEDI, 2012).

Devido a este contexto, o presente trabalho busca expor as empresas importadoras do setor moveleiro de Bento Gonçalves a importância da utilização do Porto Seco de Caxias do Sul.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo serão abordados temas como: o Comércio Internacional, exportação e importação, logística, *Incoterms* e por último, os Portos Secos dando ênfase especial ao Porto Seco de Caxias do Sul.

2.1 COMÉRCIO INTERNACIONAL

Cada vez mais, a globalização, sustentada pelo desenvolvimento das tecnologias e a crescente concorrência entre as nações, o Comércio Internacional constitui um dos principais impulsores na vida econômica de qualquer país. Para Tripoli e Prates (2016), comercializar internacionalmente significa trocar bens e serviços com outros países, e é justamente a economia de trocas que possibilita maior acesso a bens e serviços, como também maior conhecimento sobre sistemas produtivos e tecnologias.

As trocas internacionais tiveram um forte crescimento desde o fim da Segunda Guerra Mundial (HAPPI, 2002). Desde então, as empresas estão cada vez mais expostas a concorrência internacional, devido a isto, a elaboração de estratégias podem assegurar e criar condições mais favoráveis a sua sobrevivência no mercado.

Para Keedi (2012), o comércio exterior é movido por relacionamentos entre países, que precisam trocar mercadorias pelas mais diversas razões, e elas podem não estar relacionadas à abundância ou à falta de recursos, clima, capital, trabalho, entre outras.

Já para Lopez (2000), o comércio exterior, é defendido como conjunto de troca, compra e venda de bens e serviços, na qual possibilita a migração de capitais entre os países

A participação cada vez maior de uma empresa no comércio mundial significa um aumento nas oportunidades de desenvolvimento e crescimento da sua economia. Segundo Keedi (2012), empresas que entendem a importância da sua inserção no movimento mundial de mercadorias, bem como de serviços, aceleram esses processos. Ainda segundo o autor, quanto mais inserido na economia mundial melhor será a condição de competitividade da empresa (KEEDI, 2012).

Tendo em vista todos estes conceitos, faz-se acreditar na importância da troca de mercadorias. Barbosa (2004) frisa que, com a globalização dos mercados, e a troca

de bens e serviços, adota-se um padrão de comportamento global, no qual as pessoas, empresas, governos e instituições têm de construir um relacionamento entre si, alterando a maneira de como se compreende o mundo e as transformações que ocorrem a sua volta. (BARBOSA, 2004).

2.1.1 Exportação

A atividade exportadora é essencial para o desenvolvimento econômico de uma empresa e/ou país (VIEIRA, 2008). A importância desta atividade está na diversificação de mercados, na qual deixa de atuar somente no mercado interno e passa a atuar nos mercados estrangeiros. Para Keedi (2012) a exportação pode ser de bens e serviços, entendendo-se a de bens como a transferência de mercadorias entre países, e os serviços como à venda de assessoria, consultoria, conhecimento, transportes, turismo, assistência técnica, entre outras. O autor ressalta ainda, que um dos objetivos da exportação é o aprimoramento dos recursos humanos e tecnológicos, pois este processo exige produtos melhor elaborados para atender os mercados mais exigentes (KEEDI, 2012).

Contudo, Vieira (2008) acrescenta que “o aumento das exportações faz com as empresas elevem a produtividade através do desenvolvimento de novos produtos e aprimorem os padrões de qualidade, tendo em vista a concorrência no mercado internacional” (VIEIRA, 2008, p. 60).

Outro fator importante a ser considerado, é à entrada de moeda forte no país, na qual significa acréscimo das divisas a disposição para utilização nas compras internacionais, pagamento de juros, equilíbrio econômico, entre outros. “Todos esses fatores implicam em um aumento de competitividade das empresas e do país, podendo coloca-los em posição de destaque no mercado internacional”. (KEEDI, 2012, p. 25). Porém, para Vieira (2008), exportar não significa apenas assegurar o aumento de divisas, mas também expandir a produção, gerar emprego e renda, e aumentar a circulação de riquezas.

Já para Happi (2002) a empresa deve exportar para assegurar, de um lado, o desenvolvimento, e do outro, assegurar sua sobrevivência, porque, segundo o autor, uma empresa que não inscreve o internacional na sua estratégia de desenvolvimento está condenada a absorção por um concorrente mais forte ou ao desaparecimento por falência. A exportação de bens pode ser feita de maneira direta ou indireta,

dependendo da conveniência, possibilidade, capacidade de produção e outros fatores (KEEDI, 2011).

A maneira direta implica a sua exportação pelo próprio fabricante do produto, ele não utiliza qualquer intermediário na operação, já a maneira indireta significa que o exportador é outro que não o produtor da mercadoria vendida, ficando este oculto, já que toda a operação de exportação, embarque emissão de documentos, etc., fica por conta do vendedor, aparecendo o produto apenas nas embalagens ou eventualmente em documentos se isso for necessário ou solicitado. (KEEDI, 2011, p. 22-23)

A importância dos relacionamentos entre países transcende os motivos matérias, podendo estar relacionados a motivos comerciais, onde compra e venda de mercadorias pode fazer parte de um conjunto de contratos e ações entre países. Outro fator de importância é a política, que pode determinar o volume de negócios entre os países (KEEDI, 2011).

A Figura 1 apresenta o fluxograma de uma exportação, na qual é demonstrado o passo a passo de uma exportação, utilizando como modalidade de pagamento a carta de crédito. Cabe lembrar, contudo, de que as operações internacionais podem se dar através de outras modalidades de pagamento.

Figura 1 – Fluxograma de exportação

1 <i>Planejamento</i>	2 <i>Pesquisa de Mercado</i>	3 <i>Negociação com o Importador</i>	4 <i>Elaboração da fatura pro forma</i>	5 <i>Envio de fatura pro forma ao importador</i>
6 <i>Importador vai ao banco e solicita a abertura da carta de crédito (L/C)</i>	7 <i>Exportador analisa a carta de crédito</i>	8 <i>Exportador elabora a fatura comercial</i>	9 <i>Exportador prepara mercadoria para embarque</i>	10 <i>Exportador elabora o packing list</i>
11 <i>Exportador emite nota fiscal</i>	12 <i>Exportador providencia o pré-transporte até o porto</i>	13 <i>Exportador solicita o despacho aduaneiro</i>	14 <i>Pagamento do frete e seguro pelo exportador</i>	15 <i>Recebimento do conhecimento de embarque (B/L)</i>
16 <i>Desembarço e Averbação junto à RFB</i>	17 <i>Emissão do comprovante de exportação</i>	18 <i>Exportador consolida toda a documentação</i>	19 <i>Exportador contrata câmbio</i>	20 <i>Exportador entrega documentação ao banco</i>
21 <i>Exportador liquida o câmbio e recebe os reais</i>	22 <i>Exportador envia carta de agradecimento</i>	23 <i>FIM</i>		

Fonte: Aprendendo a exportar (2016)

Segundo informação do site aprendendo a exportar (2016), o fluxograma acima demonstra o processo de uma exportação. O primeiro passo é o planejamento, na qual busca novos mercados, visando maximizar os lucros, gerar mais empregos e aumentar a escala de produção e vendas. Nesta primeira etapa, a empresa deve ainda alterar seu contrato social e acrescentar na finalidade a atividade exportadora (APRENDENDO A EXPORTAR, 2016).

A segunda etapa é a pesquisa de mercado, que procura investigar o mercado internacional, conhecendo sua cultura, hábitos, economia, avaliar seus concorrentes externos e internos, verificar se existem barreiras técnicas e comerciais para o produto ou serviço a ser exportado. Em seguida, o terceiro passo é a negociação com o importador, na qual, classifica a mercadoria, acorda a modalidade de pagamento, negocia o frete, seguro, local de embarque e desembarque e por fim, o desembaraço aduaneiro. Depois disto, é elaborado a fatura pro forma, onde é transcrito tudo o que foi negociado com o importador, e em seguida é enviada para que assim possa ser gerado o pedido de compra (APRENDENDO A EXPORTAR, 2016).

No sexto passo, o importador vai ao banco e solicita a abertura da carta de crédito (L/C). Após solicitado a abertura, o banco do importador envia a carta de crédito ao banco do exportador. O mesmo verifica se a carta contém todos os acordos firmados na negociação e se está de acordo, elabora a fatura comercial, (*comercial invoice*), que é o documento internacional, em que, no âmbito exterior equivale a nota fiscal. Sua validade começa a partir da saída da mercadoria do território nacional e ela é imprescindível para o importador desembaraçar a mercadoria em seu país. (APRENDENDO A EXPORTAR, 2016).

No décimo passo, o exportador prepara a mercadoria conforme requerido na carta de crédito, e em seguida, solicita o início do Registro de Exportação (RE) junto ao SISCOMEX. Após feito isso, o exportador elabora o *Packing List*. Este documento é necessário para o desembaraço da mercadoria, no qual constam os volumes que serão embarcados e os respectivos conteúdos. A nota fiscal é utilizada para o transito interno da mercadoria, acompanhando-a até o ponto de desembaraço para o exterior. Esta nota deve acompanhar a mercadoria desde a saída do estabelecimento até o efetivo desembaraço físico junto a Secretária da Receita Federal. O exportador, então, providência o pré-transporte da mercadoria até o porto de destino, ou destino nomeado e acordado pelas partes. É aí que o exportador inicia o processo de despacho aduaneiro, efetua o pagamento do frete e do seguro, dependendo da

incoterm que for negociada e depois do pagamento o transportador emite o *Bill of Lading* (BL) o conhecimento de embarque, que atesta que a mercadoria foi entregue ao transportador (APRENDENDO A EXPORTAR, 2016).

O próximo passo é o desembaraço e averbação junto a Secretária da Receita Federal. Após a conclusão de todo o processo de exportação é gerado o comprovante de exportação que deverá ser registrado no SISCOMEX pelo Auditor Fiscal da Receita Federal (AFRF). Em seguida, o exportador consolida toda a documentação e envia uma cópia para o importador. (APRENDENDO A EXPORTAR, 2016).

Por fim, o exportador contrata e fecha o câmbio com o Banco, e então entrega toda a documentação da exportação para o banco, para que assim, possa negociar a carta de crédito. Após feito isso, o crédito é liquidado e o exportador recebe o valor da exportação em reais. Para finalizar o processo, o exportador envia um e-mail agradecendo e colocando-se à disposição para novas negociações (APRENDENDO A EXPORTAR, 2016).

