

## 5

### **Levantamento e Análise dos Fluxos Logísticos de Processos de Importação Desembaraçados no Rio de Janeiro.**

Este Capítulo abordará a análise dos dados efetuados em 150 processos aduaneiros de importação coletados em uma empresa operadora logística atuante no estado do Rio de Janeiro.

A análise apresentada servirá para a avaliação operacional dos processos e procedimentos adotados pelos operadores logísticos envolvidos nos referidos processos, buscando com isso determinar soluções para os principais problemas detectados.

#### **5.1.**

##### **Coleta de dados**

A coleta de dados foi feita através da análise dos processos de desembaraço aduaneiro realizados por uma operadora logística sediada no estado do Rio de Janeiro, utilizando os dados classificados como primários, por propiciar uma dimensão extra de experiência ao pesquisador e por serem realizados diretamente no operador logístico responsável pelos desembaraços.

Os dados apresentados foram coletados com um período restrito ao segundo semestre do ano de 2003, com percentual estimado de 40% dos processos desembaraçados pelo operador logístico em questão.

Estes dados representam um percentual inferior a um ponto percentual de todos os processos de importação desembaraçados no estado do Rio de Janeiro. Porém, observa-se que os dados aproximam-se da expectativa real dos profissionais atuantes no comércio internacional.

Os dados utilizados e referidos no parágrafo anterior, encontram-se no Apêndice 3 anexo a este trabalho.

#### **5.2.**

##### **Universo e Amostra**

O universo da pesquisa de campo foi realizado em uma empresa operadora de logística com 80% dos seus serviços relacionados ao comércio exterior com atuação operacional direta nos órgãos intervenientes em operações internacionais pelo estado do Rio de Janeiro. O universo foi delimitado pelo critério de desembaraço aduaneiro na importação através dos Terminais Portuários (T1 – Libra e T2 – Multi-Rio), Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Galeão (TECA – Terminal de Carga Aérea) e EADI – Nova Iguaçu (TMM – Terminal Marítimo Multimodal).

### **5.3.**

#### **Explicação do Formulário (Tratamento dos Dados)**

Foram analisados 150 processos de desembaraço aduaneiro na importação de diversas empresas situadas principalmente nos estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, com produtos oriundos de diversos países.

Os processos analisados foram divididos em duas condições básicas: a primeira pelo Canal de parametrização fiscal, ou seja, amarelo, verde e vermelho. Dos 150 processos analisados 98 (65,33%) foram parametrizados no canal verde, 36 (24%) foram parametrizados no canal vermelho e 16 (10,67%) foram parametrizados no canal amarelo.

A segunda condição básica foi pelo local de desembaraço, ou seja, Porto, Aeroporto e EADI. Dos 150 processos analisados 71 (47,33%) foram realizados nos terminais portuários, 40 (26,67%) foram realizados no terminal aéreo e 39 (26%) foram realizados no EADI.

Cabe ressaltar que os processos desembaraçados no EADI tiveram como transporte internacional o modal aéreo.

Como fatores para medição e análise dos tempos envolvidos nos processos de importação foram observadas oito principais etapas(datas) e cinco importantes análises, conforme demonstrando na Figura 5.

