

2.

REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo traz o enfoque mais abrangente do comércio internacional, numa cronologia rápida de sua história, culminando com informações de como ele se desenvolveu no Brasil. Sua conexão com ‘logística’ e com ‘cadeia de suprimentos’ é inevitável, sendo aqui também indicada. As definições de operadores logísticos, recintos alfandegados e regimes aduaneiros especiais vêm a ser apontadas como necessidade para um melhor entendimento do que são os Portos Secos.

2.1. O comércio internacional

Segundo Keedi (2004), o comércio internacional representa o conjunto de atividades que conecta a compra, venda e troca de bens e serviços, assim como também da circulação de mão-de-obra e de capitais entre países em todas as relações comerciais.

Falar da intrigante área das relações comerciais internacionais é, antes de tudo, discorrer um pouco sobre a história do mundo. Segundo Labatut (1990), pelo que se tem conhecimento, os egípcios são considerados os mais antigos comerciantes. Entretanto, não se pode deixar de mencionar os fenícios, que tiveram uma educação orientada para o comércio marítimo e a navegação, os gregos, precursores dos “contratos de risco”, os etruscos, grandes navegadores e comerciantes, e os romanos, com sua expansão bélica e comercial através do Império Romano com duração de quase 500 anos, adentrando o início da era cristã.

Ainda na época da hegemonia romana, onde, de um lado, havia uma área mercantil latina e ocidental e, de outro, uma área mercantil grega e oriental, a cidade de Constantinopla surgiu como contraponto entre esses dois polos, transformando-se numa nova capital do comércio no mundo. Lá chegavam e eram comercializados produtos de várias regiões: peles, pescados secos, defumados da

região do Báltico; especiarias, drogas e medicamentos do Oriente; pedras preciosas da Ásia.

A época das Cruzadas chegou, o Império grego ruiu e Constantinopla foi suplantada por Veneza na intermediação entre o Ocidente e o Oriente. Nesta época também floresceram as cidades de Gênova e Florença, entre outras cidades italianas. No Norte da Europa outra área fechada se desenvolveu, a do Báltico alemão, mas os mercadores alemães continuaram seu intenso comércio com Veneza, tornando-se esta última um lugar para aprendizado e instrução, aquisição de produtos orientais e tecnologia veneziana – mercantil e industrial.

Passando mais rapidamente pela História e enfocando o continente europeu, durante a época dos descobrimentos, entre os séculos XIV e XVI, houve a formação de potências navais e mercantis, a citar Portugal, Espanha e Holanda. A descoberta do Caminho Marítimo para as Índias, por Portugal, através do Cabo da Boa Esperança, fez com que os portugueses criassem nova rota do comércio das especiarias entre o Ocidente e o Oriente. Entre os séculos XVII e XVIII houve uma luta pela hegemonia mercantil e naval entre Holanda, Ilhas Britânicas e França, quando os ingleses mantiveram durante algumas décadas indústrias mais competitivas e em melhores condições que as dos países continentais por estarem estes exauridos pelas guerras napoleônicas.

Muita coisa aconteceu a partir do século XVIII e até antes da 1ª. Grande Guerra. Deu-se a revolução industrial através da invenção da máquina a vapor (criação do trem e do barco a vapor), houve progressos na indústria química que permitiram o aperfeiçoamento e barateamento dos produtos, foi efetivamente praticada a técnica do tráfego transoceânico e deu-se a abertura dos Canais de Suez e do Panamá. No final do século XIX foi criada a indústria automobilística. E a Alemanha, comparada com todas as outras potências mercantis, alcançou o maior desenvolvimento.

Na aurora do século XX houve a criação do avião. Mas, também, foi uma época de lutas pela hegemonia mercantil na Europa, época da 1ª. e 2ª. Guerras Mundiais. Com o término da 1ª. Grande Guerra, os EUA passaram de país

devedor para o país credor mais importante do mundo devido a exuberante capacidade de sua indústria de construção naval e bélica durante a guerra, com uma frota mercante só suplantada na época pelo Império Britânico. Em 1945, a Alemanha perde a 2ª. Grande Guerra para os aliados. E o único ganhador, também nesta vez, foram os EUA, pois apresentavam os melhores recursos em tecnologia, ciência, disposição de trabalho, coragem, criatividade, assim como em riquezas humana, agrícola e mineral, sendo detentor de recursos de energia.