2.1.2 Importação

Vieira (2008) define importação como sendo o ato de inserir no país produtos ou serviços oriundos do exterior, sendo que o processo de tal aquisição oportuniza o intercâmbio entre os países, denominado na atualidade como mercado globalizado. Devido à inserção deste processo, as empresas têm maior acesso a novas tecnologias, visando à modernização, a compra de matéria prima ou serviço mais acessíveis a fim de aumentar a competitividade (VIEIRA, 2008).

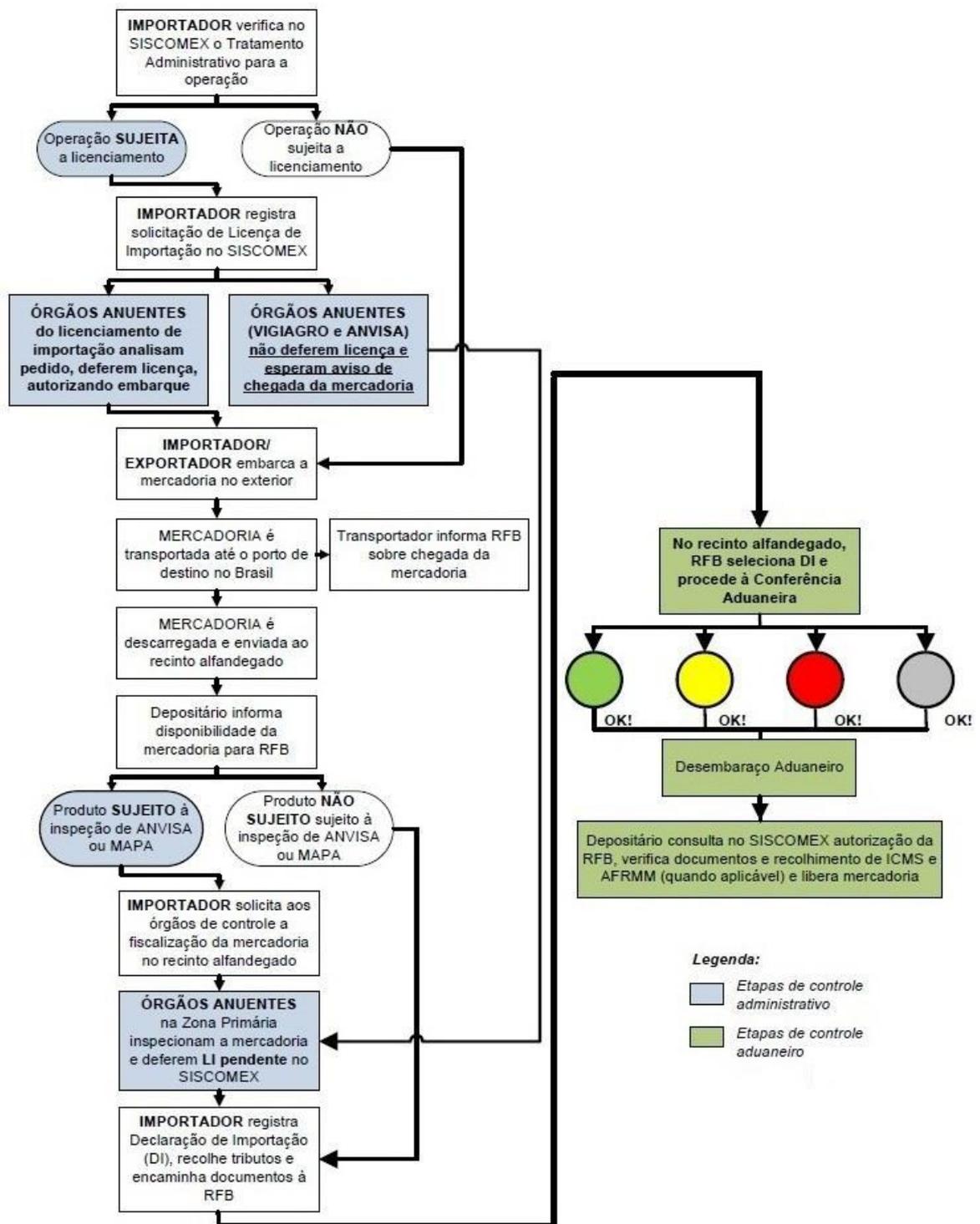
Já para Keedi (2011), a importação visa permitir ao país a obtenção das mercadorias que ele não tem condições ou interesse em produzir, de modo a suprir eventuais faltas e falhas em sua estrutura econômica. É a partir da importação que os países propiciam a sua população o alcance de mercadorias aparentemente distantes. Ainda segundo o autor, a importância da importação está na diversificação de mercados, deixando de atuar apenas no mercado interno nas suas compras, aumentando sua lista de fornecedores e reduzindo o risco de crise de mercado, como aumento de preços e política governamental (KEEDI, 2012). Contudo, Ratti (1997) salienta que da mesma maneira que a exportação, a importação poderá ocorrer com ou sem cobertura cambial, conforme implique ou não o pagamento a ser efetuado pelo importador nacional.

Já Keedi (2012) enfatiza que assim como a exportação, a importação pode ser feita de maneira direta ou indireta, definitiva ou temporária. A maneira direta significa a compra diretamente do fabricante do produto, que nesse caso é o exportador, na qual não há intervenção de qualquer intermediário na operação. Já a maneira indireta significa que o importador compra a mercadoria de outro que não o produtor da mercadoria vendida, ficando oculto, uma vez que toda a operação de exportação, embarque, emissão de documentos, entre outros, fique por conta do vendedor intermediário (KEEDI, 2012).

Na definitiva, a mercadoria é incorporada ao ativo do país importador, passando a ser considerada uma mercadoria nacional, deixando de constar ou permanecer no ativo do país exportador. Já na temporária, a mercadoria entra no país por determinado tempo, citando como exemplo desta operação, exposições, participação em feiras, competições, entre outros. Porém assim que terminado o prazo determinado, a mercadoria deve ser retornada ao seu país de origem (KEEDI, 2012).

Na Figura 2, será apresentado o fluxograma de importação.

Figura 2 – Fluxograma do processo de importação



Fonte: Brasil Export, 2016.

O fluxograma apresentado na Figura 2 sistematiza o processo para a importação de mercadorias ou bens para o Brasil, destacando as fases administrativa

e fiscal (aduaneira) (BRASIL EXPORT, 2016). De modo geral, a fase administrativa refere-se aos procedimentos e exigências dos órgãos de governo e variam de acordo com o tipo de operação e de mercadoria (LI). Já a fase fiscal, compreende o tratamento aduaneiro, que se dá através do despacho de importação. Após esta etapa, a mercadoria é considerada importada e pode ser liberada para o mercado interno (BRASIL EXPORT, 2016).

2.2 LOGÍSTICA

Com a globalização e o crescimento do comércio internacional, a logística tem um papel cada vez mais importante para muitas empresas, tanto na área da produção de bens quanto os de serviços. Silva (2008) relata que a logística é uma estratégia de gestão moderna, que assegura a competitividade das empresas frente ao processo da abertura de novos mercados.

Diante deste novo modelo de gestão, que busca garantir a competitividade e eficiência, Happi (2002) enfatiza que a logística é um conjunto de operações e meios relativos ao deslocamento das mercadorias desde a fabricação, embalagem, estocagem, manutenção, transporte, desembaraço aduaneiro, gestão de fornecimento, acompanhamento das entregas ou dos pedidos.

A logística é o processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, a movimentação e o armazenamento de materiais, peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatados) por meio da organização e dos seus canais de *marketing*, de modo a poder maximizar a lucratividade presentes e futuras com o atendimento dos pedidos a baixo custo (GOMES; RIBEIRO, 2004, p. 1).

Para Christopher (2007), a missão do gerenciamento logístico é planejar e coordenar todas as atividades necessárias para atingir os níveis desejados de qualidade e de serviços prestados ao menor custo possível. Dessa forma a logística deve ser vista como processo de grande importância para as empresas na qual procura integrar essa área com as demais.

As atividades que compõem a logística, segundo Ballou (2001), variam de empresa para empresa, dependendo de sua estrutura organizacional e da importância das atividades individuais para suas operações, e são compostas por atividades-chave e atividades de suporte. As atividades-chave são compostas por: padrão de

serviços ao cliente, transporte, administração de estoques e fluxo de informações enquanto as atividades de suporte são as seguintes: armazenagem, manuseio de materiais, compras, embalagem protetora, cooperação com produção/operação e manutenção de informações (BALLOU, 2001).

A seguir, serão abordadas algumas atividades-chaves e de suporte, tais como os modais de transportes, administração de estoques e armazenagem.

2.2.1 Modais de transporte

O crescimento do comércio está associado ao desenvolvimento de diferentes modais de transportes. Devido ao aumento dos negócios e a busca por alternativas competitivas, as empresas buscam diversificar os modos de transporte de acordo com suas necessidades de volume ou custo (SILVA, 2008).

O transporte segundo Keedi (2012) é uma das mais importantes atividades do comércio exterior, visto que não existe venda e compra de mercadoria sem essa operação. É impossível a transferência de mercadorias, sem o uso de pelo menos um dos modos de transportes existentes, e também não há como ser competitivo sem o melhor, mais ágil e mais eficiente transporte (KEEDI, 2012).

Os modais de transporte são parte indispensável nesse processo logístico, promovendo a chegada da mercadoria ao seu destino estabelecido. De acordo com a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, o transporte é denominado como o deslocamento de bens de um ponto a outro da rede logística, respeitando as restrições de integridade da carga e de confiabilidade de prazos. Não agrega valor aos produtos, mas é fundamental para que os mesmos cheguem ao seu ponto de aplicação, de forma a garantir o melhor desempenho dos investimentos dos diversos agentes econômicos envolvidos no processo (FIESP, 2016).

Ballou (2001) salienta que mesmo com os avanços da tecnologia, o transporte é fundamental para que o processo logístico seja concluído. E muitas empresas buscam na logística de transporte obter um diferencial competitivo. A empresa pode utilizar a logística como estratégia competitiva, uma vez que consiga se diferenciar dos concorrentes, e, busque reduzir seus custos aumentando assim o seu lucro. (BALLOU, 2001).