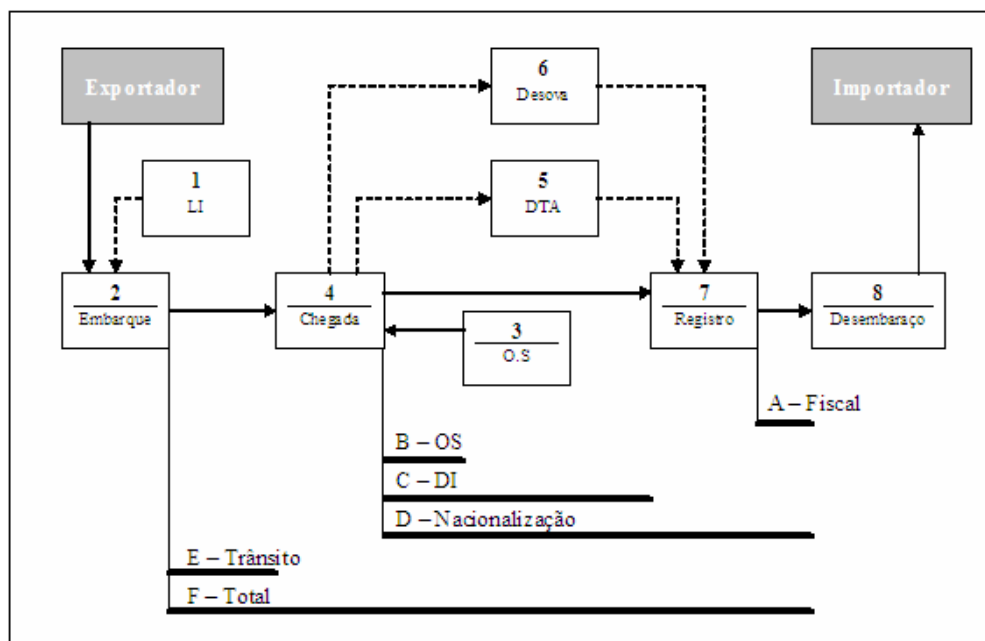


Figura 5 - Fatores para medição e análise dos tempos envolvidos (Elaborado pelo Autor).

1. LI (Licenciamento de Importação) – Datas efetivas de anuência das Licenças de Importação que por lei devem ser anuídas previamente ao embarque;
2. Embarque – Datas de emissão do conhecimento de transporte internacional, no caso marítimo o *Bill of Lading* (BL) e no caso Aéreo o *Air Way Bill* (AWB);
3. O.S (Ordem de Serviço) – Datas instrutivas ao Operador Logístico para início dos procedimentos de liberação da carga que por planejamento devem ser prévias ao embarque;
4. Chegada – Data do efetivo registro de presença de carga no terminal alfandegado onde ocorre o desembarque do transporte internacional;
5. DTA (Documento de Trânsito Aduaneiro) – Data de Transferência da carga do Terminal Aeroportuário para o EADI;
6. Desova – Data de conclusão de desestufagem e desconsolidação por intermédio dos Terminais Portuários;
7. Registro – Data do efetivo registro no Siscomex – Sistema Integrado de Comércio Exterior;
8. Desembarço – Data do efetivo desembarço fiscal pela autoridade aduaneira.

Com base nas datas representativas dos fatores mencionados, podemos verificar cinco análises distintas entre as datas:

- A. Fiscal (Tempo Liberação Fiscal) – Representado pelo tempo entre a data de registro no Siscomex e a data do desembaraço aduaneiro pela autoridade fiscal;
- B. OS (Abertura da Ordem de Serviço) – Representado pelo tempo entre a data da chegada e a data efetiva da instrução dos procedimentos fiscais, ou seja, a Ordem de Serviço;
- C. DI (Declaração de Importação) – Representado pelo tempo entre a data de chegada e o efetivo registro da Declaração de Importação no Siscomex;
- D. Nacion. (Tempo Nacionalização) – Representado pelo tempo entre a data de chegada e o efetivo desembaraço aduaneiro pela autoridade fiscal.
- E. Trânsito (Tempo de Trânsito) – Representado pelo tempo entre a data de embarque e a efetiva chegada;
- F. Total (Tempo Total) – Representado pelo tempo entre a data de embarque e o efetivo desembaraço aduaneiro;

#### **5.4.**

#### **Limitações do Método**

A metodologia escolhida para a pesquisa apresenta as seguintes dificuldades e limitações quanto à coleta e ao tratamento dos dados:

A limitação da abrangência da pesquisa ao estado do Rio de Janeiro e coleta de processos em apenas um operador logístico no estado do Rio de Janeiro, deixando à parte outras regiões importantes e de maior movimentação de processos aduaneiros, como o estado de São Paulo, por exemplo. Em função do tempo disponível e da limitação de recursos para a pesquisa, esta não permitirá generalização das conclusões extraídas do estudo.

A limitação em ordem de grandeza, se limitando a pesquisa em menos de 1% do total de processos desembaraçados através dos portos e aeroportos do estado do Rio de Janeiro.

A limitação do período de abrangência dos Processos Pesquisados.

## 5.5.

### Resultados

Os resultados verificados na pesquisa efetuada através da coleta de dados de 150 processos aduaneiros de importação, Apêndice 3, propiciaram a análise em 2 configurações distintas:

- A primeira apresenta uma análise global de todos os dados, ou seja, os 150 processos sem distinção de modalidade de transporte, porém, observando os canais de parametrização;
- A segunda apresenta uma análise dos dados levando-se em conta os canais de parametrização fiscal por modal de Transporte;

#### 5.5.1.

#### Primeira Configuração – Análise global dos Dados

Este tópico aborda uma análise baseada em tempos globais por canais de parametrização fiscal, sem distinção de modal de transporte. Portanto cabe ressaltar que a coluna Trânsito, ou seja, o tempo de trânsito do veículo internacional apresenta uma distorção em sua média devido a soma dos tempos dos modais aéreo (veloz) e marítimo (lento).