Porém, com o final da 2ª. Guerra Mundial o mundo se viu envolvido em graves problemas, pois a destruição da economia dos países vencedores transformou-os também em vencidos. Em contrapartida, o elevado grau de produtividade da indústria americana não podia ser findo de um dia para outro. Todos os países tinham enormes necessidades internas, porém raramente dispunham de condições para importar. Foi então que os EUA, no intuito de resolver seus problemas de elevada produção industrial, aplicaram a maior operação econômica já conhecida na História, estendendo por anos a ajuda militar outorgada aos aliados durante a guerra, permitindo aos países estrangeiros mensuráveis alternativas econômicas e aumentando sobre estes sua influência política.

E como se desenvolveu a história do comércio internacional no Brasil? Desde seu descobrimento, em 1500, até sua independência política de Portugal, em 1822, a prática do comércio internacional era proibida, pois esta era exercida monopoliticamente pela Metrópole (Lisboa). Só a partir da monarquia brasileira efetuou-se o começo da soberania econômica do Brasil, sendo a efetiva desvinculação econômica de Portugal contabilizada a partir do comércio internacional do café, liderado por americanos e ingleses.

Durante a República até 1945, o comércio exterior brasileiro era de caráter extrativista com uma pequena capacidade de expansão. Houve tentativa de explorar o mercado externo através da borracha amazônica. Neste mesmo período, surgiram outros produtos como o cacau, a erva-mate e o algodão. Durante a década de 1930, houve uma forte alavancagem na produção industrial brasileira

através da efetiva utilização de equipamentos já instalados e aquisição de outros provenientes das indústrias atingidas pela crise de 1929 nos Estados Unidos.

Ainda segundo Labatut (1990), no período compreendido de 1946 a 1963, o comércio exterior do Brasil foi marcado por completa estagnação das exportações focadas em produtos primários e uma forte política restringindo as importações, consolidando assim um programa para processo de substituição de importação. Porém, esta política não gerou o esperado alívio cambial assim como também não gerou receita compensatória nas exportações; o valor da produção crescia reduzidamente em taxas e a grande maioria dos brasileiros eram de subempregados. Esta situação não se sustentava e, a partir da década de 60, o governo brasileiro optou, então, pelo desenvolvimento acelerado.

A partir de 1965, o Brasil reformulou completamente suas estruturas do comércio exterior de forma a que o slogan “Exportar é a solução” pudesse ser aplicado plenamente sem os velhos paradigmas dos tempos do Império. Foi criado o Conselho Nacional do Comércio Exterior – CONCEX, Governo e empresariado uniram-se na busca para solução conjunta de problemas, o sistema de promoção às exportações foi difundido através da parceria entre Itamaraty e CACEX (hoje, DECEX) e o país passou a importar para exportar.

A partir de 1974, com a crise e os aumentos dos preços do petróleo, o Brasil enfrentou novos desafios. Porém, não foi demolida a idéia da necessidade de complementação de poupança interna, investimentos e novas tecnologias através da intensificação do comércio exterior. E, em 1981, o país ocupava o grupo das dez maiores economias do mundo ocidental.

O Brasil vem desempenhando, desde então, uma posição de destaque no comércio internacional. Também dito por Keedi (2004), tem-se visto um excepcional esforço nacional no caminho do comércio exterior, com ações efetivas e paupáveis. E todas as medidas adotadas, em conjunção com a abertura econômica obtida a partir do início do decanato dos anos 90, introduziram a globalização no país e trouxe uma relevante importância à logística.

No próximo item será abordado como a logística está inserida no contexto do comércio internacional.

2.2. Comércio internacional e logística

Do ponto de vista de Keedi (2004), o comércio internacional é um conjunto de atividades diversas formando um todo completo e que não poderia sobreviver sem qualquer uma destas partes, aí se inserindo a logística. Porém, por circunstâncias atuais, a logística entre todas essas partes vem se destacando mais, em virtude de estar sendo o elemento diferencial na competição acirrada das empresas no mundo globalizado.

Segundo Rocha (2003), até idos dos anos 50, as empresas estavam voltadas para uma logística onde o enfoque era apenas sobre as atividades de transporte e armazenagem. Somente a partir daí foi percebida a importância da distribuição física dos produtos para os centros consumidores no momento do consumo e para os centros fabris no momento do uso em produção.

No enfoque dado por Wood & Johnson (1996), ‘logística’ é um termo associado ao processo ocorrido no meio militar durante a 2ª. Grande Guerra para o abastecimento das tropas aliadas em solos estrangeiros. A expressão “distribuição física” ou *outbound logistics* veio a ser usada a partir dos anos 60. Ela está relacionada com o fluxo externo do produto, ou seja, o produto final na ponta da linha de montagem até a entrega deste ao consumidor. É também considerada, por diversas razões, uma função de marketing.