Keedi (2012) lembra que o homem foi o primeiro meio de transporte ao levar por si os objetos a transportar, utilizando em seguida os animais e objetos puxados

por estes. Com o passar dos séculos, o homem chegou aos meios de transportes, sendo divididos em cinco modais. (KEEDI, 2012)

Da mesma forma, Rocha (2008) enfatiza que a distribuição de produtos pode ser feita por cinco diferentes modais básicos de transporte: aéreo, aquático, por dutos, ferroviário e rodoviário. Enquanto a intermodalidade, se utiliza de diferentes modalidades de transporte, tendo como objetivo principal obter ganho de eficiência e redução de custos (ROCHA. 2008).

2.2.2.1 Modal aeroviário

O transporte aéreo, segundo Keedi (2012) é o modo de transporte mais rápido e apropriado para mercadorias que não podem perder tempo e tem como característica especial, sua base de operação em terra e sua operação de transporte pelo ar. O autor ressalta ainda, que esta modalidade pode ocorrer de forma nacional ou internacional (KEEDI, 2012).

Da mesma maneira, Rocha (2008) lembra que esse tipo de modal sempre requer a complementação de outro modal para que as mercadorias possam ser levadas porta-a-porta.

Esta modalidade além de transportar carga com velocidade superior às demais modalidades, o transporte aéreo apresenta níveis de avarias e extravios mais baixos, resultando em maior segurança e confiabilidade (NOVAES, 2007).

2.2.2.2 Modal hidroviário

Os modais de transportes hidroviários podem ser marítimos, fluviais e lacustres. Para Keedi (2012) os veículos utilizados para este transporte são os navios, os barcos, barcaças e suas variações, podendo ser de todos os tamanhos, formatos, tipos, finalidades, etc., apresentando capacidades extraordinárias de transporte de carga, que atingem centenas de milhares de toneladas. O autor ressalta ainda, que este transporte é o mais importante em todo o comércio internacional, sendo considerado o ideal para mercadorias de baixo e médio valor agregado (KEEDI, 2012).

Contudo, Silva (2008) destaca que o transporte marítimo requer uma infraestrutura diferenciada, pois estão distantes dos parques produtivos. O autor ressalta ainda que existe a cabotagem, que consiste em navegar na costa de um país

sem ultrapassar o espaço internacional. Ou seja, poderá trafegar apenas entre portos num mesmo território aduaneiro (SILVA, 2008).

2.2.2.3 Modal dutoviário

O modal dutoviário é o transporte realizado por dutos, na qual é dividido em gasodutos, oleodutos e minerodutos. De acordo com Silva (2008) esse modal representa uma importante modalidade no transporte de petróleo e gás natural. Porém Ballou (2001) ressalta que o serviço de dutovias é o mais confiável de todos os modais, porque há poucas interrupções para causar a variabilidade no tempo em transito. Já Silva (2008) frisa ainda que em diferentes países, as dutovias são fundamentais para abastecer as indústrias e devido a isto, este modal tornou-se indispensável para o desenvolvimento de diversos setores industriais.

Por fim, Gomes e Ribeiro (2004) comentam que esta movimentação é bastante lenta, porém é compensada pelo fato de serem operadas 24 horas por dia e sete dias por semana.

2.2.2.4 Modal rodoviário

De acordo com Silva (2008), o transporte rodoviário teve a sua expansão em vários países após a 2ª Guerra Mundial e, desde então, tornou-se uma importante conexão entre os grandes centros produtores.

Keedi (2012) destaca que este modal tem uma característica única, o diferencia de todos os demais modos. Sua capacidade de trafegar por qualquer via rodoviária, apresentando flexibilidade ímpar quanto ao percurso, o que lhe dá uma imensa vantagem na disputa pela carga com os demais meios de transportes (KEEDI, 2012). O autor salienta ainda, que este modal de transporte é o mais adequado para mercadorias de maior valor agregado, citando como exemplo os produtos industrializados.

As vantagens deste modal, segundo Ballou (2001), são o serviço porta a porta, no qual a mercadoria é levada diretamente ao local de destino, e também oferece uma entrega rápida e confiável.

2.2.2.5 Modal ferroviário

O transporte ferroviário é utilizado sobre os trilhos e os veículos utilizados são os vagões de carga e as locomotivas (KEEDI 2012). Segundo Vieira (2002) uma das características deste modal é sua baixa flexibilidade. Contudo o autor destaca que esse modal apresenta algumas vantagens, tais como o frete mais baixo, a inexistência de congestionamentos e poluição e ainda a possibilidade de transportar grandes quantidades de mercadorias (VIEIRA, 2002).

Porém Keedi (2012) lembra que ao contrário do rodoviário, o modo ferroviário é ideal para mercadorias de baixo valor agregado, tais como produtos agrícolas, fertilizantes, minérios, entre outros.

2.2.2 Administração de estoques

A administração de estoques pode ser considerada uma das atividades mais importante de uma empresa, pois o estoque tem uma característica especial, uma vez que, tranquiliza a empresa quanto à oscilação das demandas. Ballou (1993) afirma que as empresas necessitam de um espaço físico para o estoque, pois as demandas dos produtos, não podem ser previstas.

Da mesma forma, Gomes e Ribeiro (2004) enfatizam que o nível de urgência do mercado também afeta a administração dos estoques, na qual é caracterizado pelo prazo de entrega e a disponibilidade do produto. Segundo os autores, “quanto maior o giro e o grau de previsibilidade, maior será a propensão para descentralização dos estoques: serão minimizados os riscos associados à obsolescência, perda ou encalhe de produtos” (GOMES E RIBEIRO, 2004, P. 31).

De acordo com Barbosa (2004) a administração de estoque visa garantir que os pedidos estejam prontos e disponíveis para a entrega com maior agilidade. Já para Fenerich (2016), o principal motivo da existência de estoques é a dificuldade de coordenar demandas e suprimentos. Ainda segundo a autora a administração de estoque tem a função de equilibrar os custos de estoques e seus princípios

fundamentais, como quantidade mínima e máxima, tempo de reposição, custos de armazenagem e custos de pedidos (FENERICH, 2016).

2.2.3 Armazenagem

A competitividade e a prospecção de novos mercados transformou a atividade de armazenagem em uma estratégia importante na busca por eficiência operacional e capacidade de atender os mercados em expansão (GONÇALVEZ, 2013).

De acordo com Paolesche (2014) a armazenagem é o gerenciamento do espaço necessário para receber, movimentar e manter os estoques. O autor salienta que a localização, o espaço físico, os equipamentos para movimentação, os modos e sistemas para a armazenagem e a mão de obra disponível são fatores que incluem o planejamento dos armazéns. Ainda segundo o autor “a armazenagem tem como atividade principal o recebimento, a estocagem, e a expedição de matérias primas e produtos aos seus locais de destino” (PAOLESCHI, 2014, p. 16).

Porém para Ballou (1993), existem quatro razões básicas para que uma empresa destine parte de seu espaço físico à armazenagem, tais como: a redução de custos de transporte e produção, coordenação de suprimentos e demandas, auxílio ao processo de produção e marketing.

Por fim, Gonçalves (2013) destaca ainda que, ter uma imediata disponibilidade de produtos e um rápido atendimento as necessidades dos clientes, levam as empresas a agregar valor às mercadorias e/ou serviços e representa ganho na competitividade.

A seguir será abordado outro tema relevante para a inserção das empresas importadoras do setor moveleiro de Bento Gonçalves no mercado internacional, na qual buscam definir as responsabilidades, riscos e custos entre as partes (importador e exportador) (KEEDI, 2011).

2.2.4 Incoterms

Os *Incoterms (International Commercial Terms)* surgiram em 1936, quando a Câmara Internacional do Comércio, com sede em Paris, analisou as inúmeras formas contratuais que vinham sendo utilizadas no comércio internacional. Representados

por siglas de 3 (três) letras, o *Incoterms* facilita os contratos de compra e venda internacional (MDIC, 2016).

De acordo com Silva (2008) esses termos, chamados também de cláusulas de preço, foram criados com o intuito de uniformizar os contratos internacionais e tem por finalidade reduzir a possibilidade de compreensão controversa, evitando prejuízos a uma das partes envolvidas na negociação.

Da mesma maneira, Vieira (2008) frisa que essas regras definem os direitos e obrigações do exportador e do importador, determinando o preço negociado entre as partes, bem como as reponsabilidades e os riscos por perdas e danos que a mercadoria possa vir a sofrer. No entanto, tais regras não apresentam impacto às outras partes envolvidas, tais como as transportadoras, seguradoras, despachantes, etc. (SILVA, 2008). Keedi (2012) enfatiza que os *Incoterms* são, atualmente, compostos por 11 termos. Segue abaixo uma breve descrição dos termos (MDIC, 2016).

a) EXW – *Ex Works (... named place)*

A disposição (... local designado)

Nesse termo, a mercadoria é colocada à disposição do comprador no estabelecimento do vendedor. O importador fica responsável por todas as despesas e riscos da mercadoria, inclusive o despacho dessa mercadoria para o exterior. O Ex Works representa mínima obrigação para o exportador e pode ser utilizado em qualquer modalidade de transporte.

b) FCA – *Free Carrier (... named place)*

Livre no transportador (... local designado)

Nesse termo, o vendedor entrega a mercadoria desembaraçada para a exportação à custódia do transportador internacional no local indicado pelo importador, cessando nesse ponto todas as responsabilidades do vendedor. O local de entrega é muito importante para definir as responsabilidades de carga e descarga da mercadoria. Se a entrega ocorrer na propriedade do exportador, ele será responsável pelo carregamento no veículo do comprador, e se a entrega ocorrer em qualquer outro local, o vendedor não se responsabiliza pelo descarregamento.

c) FAS – *Free Alongside Ship (... named port of shipment)*

Livre ao lado do navio (... porto de embarque designado)

As obrigações do vendedor se encerram ao colocar a mercadoria ao lado do navio que irá transportar a mercadoria. A partir deste momento o importador assume todos os riscos e custos, inclusive as despesas para colocar a mercadoria dentro do navio. O desembarço da mercadoria para a exportação fica por conta do vendedor. Este termo é utilizado apenas para transportes aquaviários.

d) FOB – *Free on board (... named port of shipment)*

Livre a bordo (... porto de embarque designado)

Nesse termo, o exportador cumpre com todas as despesas até o momento em que a mercadoria é colocada a bordo do navio e fica sob sua responsabilidade o desembarço da mesma. Assim que transpassada a amurada do navio, o importador assume todas as responsabilidades quanto à perda e danos à mercadoria. Esse termo é utilizado somente para transportes aquaviários.

e) CFR – *Cost and Freight (... named port of destination)*

Custo e frete (... porto de destino designado)

O exportador fica responsável pelo pagamento do frete até o porto de destino, assim como os custos necessários para colocar a mercadoria a bordo do navio. O desembarço da mercadoria também fica sob sua responsabilidade. Os riscos ou danos que possam vir a ocorrer com a mercadoria, bem como os custos adicionais são transferidos ao comprador no momento que a mercadoria ultrapassa a amurada do navio. Caso queira preservar sua mercadoria, o comprador deve contratar e pagar o seguro.

f) CIF - *Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)*

Custo, seguro e frete (... porto de destino designado)

Este termo equivale ao CFR, com a diferença de que as despesas de seguro ficam por conta do exportador. No CIF, o vendedor é responsável pelo desembarço da mercadoria para exportação, e o mesmo, deve entregar a mercadoria a bordo do navio no porto de embarque, com frete e seguro pagos.