Tal distorção será corrigida nas configurações seguintes, que apresentaram uma análise observando as médias distintas tanto do modal aéreo quanto do modal marítimo e dos respectivos terminais de operação aduaneira.

O Gráfico 6 apresenta as médias temporais (em dias) apuradas em função da análise dos tempos computados de acordo com os canais de parametrização fiscal.

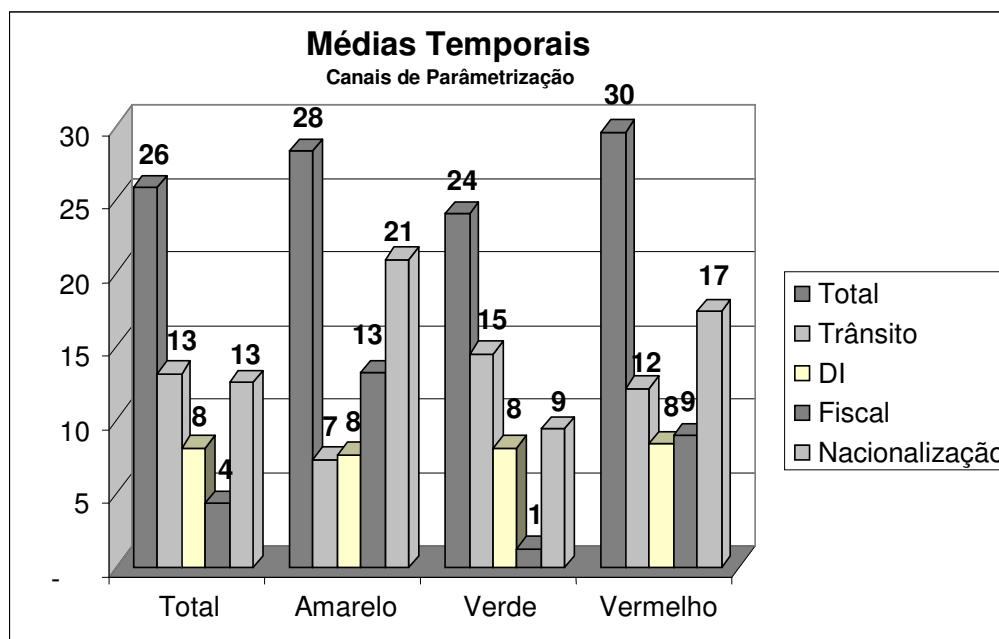


Gráfico 6 – Médias Temporais – Canais de Parametrização (Elaborado pelo Autor).

Podemos observar na Tabela 7 que os tempos médios totais por canais de parametrização apresentam pouca diferença entre eles, ou seja, Amarelo 28 dias, Verde 24 dias e Vermelho 30 dias. Porém, observa-se também que a pequena diferença entre eles se deve ao tempo de trânsito que apresenta para o canal Amarelo 7 dias, Verde 15 dias e Vermelho 12 dias.

Médias	Tempos					
	Total	Transito	OS	DI	Fiscal	Nacion.
Totais	25,81	13,22	3,00	8,17	4,41	12,59
Amarelo	28,31	7,38	3,00	7,69	13,25	20,94
Verde	24,01	14,55	2,41	8,16	1,30	9,46
Vermelho	29,58	12,19	3,00	8,42	8,97	17,39
Desvio Padrão	Tempos					
	Total	Transito	OS	DI	Fiscal	Nacion.
Totais	17,01	13,47	4,55	9,25	7,17	11,64
Amarelo	17,20	6,40	8,00	7,97	11,74	14,05
Verde	17,19	13,91	6,25	9,92	2,24	10,13
Vermelho	16,10	14,04	4,56	7,99	7,85	11,16

Médias	Tempos (Dias Úteis)			
	Total	DI	Fiscal	Nacion.
Totais	18	6	3	9
Amarelo	20	6	9	15
Verde	17	6	1	7
Vermelho	21	6	6	12

Tabela 7 - Tempos Médios Totais em Dias Corridos e Dias Úteis (Elaborado pelo Autor).

Uma visão melhor pode ser observada pelo tempo de Nacionalização, apresentado pelos dias corridos da chegada da carga até o efetivo desembaraço, que é de 21 dias para o canal Amarelo, 9 dias para o canal Verde e 17 dias para o canal Vermelho. Observamos também que o tempo de desembaraço fiscal foi de 13 dias para o canal Amarelo, 1 dia para o canal Verde e 9 dias para o canal Vermelho.

Outro fato interessante nesta primeira análise é que 1/3 (33,3%) dos 150 processos analisados apresentaram atraso de em média 8 dias para recebimento da documentação após a chegada da carga. Destes 50 processos, houveram 7 processos que apresentaram atraso superior a 10 dias e 2 processos apresentaram atraso superior a 30 dias.