Diversos fatores contribuíram para o crescimento da distribuição física como disciplina. O primeiro, foi a proliferação de produtos. Fabricantes começaram a oferecer seus produtos em diferentes cores e características, incrementando consideravelmente o espaço em prateleiras que os seus distribuidores dispunham.

O segundo foi o surgimento da tecnologia de computação: a logística gera e é altamente dependente de um massivo número de informações que precisam ser corretamente processadas para uma distribuição física eficaz.

O terceiro fator também está relacionado com o surgimento da tecnologia de informação; é o controle dos níveis de serviço ao cliente. Os *softwares* existentes nos dias de hoje possibilitam ao vendedor ter, rapidamente em sua tela, o rol e o status das ordens de compras listadas por data de colocação do pedido, prazo de entrega e pedidos já recebidos pelo cliente.

Fortemente relacionado com este fator está o quarto fator de desenvolvimento da distribuição física: o uso cada vez mais intensivo pelos clientes – grandes fabricantes – de controle de inventário e técnicas de ressurgimento através de *just-in-time*. Compradores demandam cada vez mais disciplina de seus fornecedores.

O quinto fator do crescimento relacionado à distribuição física é o uso de empresas transportadoras. Durante o meio e final dos anos 70, com a escalada dos preços de combustível impactando os custos de frete, os embarcadores tiveram que repensar como um todo os elementos de transportes envolvidos em seus processos de entrega.

Ainda segundo Wood & Johnson (1996), os modernos estudos envolvendo distribuição física estão focados no conceito de custo total na cadeia, ou seja, os custos de transporte não devem ser considerados isoladamente e sim com outros custos envolvidos como custos de embalagem e investimentos em inventários ou outros ativos que não façam parte do *core business* da empresa. Como exemplo simples e sempre dependente de estudos de viabilidade econômica, uma empresa no segmento comercial poderia reduzir seus custos fixos se usasse os serviços de armazenamento, manuseio, empacotamento e distribuição de uma empresa terceira.

Voltando a Rocha (2003), só após os anos 70 é que a logística começa a agregar novas funções, evoluindo da logística integrada – que envolve apenas

atividades produtivas – para o *supply chain management*, ou seja, interrelacionamento com o meio externo: fornecedores e clientes.

Segundo Long (2003), o desenvolvimento do “*supply chain*” resultou de teorias acadêmicas iniciadas através de um estudo onde se pensou na expansividade de se prover transporte de materiais/produtos através de um diagrama corporativo de operações. Então, o termo “*supply chain*” começou a ser uma gíria no meio cuja significância seria a de representar uma série de eventos interconectados a partir do plano de vendas, passando pelas ordens de compra, manufatura, transporte, armazenamento e distribuição até, finalmente, chegar na venda efetiva ao consumidor. Uma boa coordenação do *supply chain* poderia reduzir substancialmente os níveis de inventário. Desta forma, uma parte do capital que a empresa alocaria para este intuito por um determinado tempo poderia vir a ajudá-la diretamente em outro *front* de suas operações. Também impactaria positivamente na satisfação dos clientes, significando aumento da competitividade em cenários de competição extrema.