A responsabilidade do vendedor cessa no momento em que a mercadoria cruza a amurada do navio. Lembrando que o seguro pago pelo exportador tem cobertura mínima, ficando a critério de o comprador adquirir um seguro adicional.

g) *CPT – Carriage Paid to (... named place of destination)*

Transporte pago até (... local de destino designado)

No CPT, o exportador paga o frete até o local do destino indicado e ele é o responsável pelo desembarço da mercadoria para a exportação. A partir do momento em que o vendedor entregar a mercadoria ao comprador, fica sob sua responsabilidade os riscos por perdas ou danos, bem como possíveis custos adicionais. Este termo pode ser utilizado em qualquer modalidade de transporte, inclusive o multimodal.

a) *CIP – Carriage and Insurance Paid to (... named place of destination)*

Transporte e Seguro Pagos até (... local de destino designado)

Nesse termo, as responsabilidades são as mesmas do CPT, porém acrescida do pagamento de seguro até o local de destino. Riscos por perdas e danos se transferem ao comprador assim que estiver com posse da mercadoria, do mesmo modo que os custos adicionais, quando houver.

O seguro pago pelo exportador tem cobertura mínima, e compete ao comprador verificar a necessidade de um seguro adicional.

b) *DAT – Delivered at Terminal*

Terminal de destino

O vendedor arca com todos os custos e riscos ligado ao transporte até o ponto de destino, descarrega a mercadoria e disponibiliza-a no terminal de carga citado no contrato. O importador fica responsável pelo desembarço aduaneiro de importação. O delivered at terminal pode ser contratado em qualquer modalidade de transporte.

c) *DAP – Delivered at Place*

Entregue no local de destino

O exportador assume todas as despesas e riscos envolvidos até a entrega da mercadoria no local designado. O desembarço, o descarregamento e os custos para a importação ficam por conta do comprador, sendo que, ficam ainda sob sua responsabilidade o pagamento de impostos e outros encargos oficiais.

k) DDP – *Delivered Duty Paid* (... named place of destination)

Entregue direitos pagos (... local destino designado)

Este *Incoterm* estabelece o maior grau de compromisso para o vendedor, na medida em que ele assume todos os riscos e custos referentes ao transporte e a entrega da mercadoria no local de destino. O vendedor deve ainda, entregar a mercadoria desembaraçada para a importação no local designado. Vale ressaltar, que este termo não deve ser utilizado quando o vendedor não está apto a obter os documentos necessários a importação da mercadoria.

Por fim, vale frisar que um bom domínio dos *Incoterms* é indispensável para que a negociação seja bem sucedida, pois é através desses termos que serão definidos os direitos e obrigações do exportador e importador.

Para a contextualização do trabalho, será apresentado a seguir o Porto Seco, podendo também ser chamado de EADI, Estação Aduaneira do Interior.

2.3 PORTOS SECOS

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo caracteriza os Portos Secos como sendo "recintos alfandegados de uso público, situados em zona secundária, nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro" (FIESP, 2016).

Essas zonas secundárias propiciam maior agilidade no desembaraço aduaneiro, menores custos, inclusive de armazenagem e fluidez no escoamento de cargas, lembrando que esses recintos alfandegados compreendem todo território nacional aduaneiro, salvo as zonas primárias, que correspondem aos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados (SRF, 2016).

Segundo a Associação Brasileira de Portos Secos e Clias (2016), os Portos Secos executam todos os serviços aduaneiros sob responsabilidade da Secretária da Receita Federal, Anvisa entre outros, facilitando a internacionalização da mercadoria no país. Ainda segundo informações desse site, em 1993 havia apenas 13 estações aduaneiras, passando atualmente para 63 unidades em operação no Brasil (ABEPR, 2016).

Seguindo este invés, pode-se destacar também, que essas Estações Aduaneiras do Interior tem por vantagens e benefícios à redução de custos com estoques, aproximação da carga e dos procedimentos de desembaraço, a desova imediata dos contêineres, transferência para armazéns gerais de cargas já nacionalizadas a um custo menor de armazenagem, entre outros (ABEPRA, 2016).

Contudo vale ressaltar ainda, que os Portos Secos tem uma importante relevância nas transações de internacionalização das mercadorias, uma vez que desafoga as zonas primárias, na qual cria uma alternativa eficiente e mais barata para inserção dos produtos brasileiros no mercado mundial (ABEPRA, 2016).

Diante deste contexto, Vieira (2003) salienta que, na Europa, existem basicamente três modelos portuários distintos, na qual se atribui diferentes situações histórico-políticas.

O primeiro deles caracteriza-se pela administração municipal. Como a administração municipal de um porto está baseada em leis federais, o gestor é controlado pelo governo federal e estadual. No segundo modelo, as Autoridades Portuárias são corporações estatais com personalidade jurídica própria e independência financeira e as principais decisões são tomadas pelo Estado, que influi grandemente na gestão dos portos. O terceiro e último dos principais modelos portuários europeus é o da administração privada. Nestes portos há uma autonomia total, ou seja, o governo não participa da gestão portuária, sendo o porto administrado apenas pelo setor privado. Entretanto, nesse modelo observa-se uma tendência de monopólio (VIEIRA, 2003, p. 95-96).

Ainda segundo o autor, uma das responsáveis pela modernização portuária Brasileira foi a Lei 8.630, de 26 de fevereiro de 1993, que tem como principal objetivo garantir a concorrência. O autor lembra que antes de publicação da lei 8.630, as operações portuárias eram controladas por dois monopólios, nos quais os principais problemas eram: a burocracia excessiva, a dependência do Governo Federal, o modelo tarifário conservador, a tecnologia inadequada, entre outros (VIEIRA, 2003).

Contudo, Lopez (2000) enfatiza que a modernização das atividades portuárias e o ingresso de contêineres, fez com que a necessidade de mão-de-obra reduzisse constantemente, tornando as máquinas e a tecnologia ferramenta fundamental para a adequação a nova realidade, a fim de reduzir custos e aumentar a competitividade das empresas.

Seguindo este invés, a ABEPRA (2016) ressalta que os três princípios básicos do Porto Seco são a economia de escala, a prestação de serviços conexos e fidelização de seus clientes. A economia de escala exige volume mínimo de carga, produz menos ociosidade na utilização de áreas e equipamentos e ainda garante

maior segurança e eficiência nas operações. Já a prestação de serviços conexos agrega valor às cargas nacionalizadas ou não, torna a cadeia logística mais segura e organizada e minimiza os custos de armazenagem alfandegada. Por fim, o último princípio básico do Porto Seco é fidelizar os clientes, na qual gera estabilidade comercial do negócio pela via de eficiência na prestação dos serviços (ABEPPRA, 2016).

Saliento ainda, que conforme o Decreto n.º 6.759 de 05 de Fevereiro de 2009, que Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, no seu Capítulo III – Dos Recintos Alfandegados, Seção II Dos Portos Secos, encontra-se a seguinte definição jurídica para Portos Secos:

Art. 11. Portos secos são recintos alfandegados de uso público nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro.

§1º Os portos secos não poderão ser instalados na zona primária de portos e aeroportos alfandegados.

§2º Os portos secos poderão ser autorizados a operar com carga de importação, de exportação ou ambas, tendo em vista as necessidades e condições locais.

Art.12. As operações de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, bem como a prestação de serviços conexos, em porto seco, sujeitam-se ao regime de concessão ou de permissão (Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, art. 1º, inciso VI).

Parágrafo único. A execução das operações e a prestação dos serviços referidos no caput serão efetivadas mediante o regime de permissão, salvo quando os serviços devam ser prestados em porto seco instalado em imóvel pertencente à União, caso em que será adotado o regime de concessão precedida da execução de obra pública.

Por fim, vale ressaltar que as empresas buscam alternativas ágeis e eficientes para destacar-se dos demais concorrentes. A utilização do Porto Seco pode ser uma alternativa que auxilia no desembaraço e nacionalização da mercadoria, minimiza o custo com movimentação e armazenagem, agregando valor a mercadoria.

2.3.1 Porto Seco de Caxias do Sul

Com o objetivo de desafogar as zonas primárias, o Porto Seco de Caxias do Sul, também chamado de EADI – Estação Aduaneira do Interior – tem como principal objetivo, auxiliar as empresas da região em diversas atividades e operações com garantia de segurança e qualidade nos serviços (Estação Aduaneira: Porto Seco da Serra Gaúcha, 2016).

Administrado pelo Grupo Simas LTDA, que, em 2000 recebeu a habilitação da Receita Federal como permissionária, o EADI oferece serviços de movimentação, armazenagem das mercadorias, desconsolidação de cargas, depósito alfandegado público, operações de fiscalização e desembaraço aduaneiro. A partir de agosto de 2010 o Porto Seco passou a ter nova razão social e a se chamar Porto Seco Transportes Ltda.

Essa Estação Aduaneira do Interior conta com uma área total de 54.000 m², sendo 10.900 m² de armazéns e 25.100 m² de área alfandegada totalmente asfaltada para armazenagem, movimentação, consolidação e desconsolidação de cargas, unitização e desunitização de *containers*, bem como as operações rodoviárias de veículos. O restante da área, aproximadamente 18.000 m², serve de área de expansão (Estação Aduaneira: Porto Seco da Serra Gaúcha, 2016).

Segue Figura 3, foto aérea do Porto Seco de Caxias do Sul

Figura 3 – Porto Seco de Caxias do Sul



Fonte: Site do Porto Seco de Caxias do Sul, 2016.

O Porto Seco de Caxias do Sul pode ser uma alternativa para as empresas da região aumentar sua competitividade frente ao mercado mundial, uma vez que essa Estação Aduaneira do Interior serve como facilitador e contribui para o desenvolvimento da mesma. Contudo, vale ressaltar também que a competitividade

está relacionada com a qualidade e preço, diante disso a utilização do EADI é uma alternativa para minimizar os custos envolvidos na operação.