Tal atraso em sua maioria se deve a falta de organização dos principais atores do processo, ou seja, importador e exportador. A falta de planejamento e conseqüente desorganização imperam nestes procedimentos, acarretando desta forma um prejuízo de grande vulto para todo o desenvolvimento do processo de nacionalização do produto.

Importante ressaltar que a coluna DI apresenta a mesma média para os três canais (8 Dias Corridos e 6 Dias Úteis), o que demonstra uma padronização operacional / documental antes do registro da Declaração de Importação.

Dos 150 processos analisados, 29 (19,33%) necessitavam de licenciamento de importação previamente ao embarque, sendo que 18 (12%) licenciamentos de importação foram deferidos em média 19 dias após o embarque da carga.

Destacamos aqui a mesma observação sobre a falta de planejamento e a grande falta de organização por parte dos principais atores, importador/exportador. Muitos importadores e/ou exportadores desconhecem detalhes técnicos sobre o produto a ser importado/exportado, conseqüentemente, desconhecem também os procedimentos obrigatórios aplicáveis ao processo de nacionalização.

Toda esta falta de planejamento e organização, como já dito, acrescem os tempos totais envolvidos nos processos e conseqüentemente sobrecarregam os custos envolvidos.

### 5.5.2.

#### Segunda Configuração – Análise dos Canais de parametrização fiscal por modal de Transporte.

Este tópico aborda uma análise baseada em tempos globais por canais de parametrização fiscal, observando os modais aéreo e marítimo e seus terminais correlatos. A análise completa (por canal), encontra-se no Apêndice 4, anexo a este trabalho.

A Tabela 8 apresenta os principais tempos envolvidos nos 150 processos de importação analisados.

Totais por Canal de Parametrização					
Verde		Amarelo		Vermelho	
98	65,33%	16	10,67%	36	24%
Tempos Totais por Embarque Aéreo (dias)					
Verde		Amarelo		Vermelho	
11		24		22	
Tempos Totais por Embarque Marítimo (dias)					
Verde		Amarelo		Vermelho	
34		47		43	
Tempos Totais Máximos (dias)					
Total	Trânsito	DI	Fiscal	Nacion.	
83 - Verde	75 - Verde	57 – Verde	43 - Amarelo	58 – Verde	
Tempos Totais Mínimos (dias)					
Total	Trânsito	DI	Fiscal	Nacion.	
2 - Verde	1 - Verde	1 - Verde	1 – Verde	1 - Verde	

Tabela 8 – Análises das Principais Medidas de Tempo (Elaborado pelo Autor).

Ao observarmos os dados, verificamos novamente a importância do planejamento prévio de todo o processo envolvido no comércio exterior, atentando para a análise processo a processo, visto que em se tratando de comércio exterior, existem diversas variáveis que influenciam no resultado final do processo.

Tais variáveis podem ser apresentadas pelas características de análise de cada fiscal, em cada local de desembaraço, ou seja, porto, aeroporto e EADI, visto que cada unidade fiscal apresenta procedimento diferente para cada tipo de situação e análise fiscal.

Estes excessos temporais acarretam em custos excessivos aos processos logísticos, muitas das vezes inviabilizando o processo, assumindo



assim o importador o prejuízo em função da inobservância dos procedimentos processo a processo ou em alguns casos, abandonando a mercadoria deixando que a mesma caia em perdimento fiscal.

### **5.5.3.**

#### **Conclusão**

O tempo total gasto nos processos logísticos envolvidos no comércio exterior é um fator crítico para a competitividade das empresas brasileiras, portanto torna-se crucial a análise dos tempos envolvidos nos processos para que haja redução dos tempos e custos excedentes envolvidos nos processos.

Destacamos que 32 dos 71 processos relacionados ao modal marítimo, 11 dos 41 processos desembarçados no EADI e 19 dos 38 processos desembarçados no Terminal Aeroportuário, tiveram acréscimos de custo por ultrapassarem o 1º período de armazenagem.

Com a análise realizada, podemos destacar que os processos encontram-se em sua grande parte sendo realizados sem um planejamento prévio, almejando uma redução efetiva dos tempos e conseqüentemente os custos envolvidos.

Excesso de tempo representa custos de oportunidade, de armazenagem, de estoques em trânsito, de demurrage<sup>19</sup>, de perda ou atraso produtivo, de variação cambial, entre outros, que acabam agravando a situação econômica do processo logístico.

---

<sup>19</sup> Demurrage – Valor cobrado pelo tempo de atraso na devolução do contêiner vazio.