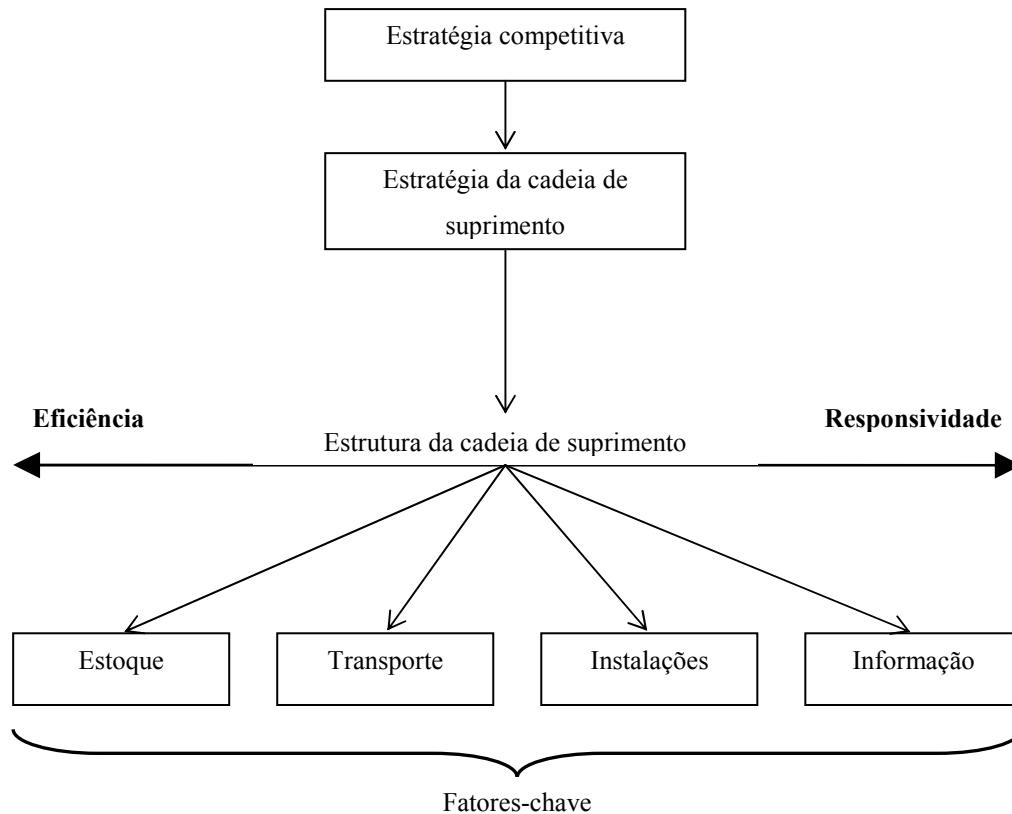
Nos dias atuais, vê-se a logística numa posição de maior destaque, vindo a ser responsável pela valorização das necessidades dos clientes e da agregação de valores aos produtos por intermédio de serviços. Assim, tem-se a logística empresarial como integração da administração de materiais com a distribuição física, proporcionando vitalização para a economia e para a empresa, além de ser um elemento-chave no incremento do comércio, seja nacional ou internacional.

2.3. Cadeia de suprimento e logística globalizada

Segundo Chopra e Meindl (2003), a concepção de uma empresa de sucesso está ligada a que as estratégias – competitiva e da cadeia de suprimento – estejam alinhadas. Resulta daí o “alinhamento estratégico” que é dado quando ambas possuem o mesmo objetivo, harmonizando todas as prioridades envolvidas: a do cliente e a da cadeia de suprimento. De forma que, para que este equilíbrio seja possível, faz-se necessário que a empresa empregue quatro fatores-chave no que concerne a cadeia de suprimento: “estoque” (matéria-prima, produtos em processamento, produto acabado), “transporte” (movimentação do estoque entre

pontos), “instalações” (locais de produção e armazenamento) e “informação” (dados e análises para estoque, instalações e clientes). Uma boa ilustração é mostrada pela Figura 1.

Figura 1: Estrutura de tomada de decisões na cadeia de suprimento.



Fonte: Chopra e Meindl, 2003, p.52.

A empresa então, encontrando o ponto de equilíbrio entre a eficiência e a responsividade de sua cadeia de suprimento e garantindo o atendimento de sua demanda, terá a condição necessária para seu alinhamento estratégico. Existem muitos obstáculos para esse equilíbrio; porém se, por um lado eles criam dificuldades, por outro eles permitem novas chances no aperfeiçoamento do gerenciamento da cadeia de suprimento.

Podem-se listar alguns obstáculos existentes hoje na procura pela empresa do seu alinhamento estratégico. Não se pode chamá-los de definitivos ou mesmo considerá-los estáticos já que eles vêm se desenvolvendo e se transformando com o passar dos anos e com a evolução do mundo:

- Proliferação de produtos. Cada vez mais o mercado exige produtos customizados. A previsão sobre demandas e atendimento das mesmas se torna complicado. Surge o *E-business*, simplificando a oferta e tendencionando cada vez mais a customização do produto pelo cliente.
- Redução do ciclo de vida dos produtos. Esta redução obriga a cadeia de suprimento estar em constante realinhamento para produção e entrega dos produtos substitutivos, além da incerteza por esta nova demanda.
- Exigências crescentes dos clientes para tempo de ressuprimento, custo e desempenho dos produtos. Isso não necessariamente representa um aumento na demanda. Atualmente, a cadeia de suprimento é obrigada a oferecer mais como forma de sobrevivência.
- Fragmentação da cadeia de suprimento. Nos últimos anos, a terceirização em setores menos centrais, antes inerentes dentro de uma mesma empresa, cresceu. Com isso, foi possível um aproveitamento de qualidades de fornecedores e clientes não possuídas por ela. Entretanto, esta fragmentação causou uma dificuldade na coordenação da cadeia de suprimento que poderá causar uma redução na sua lucratividade total, visto que interesses pontuais possam ser considerados acima dos da cadeia como um todo.
- Globalização. Um expressivo aumento do comércio exterior como decorrência da diminuição de restrições comerciais por parte dos governos trouxe impactos importantes para a cadeia de suprimento: as cadeias de suprimento passaram a ser globais (o gerenciamento é mais complicado) e houve um aumento da concorrência pelas empresas participantes.