2.4 RESUMO DO REFERENCIAL TEÓRICO

No Quadro 1 será apresentado o resumos do Referencial Teórico apresentado neste trabalho.

Quadro 1 – Resumo do Referencial Teórico

TEMA	ENFOQUE	DEFINIÇÃO SINTETIZADA	AUTOR (ES)
COMÉRCIO INTERNACIONAL	Exportação	A atividade exportadora é essencial para o desenvolvimento econômico de uma empresa e/ou país.	Vieira (2008)
	Importação	A importação visa permitir ao país a obtenção das mercadorias que ele não tem condições ou interesse em produzir, de modo a suprir eventuais faltas e falhas em sua estrutura econômica.	Keedi (2011)
LOGÍSTICA	Modais de Transporte	Devido ao aumento dos negócios e a busca por alternativas competitivas, As empresas procuram diversificar os modos de transporte de acordo com suas necessidades de volume ou custo.	Silva (2008)
	Administração de estoques	A administração de estoque visa garantir que os pedidos estejam prontos e disponíveis para a entrega com maior agilidade.	Barbosa (2004)

3. METODOLOGIA

Neste capítulo será abordado o método utilizado para a elaboração deste trabalho, contemplando os tipos de pesquisa, a natureza do estudo, e a estratégia de pesquisa utilizada. Para tanto, Andrade (1999) conceitua pesquisa, como sendo um conjunto de processos sistêmicos, baseado na argumentação lógica e tem por objetivo encontrar maneiras para solucionar o problema proposto através da utilização de métodos científicos.

Segundo este invés, Gil conceitua pesquisa como sendo “procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos” (GIL, 2008, p. 19).

Contudo, Martins (2004) lembra que a metodologia corresponde à organização das atividades práticas para a aquisição de dados na qual se dará a reflexão dos resultados no final do trabalho.

3.1 DELINEAMENTO

Este trabalho de pesquisa tem como foco desenvolver um estudo de natureza qualitativa e de nível exploratório utilizando a pesquisa bibliográfica e entrevistas sobre qual a influência do Porto Seco de Caxias do Sul para as empresas importadoras do setor moveleiro de Bento Gonçalves afim de melhorar a logística e a competitividade dessas empresas perante o mercado internacional.

3.1.1 Natureza

Segundo Ander-Egg (1978), pesquisa é um procedimento formal, na qual utiliza o método reflexivo e exige um tratamento científico, e ainda estabelece um caminho para conhecer a realidade ou descobrir verdades parciais (MARCONI; LAKATOS, 2003).

Segundo este invés, o presente trabalho tem por objetivo realizar uma pesquisa de natureza qualitativa, na qual, segundo Oliveira (1999) destaca que a abordagem qualitativa descreve pequenos detalhes ou relata o que vários autores escrevem sobre determinado assunto. Complementando Pereira (2004) salienta que

o dado qualitativo é o conceito simbólico atribuído a manifestações de um evento qualitativo, na qual normatiza e confere um caráter objetivo a sua observação.

3.1.2 Níveis

Essa pesquisa se dá pelo nível exploratório, uma vez que Andrade (1999) salienta que é através dessa pesquisa que adquirimos maiores informações sobre o assunto abordado.

Da mesma maneira, Oliveira (1999) enfatiza que “a pesquisa exploratória é a ênfase dada à descoberta de práticas ou diretrizes que precisam modificar-se na elaboração de alternativas que possam ser substituídas” (OLIVEIRA, 1999, p.134).

Contudo, Köche (2011) destaca ainda, que o objetivo fundamental da pesquisa exploratória é descrever ou caracterizar a natureza das variáveis que se deseja conhecer e não estudar as relações entre essas variáveis.

3.1.3 Estratégias

Para elaboração deste trabalho foi utilizada a pesquisa bibliográfica que tem por finalidade compreender as variadas formas de contribuição científica que se realizam a respeito de determinado assunto ou fenômeno (OLIVEIRA, 1999).

Marconi & Lakatos (2003) comentam que a “finalidade da pesquisa bibliográfica é colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto”. Os autores relatam também que essa pesquisa não é apenas uma repetição do que já foi escrito ou dito, mas sim, oportuniza um novo enfoque ou abordagem do assunto, chegando a novas conclusões (MARCONI; LAKATOS, 2003).

Além da pesquisa bibliográfica, o trabalho contará com entrevistas, na qual Marconi & Lakatos (2003), destacam que entrevista é o encontro entre duas ou mais pessoas, a fim de obter informações a respeito de determinado assunto, através de conversa profissional. É um processo utilizado na coleta de dados ou para ajudar no diagnóstico de algum problema.

3.2. PARTICIPANTES DO ESTUDO

Nesse estudo, serão realizadas entrevistas com as pessoas responsáveis pela área de importação, a fim de verificar quais os benefícios e importância da utilização do Porto Seco de Caxias do Sul em relação à armazenagem, estocagem, fiscalização e ainda o despacho aduaneiro. Por se tratar de uma pesquisa qualitativa, os dados serão reunidos e por fim será feita uma análise resumindo os mesmos.

Os participantes deste estudo é composta por empresas importadoras de Bento Gonçalves que aceitaram participar da pesquisa. A amostra desta pesquisa é composta por 04 (quatro) empresas que mostraram interesse em colaborar com a pesquisa e retornaram com o questionário respondido e válido para coleta e análise de dados.

3.3. PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS

Para que os dados de pesquisa sejam precisos e livre de erros é necessário supervisionar rigorosamente a equipe coletora dos dados, para garantir que sejam honestos e não colem dados enviesados (GIL, 1991). O autor ressalta ainda, que à medida que os dados sejam coligidos, deve-se examiná-los para verificar se estão completos, claros, coerentes e precisos (GIL, 1991).

Nessa etapa de pesquisa inicia-se a aplicação dos instrumentos elaborados e das técnicas selecionadas, a fim de efetuar a coleta de dados previstos (MARCONI; LAKATOS, 2003). Pode-se destacar que a realização da coleta de dados é que varia de acordo com as circunstâncias ou com o tipo de investigação.

Seguindo, a pesquisa bibliográfica se deu através de um apanhado geral sobre os principais trabalhos e livros publicados a respeito do assunto abordado. Em seguida será elaborada uma entrevista com questões abertas que consiste na elaboração de um questionário com uma série de perguntas, que tem por finalidade levantar dados e informações (MARCONI; LAKATOS, 2003).

Após a coleta dos dados, eles serão elaborados e classificados de forma sistemática. Nesse caso, segundo Marconi & Lakatos (2003) os dados devem seguir os seguintes passos:

- a) Seleção: é a pesquisa detalhada dos dados. Nesse caso, o pesquisador deve submeter o material coletado, a uma verificação crítica, a fim de

detectar falhas e erros, evitando informações contraditórias, incompletas, confusas que possam prejudicar o resultado da pesquisa.

- b) Codificação: é a técnica utilizada para categorizar os dados que se relacionam. Nesse passo os dados são transformados em símbolos, podendo ser tabelados e contados. Os autores destacam que a codificação divide-se em duas partes. A primeira é a classificação dos dados, agrupando-os a determinadas categorias. Já a segunda parte é a atribuição de um código, número ou letra.
- c) Tabulação: é a disposição dos dados em tabelas, possibilitando maior facilidade na verificação das inter-relações entre eles. É a parte do processo técnico de análise estatística que permite sintetizar os dados em observação.

O questionário para a entrevista foi elaborado com base nos objetivos específicos deste trabalho. As entrevistas foram realizadas entre os meses de abril e maio de 2019, contatando os representantes das empresas moveleiras de Bento Gonçalves através de *e-mail* e telefone. O referido questionário aplicado é apresentado no apêndice A

Por fim, de acordo com Oliveira (1999), os entrevistadores devem possuir alguns predicados, como, polidez, imparcialidade, exatidão no trabalho, clareza, boa comunicação e devem ser constantemente observadores.

3.4. PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE DE DADOS

Para Gil (1991) o processo de análise dos dados envolve diversos processos, podendo citar: codificação das respostas, tabulação dos dados e cálculos estatísticos. Já para Marconi e Lakatos (2003), uma vez manipulados os dados e obtido os resultados, o próximo passo é analisar e interpretar os mesmos.

Portanto, decide-se optar pela análise de dados partindo da leitura, análise e compreensão dos questionários respondidos pelos entrevistados.

Contudo, podemos destacar que a importância dos dados não está apenas em si mesmo, mas em proporcionar respostas as investigações. (MARCONI; LAKATOS, 2003). Ainda segundo os autores a análise e a interpretação são duas atividades distintas, mas simultaneamente relacionadas. Segue abaixo o processo que envolve as duas operações: (MARCONI e LAKATOS, 2003).

- 1) Análise: é a tentativa de evidenciar as relações existentes entre o fenômeno estudado e outros fatores.

Essa elaboração da análise é realizada em três níveis: (MARCONI; LAKATOS, 2003)

- a) Interpretação: dedução das relações entre as variáveis independentes e dependentes, e da variável inerente, a fim de ampliar os conhecimentos sobre o assunto.
- b) Explicável: esclarecimento sobre a origem da variável dependente e a necessidade de encontrar a variável antecedente.
- c) Especificação: esclarecimento sobre até que ponto as relações entre as variáveis independentes e dependentes são válidas.

Na análise, o investigador entra em maiores detalhes sobre os dados do trabalho, a fim de conseguir respostas as suas indagações.

- 2) Interpretação: é a atividade que procura dar um significado mais amplo as respostas relacionada a outros conhecimentos. A interpretação de modo geral, significa expor o verdadeiro significado do material apresentado, em relação aos objetivos propostos. (MARCONI; LAKATOS, 2003).

Na interpretação dos dados da pesquisa é importante que seja esclarecido de forma clara e objetiva. Segue abaixo dois aspectos importantes: (MARCONI; LAKATOS, 2003)

- a) Construção de tipos, modelos, esquemas: após os processos estatísticos, é chegado o momento de aplicar o referencial teórico, a fim de obter os resultados propostos.
- b) Ligação com a teoria: isso é uma dificuldade que aparece desde o início da escolha do tema. É uma ordem metodológica e presume um esclarecimento em relação às alternativas disponíveis na compreensão da realidade.

Para a conduta da análise e compreensão dos dados, deve-se levar em consideração dois aspectos importantes: (MARCONI; LAKATOS, 2003)

- a) Planejamento de pesquisa bem elaborado, para facilitar a análise e interpretação;
- b) Complexidade das hipóteses ou dos problemas, que requerem abordagem adequada, porém diferente; a primeira exige mais tempo que esforço, já na segunda ocorre o contrário.