Segundo Bowersox & Closs (2001), com a intensificação do comércio internacional as necessidades logísticas aumentaram proporcionalmente em função da necessidade de serem criadas cadeias de suprimento mais longas por conta de maiores distâncias, com um maior número de documentação ou sistema de informação e também pelas maiores incertezas vigentes neste meio.

As alianças entre empresas proporcionam vantagens no que concerne a economia operacional aliada à experiência local. Por meio das operações

globalizadas e através do comércio, as empresas estarão aptas para o aumento de sua lucratividade assim como da sua economia de escala. E a logística poderá auxiliar a superar esses desafios a partir do momento que sejam consideradas alianças para efetivo aproveitamento da expertise dos parceiros na escolha das alternativas existentes e de sua maior capacitação na tomada de decisão, o que remete de imediato a discorrer sobre um ramo de empresas que vem se especializado em serviços logísticos terceirizados: os operadores logísticos.

2.4. Operadores logísticos

Segundo Wood & Johnson (1996), empresas terceiras ou *third parties* são empresas intermediárias na indústria dos transportes. Porém, este segmento declina em algumas categorias como: corretores de transportes (*transportation brokers*); agentes domésticos expedidores de frete – terrestre e aéreo (*domestic freight forwarders*); cooperativas de embarcadores (*shippers' cooperatives*); empresas de aluguel de *containers* (*container leasing company*); e, por fim e de interesse para este trabalho, as empresas provedoras de serviços logísticos. Este último grupo oferece serviço no gerenciamento dos serviços logísticos. A gama de serviços oferecidos pode variar, mas usualmente estas empresas gerenciam o fluxo de matérias-primas, partes, peças e/ou produtos de seus clientes.

Fleury (1999) define operadores logísticos como sendo “um fornecedor de serviços logísticos integrados, capaz de atender a todas ou quase todas as necessidades logísticas de seus clientes, de forma personalizada”.

De acordo com Bowersox & Closs (2001), as alianças logísticas que envolvem prestadores de serviços logísticos e embarcadores estão em andamento no mundo todo. Estas alianças estão diretamente ligadas ao entendimento pelo empresariado na necessidade de foco de atuação de suas empresas dentro dos seus mercados, onde existe a necessidade de alocamento de sua real competência. Desta forma, as atividades logísticas são ótimas candidatas ao processo de terceirização.

Uma boa parte destes prestadores de serviços logísticos anexou à sua competência, novos e diferentes serviços, gerando assim uma agregação de valor ao produto final oferecido aos seus clientes. Desta forma, passam a oferecer uma gama maior de serviços logísticos tendo o cliente que se preocupar apenas com um único fornecedor. De maneira geral, o operador logístico executa todo o serviço de forma completa onde, para que isso seja possível, cria alianças com outras empresas logísticas atuantes em outros segmentos.

Como discorrido por Chraim (2000), encontra-se no Brasil diversos exemplos de armazéns gerais que desempenham corretamente o papel de operadores logísticos. Pode-se citar o caso da transportadora Rapidão Cometa que, fazendo um sofisticado trabalho no uso de *cross-docking*, implementou um eficiente sistema de operação logística com garantia de agilidade e considerável diminuição nos custos dos clientes no que concerne a armazenagem e distribuição dos produtos nas regiões Norte e Nordeste do país. Seus principais clientes neste processo foram a Seagram do Brasil (bebidas), Hoechst (produtos químicos), Agfa (produtos gráficos), Agrevo (defensivos agrícolas) e Help (palhas de aço).

Uma outra definição para operadores logísticos é dada, agora, por um profissional da área. Em artigo, Neves (*Revista Carga & Cia*, Set/03) define operadores logísticos como sendo:

Operadores logísticos são empresas capacitadas a prestar uma ampla variedade de serviços logísticos, de forma integrada. São empresas aptas não só a operar, mas também a planejar e gerenciar os processos logísticos. O “coração” do Operador Logístico é o Departamento de Engenharia Logística. É essa a área provida de pessoas, metodologia, ferramentas e banco de dados para o planejamento e execução de projetos logísticos. É ela quem oferece suporte técnico para a elaboração das propostas, para a implementação e monitoramento das operações e quem realiza as melhorias contínuas solicitadas pelos Clientes.

Pode-se ver nos dias atuais que muitos operadores logísticos vêm surgindo do ramo de transportes e também do ramo de armazéns gerais. Estes últimos estão transformando seus terminais em recintos alfandegários e oferecendo serviços logísticos conexos aos seus clientes, do desembaraço aduaneiro ao manuseio, guarda, armazenamento e até industrialização dos produtos.

O item a seguir discorre sobre o que são os recintos alfandegados e seu funcionamento.

2.5. Recintos alfandegados

Conforme Decreto nº 4.543, de 26/12/02, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, no seu Capítulo III – Dos Recintos Alfandegados, Seção I – Das Disposições Preliminares, encontra-se a definição jurídica para recintos alfandegados:

Art. 9º. Os recintos alfandegados serão assim declarados pela autoridade aduaneira competente, na zona primária ou na zona secundária, a fim de que neles possa ocorrer, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de:

- I - mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial;
- II - bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados; e
- III - remessas postais internacionais.

Segundo Long (2003), “porto” é definido como uma interseção entre diferentes modos de transporte, enquanto “armazém” é definido como sendo um lugar para movimentação e guarda de materiais. Já “*facility*” é um termo geral usado para localidades onde as atividades logísticas são o descarregamento de materiais – particularmente plantas de manufatura – e armazenagem. Existe uma área cinza entre o que vem a ser um “porto” e o que é uma “*facility*”.

O que se denomina de “recinto alfandegado” não é considerado como sendo um “porto” ou um “armazém”. Ele vem a ser um tipo de *facility* que vem tendo importante participação na logística internacional. Os recintos alfandegados estão localizados em determinadas regiões dentro do país, mas que, para efeitos de alfândega, são considerados como “fora do país”. São áreas fisicamente segregadas e seladas onde sua operação é aprovada via especificação do governo federal. São espaços físicos sob controle alfandegário. Existem recintos alfandegados tanto nas zonas primárias quanto nas zonas secundárias.

O propósito da existência de recintos alfandegados é encorajar o comércio internacional através de flexibilização das regras de importação e exportação. A

utilização de recinto alfandegado permite que uma empresa faça importação de mercadoria e deixe-a armazenada lá, por certo período de tempo, com suspensão temporária de tributos. Em adição, vários outros serviços são permitidos enquanto a carga permanecer dentro do recinto alfandegado. Um dos exemplos para uso destes recintos é o de dar tempo para que a empresa importadora cumpra todas as disposições necessárias para importação de mercadorias; desta forma, eles estariam ajudando ao importador a fazer sua parte do trabalho. Um exemplo de utilização de recintos alfandegados nas zonas secundárias (ver definição no Glossário) é do descongestionamento de portos e aeroportos, pois estes seriam, em termos de concepção da sua utilização, lugares apenas de passagem das mercadorias. Além disso, a existência de recintos alfandegados incentiva a criação de postos de trabalho.

A seguir podem ser citadas algumas das razões para o uso de recintos alfandegados:

- Postergação de tributação. Durante o período que a mercadoria esteja no terminal alfandegado os impostos de importação ou exportação ficam suspensos.
- Evita tarifas antes do embarque. Uma carga de exportação pode sair da fábrica e ser direcionada à um recinto alfandegado com suspensão dos tributos de exportação até que ela seja efetivamente exportada.
- Processamento industrial. Este serviço está bastante ligado a cargas em recintos alfandegados destinadas à exportação, mas também pode ocorrer em cargas importadas e alocadas nos mesmos.
- Correção de documentação. A autoridade alfandegária pode determinar que uma carga de importação não esteja com sua documentação correta conforme as leis alfandegárias, sendo necessária uma correção. Neste período, o importador pode optar por manter a carga em recinto alfandegado com suspensão de tributos até que a correção seja efetivada.
- Venda. Uma carga pode ser mantida e vendida enquanto estiver em recinto alfandegado.

Por que o governo permite o estabelecimento de recintos alfandegados se a tributação da importação ou exportação pode ficar suspensa, dependendo do tipo de regime aduaneiro, por até o máximo de três anos? Primeiramente, porque os recintos alfandegados promovem uma flexibilidade para transportadores e embarcadores. Sem eles, qualquer erro poderia representar o retorno da mercadoria ao país de origem e isto seria uma solução bastante cara para todos. Outro benefício dos recintos alfandegados é que eles representam um excelente caminho para países com economia não estabilizada, onde empresas estrangeiras poderiam ter certo receio em fazer negócios, dada às incertezas. O recinto alfandegado dá uma segurança muito maior à realização de negócios.