Contudo, mesmo com os dados válidos, é a eficácia da análise e da interpretação que irão determinar o valor da pesquisa (MARCONI; LAKATOS, 2009).

3.5 RESUMO DA METODOLOGIA

No Quadro 2 será apresentado um breve resumo dos resultados obtidos com a análise dos dados coletados com os questionários.

Quadro 2 – Resumo da Metodologia

DELINIAMENTO			Participantes ou População e Amostra	Processo de Coleta de Dados	Processo de Análise
NATUREZA	NÍVEL	ESTRATÉGIA	Empresas Importadoras de Bento Gonçalves	Questionário de questões abertas	Análise de Conteúdo
Qualitativa	Exploratória	Pesquisa Bibliográfica			

Autor: Elaborado pelo próprio acadêmico (2016)

No próximo capítulo será apresentada a análise dos resultados encontrados com os questionários aplicados às empresas participantes desta pesquisa.

4 ANÁLISE DOS DADOS E RESULTADOS

Este capítulo tem por finalidade apresentar a análise das informações obtidas através do questionário aplicado as empresas importadoras do setor moveleiro de Bento Gonçalves participantes do estudo.

Com objetivo de demonstrar a importância na utilização do Porto Seco de Caxias do Sul, foi enviado um questionário a quatro (4) empresas moveleiras, na qual, por sigilo não serão identificadas, contudo para melhor compreensão serão denominadas pelas letras A, B, C e D.

4.1 BENTO GONÇALVES

Bento Gonçalves tem na indústria moveleira a grande parte de sua riqueza econômica. Segundo informações do *site* da Prefeitura Municipal da cidade, atualmente existem 335 indústrias moveleiras registradas, gerando em média mais de 10 mil empregos diretos e indiretos. Sendo considerada o polo moveleiro mais expressivo e o mais importante do estado do Rio Grande do Sul, e um dos mais fortes de todo o Brasil, o setor moveleiro de Bento Gonçalves representa 8% da produção nacional de móveis, 40% da produção estadual e 56% da produção municipal (Bento Gonçalves, 2019).

Localizada na Encosta Superior do Nordeste do Rio Grande do Sul, a 124 quilômetros da capital do Estado Porto Alegre, o polo moveleiro de Bento Gonçalves também movimenta o turismo de negócios através da realização de duas importantes feiras: a Movelsul Brasil e a Fimma Brasil. A Movelsul é considerada a melhor e maior feira de móveis da América Latina, na qual consiste em apresentar sua diversidade em mobiliário. (MOVELSUL, 2019).

4.2 IMPORTANCIA DA UTILIZAÇÃO DO PORTO SECO DE CAXIAS DO SUL

Diante da competitividade do mercado, cenário no qual as empresas se encontram atualmente, é fundamental que se possuam boas alternativas para tornar o processo de importação mais ágil e fácil. Devido a essas razões, e ao analisar os relatos do questionário, pode-se afirmar que a localização é um fator de relevância para a utilização do Porto Seco. Segundo os entrevistados, a localização do porto

seco é estratégica e facilita as movimentações das cargas. Essa Estação Aduaneira se localiza às margens da rodovia RS 122, entroncamento com rodovia RS 453, facilitando o acesso e a logística para todo o RS e SC e também para a BR 101 que liga o litoral e outras regiões. Essas evidências são reforçadas pelos autores Keedi (2011) e Rodrigues (2007), quando mencionam que os portos secos representam uma excelente opção logística, e, por estarem mais próximos das empresas. Já Castiglioni (2014) afirma que a logística “vem se mostrando um recurso estratégico para obter e sustentar vantagens competitivas da organização e oferecer melhor nível de serviço aos clientes e melhoria contínua em redução de custos” (CASTIGLIONI, 2014, p 23).

No que se refere as operações oferecidas e utilizadas pelas empresas no porto seco, podemos ressaltar a armazenagem de cargas destinadas à exportação e importação, movimentações de cargas, movimentações de containers. A movimentação de cargas e containers são as mais solicitadas, porém existem alguns serviços que fazem parte deste contexto, podendo citar como exemplo, as pesagens e separações das cargas no caso do regime de entreposto aduaneiro. Neste caso de regime, o porto seco deve obrigatoriamente separar as cargas, pois somente entregam as mercadorias constantes na declaração de importação (DI) e posteriormente desembaraçada.

Contudo, no que diz respeito as vantagens da utilização do Porto Seco pode-se ressaltar o posicionamento geográfico, na qual Caxias do Sul é considerada a maior cidade da serra gaúcha, ficando assim, a mercadoria próxima ao centro consumidor, resultando em uma combinação eficiente entre as operações, as quais geram uma maior velocidade para suprir as exigências impostas pelo mundo competitivo.

Pode-se destacar também, o custo de armazenagem, na qual é considerada menor do que as zonas primárias (aeroportos, fronteiras e portos), gerando assim uma economia as empresas. Saliento que, segundo informações do porto seco, somente as zonas secundárias podem oferecer o regime de entreposto aduaneiro, no qual a carga poderá ficar armazenada pelo prazo de até 3 anos e pode ser fraciona, isto é, retira-se a parcela da mercadoria que a empresa necessita para fabricação, consumo ou comercialização.

Outro fator considerável, segundo o Porto Seco de Caxias do Sul, é o rápido desembaraço das cargas, na qual o processo entre a chegada e saída da mercadoria é muito ágil em todo seu processo.

No que se refere as desvantagens na utilização da estação aduaneira do interior, pode-se salientar que devido as novas diretrizes da Receita Federal, a incidência do canal verde nos desembaraços afetou a quantidade de processos recebidos em função da rapidez da liberação em zonas primarias (portos, aeroportos e fronteiras). Além disso existe a cobrança de armazenagem na zona primaria o que dificulta a comercialização do serviço. (PORTO SECO CAXIAS DO SUL, 2019).

4.3 ANALISE DOS RESULTADOS

As empresas participantes do estudo responderam a um questionário com 10 (dez) perguntas, conforme Apêndice A. A questão de número 1 (um) remete a área de atuação do entrevistado, na qual podemos destacar os profissionais da área de importação, exportação e logística. Logo, a pergunta de número 2 (dois) corresponde ao tempo de atuação na empresa, em que podemos citar um período entre 10 a 3 anos de empresa.

As questões citadas a cima foram elaboradas para comprovar veracidade na entrevista e também para verificar se o entrevistado teria condições necessária para responder o questionário afim de tornar o assunto de fácil compreensão e contribuindo para o melhor desempenho da pesquisa.

Seguindo, a questão de número 3 aborda a utilização do Porto Seco para operacionalização de suas importações. A empresa de letra A comenta que a utilização do Porto Seco apresentou-se como solução eficaz e econômica para os problemas inerentes à logística, relatando que o Porto Seco da Serra tem um custo de armazenamento de cargas menor do que de outros portos, destacando que em Caxias do Sul a cada dez dias é cobrado uma taxa de 0,25% sobre o valor da mercadoria, frete e seguro, comparado com o Porto de Rio Grande, na qual o custo é quase o dobro para o mesmo período. Esse relato vai de acordo com o que Ballou (1993) salienta, quando destaca que os armazéns ou centrais de distribuição executam um papel chave para aumentar a eficiência da movimentação de

mercadorias e ainda permitem a compensação eficaz dos custos de estocagem com menores custos de transportes, ao mesmo tempo que mentem ou melhoram o nível de serviços

Já a empresa B, ressalta que a agilidade na liberação e desembaraço da mercadoria e o serviço de armazenagem são os principais motivos que a levam a utilizar o serviço do Porto Seco. Contudo, a empresa C, salienta que utiliza o Porto Seco apenas para exportações, devido a praticidade e agilidade na liberação dos processos. Ressalta que suas importações são feitas apenas pelas zonas primarias.

O grupo D comenta que por estar próximo da empresa, o porto seco foi escolhido para desembaraço de suas importações, facilitando o transporte até a empresa, gerando agilidade e economia no processo de produção. As respostas vão ao encontro do que já foi tratado no referencial teórico quando Gonçalves (2013) destaca que, ter uma imediata disponibilidade de produtos e um rápido atendimento as necessidades dos clientes, levam as empresas a agregar valor às mercadorias e/ou serviços e representa ganho na competitividade.

Por se tratarem de empresas moveleiras podemos notar uma semelhança nos produtos importados via Porto Seco, na qual variam desde maquinários, peças até insumos. De acordo com as quatro (4) empresas, o Porto Seco é de melhor e mais rápido acesso, pois está localizado próximo as empresas. Podemos comparar essas afirmações com Happi (2002), quando fala que o processo de operações de deslocamento das mercadorias, faz da logística uma importante aliada na estratégia geral das empresas.

A quarta questão refere-se a frequência com que as empresas utilizam os serviços do Porto Seco de Caxias do Sul, na qual a empresa A comenta que utiliza os serviços mensalmente, pois o despacho das mercadorias ocorre mais rapidamente. O entrevistado destaca que antes de utilizar o Porto Seco, haviam muitas complicações devido a mercadoria cair em canal vermelho, já as importações via Porto Seco são liberadas rapidamente, “aqui no Porto Seco, dificilmente caímos em canal vermelho, ou é verde ou amarelo”, salienta o entrevistado do grupo A. O grupo B ressalta que para insumos que não sofrem com o tempo, utilizam o porto de Rio Grande em função do custo, porém enfatiza que o porto seco é excelente, mas tem um custo maior.

Já a empresa C salienta que raramente faz uso desta estação aduaneira para importações, comenta que a empresa só utiliza o Porto Seco de Caxias em casos específicos e pontuais. Contudo, a empresa D destaca que como importam máquinas através do Porto Seco de Caxias, precisam desse produto com a máxima urgência dentro da empresa, “assim conseguimos utilizá-la e iniciar uma nova linha de produção” enfatiza o entrevistado, concluindo a pergunta frisando “conseguimos atender nossos clientes com mais rapidez”.