2.6. Regimes aduaneiros especiais

No Brasil, para os regimes comuns de importação e exportação de mercadorias é necessário que sejam feitos os pagamentos de tributos. Porém, com o objetivo de agilização do comércio exterior e atendimento de certas tipicidades em determinados casos, o governo criou processos para permitir a entrada ou saída de mercadorias do território aduaneiro com suspensão ou isenção de tributos. Esses processos são chamados de “Regimes Aduaneiros Especiais” e alguns estão enumerados abaixo, com definições dadas pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC (Regimes Aduaneiros Especiais) e encontradas em seu site (ver Referência Bibliográfica):

- Admissão Temporária: permite a importação de bens que devam permanecer no País durante prazo e finalidade fixados, com suspensão de tributos na importação, retornando ao exterior sem sofrer modificações que lhes confirmem nova individualidade. Também poderão ser submetidos a este regime bens destinados à prestação de serviços ou a produção de outros bens, desde que com o pagamento proporcional dos impostos federais incidentes na importação, de acordo com o tempo de permanência no País.
- Depósito Alfandegado Certificado – DAC/DUB: permite considerar exportada com todos os efeitos – fiscais, creditícios e cambiais – a mercadoria nacional depositada em recinto alfandegado no Brasil,

vendida a pessoa sediada no exterior, mediante contrato de entrega no território nacional e à ordem do adquirente. É exigência que a mercadoria seja vendida mediante um contrato DUB – *Delivered Under Customs Bond*, que obriga o vendedor brasileiro a colocar a mercadoria à disposição do comprador estrangeiro em local alfandegado autorizado e por este designado. Este regime foi criado com o objetivo de desvincular algumas exportações da necessidade de transferência física da mercadoria para o exterior.

- Depósito Aduaneiro de Distribuição – DAD: permite, mediante termo de responsabilidade, o entrepostamento de mercadorias estrangeiras importadas sem cobertura cambial e destinadas à exportação, à reexportação para terceiros países e ao despacho para consumo.
- Depósito Afiançado – DAF: permite a estocagem, com suspensão do pagamento de impostos, de materiais importados sem cobertura cambial, destinados à manutenção e ao reparo de embarcação ou de aeronaves pertencentes a empresa autorizada a operar no transporte comercial internacional e utilizadas nesta atividade.
- Depósito Especial – DE: permite a estocagem de partes, peças e materiais de reposição ou manutenção, com suspensão do pagamento de imposto, para veículos, máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, estrangeiros, nacionalizados ou não, nos casos definidos pelo Ministro da Fazenda.
- Drawback: como incentivo à exportação, compreende a suspensão, isenção ou restituição, total ou parcial, dos tributos incidentes na importação de mercadoria utilizada na industrialização de produto exportado ou a exportar.
- Depósito Franco: permite, em recinto alfandegado, a armazenagem de mercadoria estrangeira para atender ao fluxo comercial de países limítrofes com terceiros países.
- Entreposto Aduaneiro: permite, na importação e na exportação, o depósito de mercadorias, em local determinado, com suspensão do pagamento de tributos e sob controle fiscal. É condição para admissão neste regime que a mercadoria seja importada sem cobertura cambial. As mercadorias, dentro do recinto alfandegado, sob este regime e de

acordo com a IN SRF 241 de 06/11/02, poderão ser submetidas às seguintes operações: (a) exposição, demonstração e teste de funcionamento; (b) industrialização; e (c) manutenção e reparo.

- Regime Aduaneiro Especial de Entrepasto Industrial sob Controle Informatizado – RECOF: permite a empresa importar, com ou sem cobertura cambial, e com suspensão do pagamento de tributos, sob controle aduaneiro informatizado, mercadorias que, depois de submetidas a operação de industrialização, sejam destinadas a exportação. Neste regime existe a possibilidade de venda de parte da mercadoria ao mercado interno. As empresas beneficiárias deste regime deverão exportar anualmente o equivalente a US\$ 10 milhões (setores de informática e telecomunicações) e US\$ 20 milhões (setores aeronáutico e automotivo) e, necessariamente, pertencer a um desses 4 segmentos.
- Exportação Temporária: permite a saída do País, com suspensão do imposto de exportação, de mercadoria nacional ou nacionalizada, condicionada a reimportação em prazo determinado, no mesmo estado em que foi exportada.
- Trânsito Aduaneiro: permite o transporte de mercadorias, sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão de tributos.

2.7. Portos secos (*dry ports*)

Segundo Rocha (2003), a conceituação para portos secos na Europa difere da aplicada no caso brasileiro. Na Europa, eles são considerados como um ponto no interior para o qual a mercadoria, chegada via aquaviária, é levada e entregue; ou seja, é uma extensão do porto no interior do país. Já no Brasil, eles são estações aduaneiras onde pode ser feito despacho aduaneiro e onde os regimes aduaneiros especiais podem ser aplicados. A diferença fundamental entre a utilização dos *dry ports* na Europa e no Brasil é que, no Brasil, eles necessariamente possuem controle aduaneiro.

Numa visão bem abrangente, Rocha (2003) define portos secos como terminais de carga onde há a possibilidade de obtenção de benefícios fiscais, tanto para cargas exportadas como para importadas, inclusive possibilitando também uma série de outras atividades reguladas pela Aduana. O autor afirma que, para uma completa aceção de sua definição, os portos secos deveriam ser “terminais rodoviários ou ferroviários que recebessem cargas em *containers*, recebidas ou destinadas a porto marítimo ou fluvial”.

Conforme Decreto nº 4.765, de 24/06/03, dando nova redação ao Decreto nº 4.543, de 26/12/02 já citado anteriormente, encontra-se a definição 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 e de exportação, ou apenas de exportação, tendo em vista as necessidades e condições locais.

Art. 12. As operações de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, bem assim 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.

Os serviços desenvolvidos em um porto seco podem ser delegados à pessoas jurídicas ou de direito privado que tenham como principal objeto social (cumulativamente ou não) a armazenagem, guarda ou transporte de mercadorias. A delegação é efetivada mediante permissionamento de serviço público após realização de concorrência licitatória. O porto seco é instalado preferencialmente adjacente às regiões produtoras ou consumidoras.

Os *dry ports* surgiram com o objetivo de desafogar as zonas primárias (portos, aeroportos e pontos de fronteira) e interiorizar o serviço de aduana. Eles foram projetados de forma a agilizar os processos de desembaraço alfandegário na

exportação e na importação e permitir a agregação de serviços que adicionam valor ao *global supply chain*.

As vantagens na utilização dos portos secos para a prestação de serviços aduaneiros, de armazenagem e de industrialização podem ser enumeradas abaixo.

- Logística aduaneira: procedimentos aduaneiros executados próximo ao estabelecimento dos exportadores e/ou importadores.
- Logística de armazenagem: os portos secos podem ser usados como Centros de Distribuição, globais ou não.
- Conceito de condomínio logístico: permissão ao cliente para abertura de filial para emissão diretamente de NF do local de armazenagem.
- Logística de industrialização: pequenas empresas que não possuam planta fabril podem se beneficiar do regime de industrialização alfandegada.
- Conferência e despacho das mercadorias nos armazéns alfandegados, com acompanhamento permanente da Fiscalização Aduaneira.
- Maior rapidez e agilidade na liberação de cargas.
- Operação com os regimes aduaneiros especiais.
- Nacionalização parcial dos produtos (por lotes).
- Armazenamento de mercadorias nacionais ou nacionalizadas, por tempo indeterminado.
- Economia de custos: taxas cobradas costumam ser menores que as taxas cobradas nas zonas primárias.
- Flexibilização dos custos financeiros: postergação do pagamento dos tributos até o momento da nacionalização da mercadoria, caso operando um regime aduaneiro especial (suspensão temporária do Imposto de Importação, IPI e ICMS).
- Troca de custos fixos por variáveis, melhores controles e sistemas de informação.
- Quando operando o regime DAC/DUB, a emissão do CDA – Certificado de Depósito Alfandegado pelo porto seco, vinculado a admissão da mercadoria exportada em seu recinto, representando a transferência de propriedade do vendedor brasileiro para o comprador

estrangeiro, permite que o exportador brasileiro possa pleitear a antecipação do fechamento do câmbio junto ao Banco Central do Brasil.

- Exportação Siscomex MIC/DTA – Operações Rodoviárias. Permite o desembaraço sobre rodas, saindo o veículo lacrado e conferido pela Receita Federal, sem necessidade de conferência na aduana de transposição de fronteira.
- Variedade de serviços prestados: unitização/desunitização, embalagem, limpeza de *containers*, etiquetagem, reparos, formação de kits, retirada de amostras, dentre outros.
- Atendimento personalizado.
- Maior extensão do prazo para liberação de mercadoria importada.
- Transferências para os armazéns gerais das cargas já nacionalizadas, com menor custo de armazenamento.
- Emissão de certificados de depósito ou *warrants*, reconhecidos por empresas e bancos.
- Segurança contra roubo, incêndio, avaria, danos ou extravios.

O tema “Portos Secos” será abordado em detalhe a partir deste capítulo, como sendo o foco principal da dissertação.