Quanto as operações mais solicitadas pelas empresas ao Porto Seco, na qual corresponde a questão de número cinco (5), podemos destacar como principais: o despacho aduaneiro, a armazenagem, estocagem e movimentação de cargas. De acordo com a empresa A as operações de armazenagem possuem um custo mais baixo, comparado com as zonas primárias, destacando ainda que as cargas importadas podem permanecer armazenada por até 120 dias no porto seco, ao passo que na zona primária seria apenas 90 dias. Destaca ainda que o Porto Seco conta com espaço suficiente e adequado para armazenagem e distribuição. Isso se confirma quando analisamos os dados do site da Estação Aduaneira do Interior, na qual diz que a área total do local é de 54.000 m², sendo 10.900 m² de armazéns e 25.100 m² de área alfandegada (PORTO SECO CAXIAS DO SUL, 2019). Outra vantagem comentada é a maior agilidade do desembarço aduaneiro, sendo o número de cargas menos, o tempo de espera também diminui, consequentemente economiza-se com a armazenagem.

O grupo B ressalta a possibilidade de fracionar a carga, que devido à proximidade do Porto com a empresa, torna o acesso mais ágil caso tenham que verificar a carga. Outra operação citada pela empresa é a questão da movimentação de cargas, na qual devido à localização geográfica favorável e a proximidade com outros estados e países, torna a movimentação via terrestre mais fácil e barata.

A operação de despacho aduaneiro é comentada pela empresa C, na qual diz que a mercadoria quando despachada pela zona secundária, reduz significativamente o tempo de espera e a burocracia nas zonas primárias. “Quando a mercadoria exportada chega ao porto marítimo ou aeroporto já pronta para o embarque, diminui-se o tempo de espera e o custo de armazenagem, sem contar a burocracia” fomenta o entrevistado do grupo C. O grupo D enfatiza que recorre constantemente a

armazenagem e movimentação das cargas, pois considera que há uma facilidade de contato entre o despachante e fiscal do Porto Seco, fazendo com o que os processo se tornem mais ágeis. Podemos associar essa afirmação com Gonçalves (ano), quando nos fala que a competitividade e a prospecção de novos mercados transformou a atividade de armazenagem em uma estratégia importante na busca por eficiência operacional e capacidade de atender os mercados em expansão (GONÇALVEZ, 2013).

O Porto Seco de Caxias do Sul pode ser uma alternativa para as empresas da região aumentar sua competitividade frente ao mercado mundial, uma vez que essa Estação Aduaneira do Interior serve como facilitador e contribui para o desenvolvimento da mesma. Partindo deste invés, a sexta questão se referiu as vantagens na utilização do Porto Seco, na qual todos os entrevistados responderam positivamente. Consideram o posicionamento geográfico como uma das principais vantagens, já que o mesmo se encontra perto das empresas em questão, a empresa A acrescenta dizendo que o Porto Seco serve como um facilitador. O Porto Seco de Caxias do Sul é uma alternativa para facilitar e agilizar o processo de expansão dos negócios internacionais, podendo reduzir os custos logísticos e acelerar o desembaraço das mercadorias (KEEDI, 2012).

A empresa B destaca que a zona secundaria oferece o regime de entreposto aduaneiro, no qual a carga poderá ficar armazenada pelo prazo de até 3 anos e pode ser fraciona, isto é, retira-se a parcela da mercadoria que a empresa necessita para fabricação, consumo ou comercialização. Além de todos as vantagens já comentadas, a empresa C, salienta que considera como uma vantagem a agilidade na liberação das cargas, facilidade no acesso as informações dos processos, pelo fato de ter o contato direto através do despachante aduaneiro externo, ressalta ainda “nosso acesso a informação é privilegiado”. A empresa D também considera o posicionamento geográfico com uma das maiores vantagens, já que está perto das empresas, permitindo o fácil acesso a informações ou o produto.

No que tange as desvantagens sobre a utilização do Porto Seco, obteve-se quase uma unanimidade nas suas respostas, na qual referem-se aos custos extras. A empresa A comentou que considera uma desvantagens os custos extras elevados que tornam o produto menos competitivo no mercado. Contudo a empresa B destaca

que as despesas com o transporte podem interferir na decisão de optar pela zona secundária ou não. As demais empresas não mencionaram nenhuma desvantagem, pois enfatizam que as vantagens suprem quaisquer desvantagem que possa vir a ocorrer.

Ao longo da pesquisa pode-se observar que o Porto seco é de suma importância para as empresas. Essa questão corresponde a pergunta de número sete, na qual foi questionado sobre a importância do Porto Seco para as empresas. A empresa A destaca que a agilidade no desembarço aduaneiro, a localização, a infraestrutura e a presença dos órgãos fiscalizadores e anuentes são fundamentais para o desenvolvimento e crescimento da empresa. É através desses fatores que a empresa aumenta seu capital e gerencia seus pedidos. Dando sequência, a empresa B destaca que devido à utilização do Porto Seco, reduziu a demora na liberação das cargas e a falta de estrutura física das unidades de zona primária, levando-o para mais próximo das regiões. O entrevistado da empresa B enfatiza que o Porto Seco exerce a função de facilitador, no momento em que, estando próximo da empresa, visa minimizar custos de transporte ou manutenção de estoque, ampliando o nível de serviços, transformando-a em uma vantagem competitiva. Ressalta também, que no ano de 2018, com o bloqueio momentâneo do Porto Seco, devido uma liminar da Receita Federal, teve que procurar outras alternativas, tais como os portos secos de Novo Hamburgo e Canoas ou o porto de Rio Grande. No entanto, a mudança de rota acabou elevando os custos da logística para trazer insumos, máquinas e outros produtos para a Serra.

O entrevistado da empresa C salienta que a utilização do Porto Seco é vantajosa para suas operações, destacando que a redução dos custos logísticos, em especial no pagamento da armazenagem e estocagem, os benefícios fiscais e a agilidade nos processos fiscais justificam essa importância na utilização desta Estação Aduaneira. Comentada também pela empresa D, na qual concorda com a empresa C, quando diz que reduz os custos logísticos e custos com a armazenagem.

A questão de número oito (8) enfatiza quanto a avaliação referente ao desembarço e a documentação exigida na utilização do Porto Seco. A empresa A comenta que normalmente a mercadoria é desembarçada no mesmo dia, pois não a objeções referente a suas mercadorias. A empresa B ressalta que à agilidade nos

processos de desembaraço, fazem com que a mercadoria importada chegue mais rápido à empresa, agilizando assim, seu processo produtivo. Contudo vale reforçar, que em função dessa agilidade, duas das quatro empresas questionadas, tem como regra que a liberação de suas cargas sejam feitas através do porto seco de Caxias do Sul. A empresa D também destaca a agilidade do Porto Seco, na qual pode transferir a mercadoria admitida na zona primaria, sem necessidade de nacionaliza-la, transportando-a em regime de transito aduaneiro, através de uma DTA, para o AEDI, para que a empresa aguarde o melhor momento para fazer o desembaraço definitivo da mercadoria. O entrevistado salienta que o desembaraço da mercadoria ocorre com maior agilidade no Porto Seco, devido ao menor fluxo de mercadorias. A empresa C não respondeu esta questão.

Em sequência, a questão de número nove (9) aborda os entrevistados sobre o bloqueio temporário ocorrido no ano de 2018, em virtude do termino da concessão do Grupo Simas junto ao Governo Federal. As empresas comentam que foi uma grande perda para toda região e seus arredores, pois muitas empresas operam via o Porto Seco de Caxias do Sul. O entrevistado da empresa B destaca que “é uma perda incontestável para todos, pois tivemos que mudar as rotas e isso fez com que os custos logísticos aumentassem consideravelmente”. A empresa A salientou que nesse período tiveram que encontrar outras alternativas, tais como o Porto Seco de Novo Hamburgo e Canoas, na qual gerou muitos transtornos para a empresa, tanto logísticos quanto operacionais.

O perguntado da empresa C, destacou que não ouve nenhuma perda durante esse período do bloqueio, pois devido ao alto estoque de matéria prima e da utilização do Porto de Rio Grande não afetou a empresa, contudo ressalta que se prolongar esse empasse certamente serão afetados também. Já o responsável pela empresa D enfatizou que o bloqueio mudou a rotina de trabalho, já que tiveram que redirecionar muitas cargas para outros Portos, tendo que alterar os custos e documentações.

A seguir será elaborado um quadro resumo para melhor interpretação dos dados coletados.

4.4 RESUMO DOS RESULTADOS

O Quadro 3, apresentará um breve resumo da análise das questões para melhor compreensão dos dados.

Quadro 3 – Quadro resumo dos resultados

Aspectos	Empresa A	Empresa B	Empresa C	Empresa D
Frequência na utilização dos serviços do Porto Seco	Utiliza os serviços mensalmente	Raramente, pois utiliza constantemente o Porto de Rio Grande	Raramente, somente utiliza em casos específicos e pontuais	Constantemente devido a importação de máquinas, nas quais são de máxima urgência a empresa.
Operações mais solicitadas pelas empresas	Operações de armazenagem, devido ao custo menor e agilidade no desembaraço aduaneiro	Fracionamento e movimentação da carga, devido à proximidade com a empresa	Despacho aduaneiro, reduz o tempo de espera e a burocracia	Armazenagem e movimentação das cargas
Vantagens na utilização do Porto Seco	Posicionamento geográfico Serve como facilitador, pois reduz custos logísticos e acelera o desembaraço das mercadorias	Regime de entreposto aduaneiro, na qual a mercadoria pode ser fracionada	Agilidade na liberação das cargas, devido a facilidade no acesso as informações.	Posicionamento geográfico, permitindo o fácil acesso a informações e a mercadoria
Desvantagens com a utilização do EADI	Custos extras elevados, torna o produto menos competitivo	Custos extras com transporte	Não mencionou	Não mencionou
Importância do Porto Seco a empresa	Agilidade no desembaraço aduaneiro, presença dos órgãos fiscalizadores e anuentes.	Redução na demora da liberação das cargas	Redução dos custos logísticos, agilidade nos processos fiscais	Redução dos custos logísticos e com a armazenagem

Fonte: elaborado pelo próprio acadêmico (2019)

O quadro resumo buscou facilitar e agilizar o entendimento dos resultados obtidos com os questionários aplicados e os principais pontos citados pelas empresas entrevistadas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante da competitividade do mercado, cenário no qual as empresas se encontram atualmente, é fundamental que se buscam boas alternativas para diminuir custos logísticos e operacionais. Diante desta necessidade, buscou-se realizar um estudo a fim de analisar qual a importância do Porto Seco de Caxias do Sul para as empresas importadoras do setor moveleiro de Bento Gonçalves.

Pode-se destacar então, que neste último capítulo serão apresentados as considerações dos objetivos propostos do início da pesquisa e em seguida as conclusões finais baseadas nos resultados obtidos com o questionário (anexo A).

O Comércio Internacional do Brasil vem crescendo consideravelmente nos últimos anos. Porém a infraestrutura dos portos marítimos ou zonas primárias não estão acompanhando esse crescimento, gerando perdas na economia e conseqüentemente menor competitividade no comércio exterior. Uma alternativa é a utilização dos Portos Secos, na qual visa desafogar as zonas primárias e gerar economia as empresas brasileiras.

As empresas entrevistadas buscam alternativas que as tornem mais competitivas perante o mercado e a utilização do Porto Seco ou Estação Aduaneira do Interior (EADI), mostrou-se um forte aliado nessa busca. Pode-se observar que as quatro empresas selecionadas fazem uso desse terminal, na qual consideram que a utilização deste terminal apresentou-se como uma solução eficaz e econômica tanto para custos logísticos quanto operacionais. Destacaram também o baixo custo com a armazenagem e com o transporte. Outro ponto considerado importante é a agilidade na liberação das mercadorias, no desembarço aduaneiro, com isso conseguem atender rapidamente as necessidades dos clientes e agregar valor ao seu produto.

No que tange as vantagens e desvantagens do uso deste terminal, pode-se observar no decorrer desse trabalho, que as vantagens suprem qualquer desvantagem. Podendo afirmar que essa zona secundaria serve como um facilitador, primeiramente devido a sua localização, na qual sua proximidade com os centros industriais e comerciais facilitam as importações, tornando-se uma alternativa viável,

barata e eficaz para desenvolver o comércio exterior e melhorar a competitividade das organizações.

Outra vantagem são os serviços adicionais que os portos secos oferecem, tais como, montagem, etiquetagem, separação, além do processo de armazenagem e distribuição, pois devido à precariedade e a falta de infraestrutura das zonas primárias fazem com que estes serviços se tornem um fator favorável na escolha pela utilização dos Portos Secos.

No que se refere as desvantagens, os custos extras elevados foi o fator mais comentado pelas empresas. Contudo reforçam que as vantagens suprem qualquer desvantagem, podendo afirmar que as vantagens são maiores do que as desvantagens na utilização deste terminal.

Outro fator relevante analisado ao longo da pesquisa refere-se aos órgãos fiscalizadores. As empresas destacam que devido à proximidade e o menor fluxo de mercadorias, conseguem liberar rapidamente, fazendo com que a mercadoria importada chegue o mais rápido possível, agilizando seu processo produtivo.

Contudo, vale reforçar que o Porto Seco de Caxias do Sul, passou por problemas em 2018. Administrado pela empresa Simas a vinte anos, em 2018 recebeu uma liminar para interromper suas atividades devido ao fim do contrato da concessão junto ao Governo Federal. Esse bloqueio causou apreensão entre os empresários que fazem uso desta Estação, na qual tiveram que recorrer a outras alternativas, as quais aumentaram o custo logístico e operacional e ainda gerou muitos transtornos a todos envolvidos. Porém, depoi

Conclui-se então, que o Porto Seco de Caxias do Sul é de suma importância para as quatro empresas entrevistadas, tornando-se uma alternativa viável e importante para a logística das operações de comércio exterior brasileiro, gerando ganhos e diminuindo tempo e ainda ajudando no desenvolvimento socioeconômico da região.

REFERÊNCIAS

ESTAÇÃO ADUANEIRA. **Porto Seco da Serra Gaúcha**: Empresa – Disponível em <<http://www.eadisimas.com.br/>> Acesso em 01/09/2016.

ESTAÇÃO ADUANEIRA. **Porto Seco da Serra Gaúcha**: Armazenamentos – Disponível em <<http://www.eadisimas.com.br/>> Acesso em 01/09/2016.

ESTAÇÃO ADUANEIRA. **Porto Seco da Serra Gaúcha**: Operações e serviços – Disponível em <<http://www.eadisimas.com.br/>> Acesso em 01/09/2016.

FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo. **Portos Secos** – Disponível em <<http://www.fiesp.com.br/transporte-e-logistica/portos-secos/>> Acesso em 02/09/2016.

BRASIL_____. Decreto nº. 6.759, de 5 de fevereiro de 2009 – “Regulamento Aduaneiro”.

HAPPI, Jean-Paul Titalom. **Introdução ao comércio internacional**. Caxias do Sul, RS: EDUCS, 2002.

KEEDI, Samir. **ABC do comércio exterior**: abrindo as primeiras páginas. 4º ed. rev. e atual. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

KEEDI, Samir. **ABC do comércio exterior**: abrindo as primeiras páginas. 4º ed. rev. e atual. São Paulo: Aduaneiras, 2012.

SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009** – Disponível em <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/>> Acesso em 04/09/2016.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

BEHRENDTS, Frederico L. **Comércio Exterior**. 8º ed. São Paulo: IOB Thomson, 2006.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio Exterior Brasileiro**. 9º ed. São Paulo: Atlas, 2009.
RATTI, Bruno. **Comércio Internacional e Câmbio**. 9º ed. São Paulo: Aduaneiras, 1997.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: Logística Empresarial**. 5ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimento Planejamento, Organização e Logística Empresarias**. 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2001.
BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial**: transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 1993.

CHRISTOPHER, M. **Logística e Gerenciamento da cadeia de suprimentos**: criando redes que agregam valor. 2ª ed. São Paulo: Thomson, 2007.

SILVA, Luiz Augusto Tagliacollo. **Logística no comércio exterior**. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

VIEIRA, Aquiles. **Teoria e prática cambial**: Exportação e Importação. 3ª ed. São Paulo: Aduaneira, 2008.

GOMES, Carlos F. Simões e RIBEIRO, Priscilla C. Cabral. **Gestão da Cadeia de Suprimentos integrada à tecnologia da informação**. São Paulo: Thomson, 2004.

11NOVAES, Antonio Galvão. **Logística**: Gerenciamento da Cadeia de distribuição. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

OLIVEIRA, Carlos Tavares. **Comércio Exterior e a questão Portuária**. 1ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 1992.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica**: projetos de pesquisas, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses. 2.ed. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 1999

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte Internacional de Cargas**. 2ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

BARBOSA, Paulo Sergio. **Competitividade no Comércio Internacional**: Uma visão geral do processo de exportação. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

VITORINO, Carlos Márcio. **Logística**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2012. Disponível em: <<https://ucs.bv3.digitalpages.com.br/users/publications/9788564574526>>. Acesso em 12/10/2016.

TRIPOLI, Angela Cristina Kochinski, PRATES, Rodolfo Coelho. **Comércio Internacional**: teoria e prática. 1ª ed. Curitiba: InterSaberes, 2016. Disponível em: <<https://ucs.bv3.digitalpages.com.br/users/publications/9788559720815>>. Acesso em 12/10/2016.

GONÇALVES, Paulo Sergio. **Logística e cadeia de suprimentos**: o essencial. 1º ed. São Paulo: Manole, 2013. Disponível em: <<https://ucs.bv3.digitalpages.com.br/users/publications/9788520431238>>. Acesso em 14/10/2016.

PAOLESCHI, Bruno. **Estoques e armazenagem**. 1º ed. São Paulo: Érica, 2014. Disponível em: <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788536513270>>. Acesso em 15/10/2016.

FENERICH, Francielle Cristina. **Administração dos sistemas de operações**. 1ª ed. Curitiba: InterSaberes, 2016. Disponível em: <<https://ucs.bv3.digitalpages.com.br/users/publications/9788544302392>>. Acesso em 16/10/2016.

ABEPRA. **Associação Brasileira de Portos Secos e Clias**. Disponível em <<http://www.abepira.org.br/>>. Acesso em 21/10/2016.

GARCIA, Luiz Martins. Porto Seco. 2012. Disponível em: <<http://www.aduaneiras.com.br/Materias?guid=6a5ec7ab9df61d3e9b0bcae9056d9f39&q=porto%20seco>>. Acesso em 24.10.2016.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª. ed. - São Paulo: Atlas, 2008.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico: elaboração de trabalhos de graduação**. 4ª ed. – São Paulo: Atlas, 1999.

KOCHE, José Carlos. **Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e iniciação a pesquisa**. 29º ed. – Petrópolis, RJ : Vozes, 2011

MARCONI, Maria de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da Metodologia científica**. 5ª ed. – São Paulo: Atlas, 2003.

MARCONI, Maria de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia do trabalho científico**. 7ª ed. – São Paulo: Atlas, 2009.

MOVERGS. Dados do setor. Disponível em: <<http://www.movergs.com.br/numerossetor>> Acesso em: 17 de maio de 2019.

SINDMÓVEIS. Disponível em: <<http://www.sindmoveis.com.br/portal/downloads/dados-setor/>> Acesso em: 17 de maio de 2019.

APÊNDICES

Bacharelado em Comércio Internacional

Graduanda: Jéssica Helena Epping

Trabalho de Conclusão de Curso II

A IMPORTÂNCIA DO PORTO SECO DE CAXIAS DO SUL PARA AS EMPRESAS IMPORTADORAS DO SETOR MOVELEIRO DE BENTO GONÇALVES

O presente questionário será utilizado como ferramenta para coleta e análise de dados do Trabalho de Conclusão de Curso em Comércio Internacional da bacharelado Jéssica Helena Epping, cujo assunto é “A importância do Porto Seco de Caxias do Sul para empresas importadoras do setor moveleiro de Bento Gonçalves”, o qual tem como objetivo de pesquisa “Identificar as vantagens e os fatores que levam as empresas importadoras de Bento Gonçalves utilizar o Porto Seco de Caxias do Sul”

- 1 Qual atividade você exerce na empresa?
- 2 Quanto tempo você trabalha na empresa?
- 3 A empresa na qual atua, utiliza o Porto Seco de Caxias do Sul para operacionalização das suas importações? Se sim, por quê e com quais produtos? Se não, por quê?
- 4 Com qual frequência a empresa utiliza os serviços do Porto Seco de Caxias do Sul?
- 5 Qual as operações mais solicitadas pelas empresas que utilizam a EADI?
- 6 Qual a vantagem na utilização do Porto Seco? E as desvantagens?
- 7 Qual a importância do Porto Seco para a empresa?
- 8 Qual sua avaliação quanto ao desembarço e documentação exigida na utilização do porto seco? Conte alguma situação relacionada.
- 9 O bloqueio temporário do Porto Seco de Caxias do sul no ano de 2018, acarretou em perdas ou danos a empresa?

- 10 Se julgar necessário, faça observações adicionais sobre as operacionalizações de suas importações. Se utilizava o Porto Seco mas não utiliza mais, comente qual a razão disso