

7. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ADUANEIRAS. **Integração Express Mail Service** (notícias eletrônicas). Resenha dos principais jornais brasileiros. Disponível em: <http://www.aduaneiras.com.br/>. Vários emails recebidos por claudia.louzada@comcast.net em 2005.

Aliança Pró-Modernização Logística do Comércio Exterior – Procomex. **Recomendações para uma administração alfandegária moderna, eficiente e eficaz**. Documento técnico do Procomex, versão 01. Disponível em: <http://www.procomex.com.br/material.htm> Acesso em: 25 jan. 2005.

AMARAL, Daniel Severo. Gerente de Operações da Eadi São Bernardo do Campo – Integral Transportes e Agenciamento Marítimo Ltda. **Uma panorâmica dos portos secos e o RECOF automotivo**. Entrevista concedida a Cláudia Louzada. São Bernardo do Campo, 07 nov. 2003.

Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros – Abepra. **Boletim Informativo Quinzenal da Abepra**. Ano I, nos. 1 a 7. Disponível em: <http://www.abepra.org.br/>. Acesso em: 12 jan. 2005.

Associação Brasileira dos Transportadores de Cargas – ABTC. Criação de porto seco industrial facilitará as exportações das pequenas empresas. **ABTC News**. Informe de 16 ago. 2004, fonte Net Marinha. Disponível em: <http://www.abtc.org.br/info.php?codigo=3051>. Acesso em: 18 jan. 2005.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento**. São Paulo: Editora Atlas, 2001.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Lei nº 8.987, de 13/02/1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25/02/1995. Arquivo disponível para *download* em: <http://209.161.96.174/fenop/legis/18987.html>. Acesso em: 23 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto nº 1.910, de 21/05/1996. Dispõe sobre a concessão e a permissão de serviços desenvolvidos em terminais alfandegados de uso público, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23/05/1996. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/Ant2001/Ant1999/Dec191096.htm>. Acesso em: 09 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto nº 2.168, de 28/02/1997. Amplia as hipóteses de outorga de regimes aduaneiros e os prazos de concessão

ou permissão de recintos alfandegados de uso público. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 03/03/1997, p.3.215/16.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto n° 2.763, de 31/08/1998. Dispõe sobre a transferência da concessão ou permissão ou do controle societário da concessionária ou da permissionária prestadora de serviços em terminais alfandegados de uso público e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 01/09/1998. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/Ant2001/Ant1999/Dec276398.htm>. Acesso em: 15 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. **Anexo I do edital da concorrência SRF/SRRF/8ª RF**. Contrato de permissão para prestação de serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias em estação aduaneira interior. Publicação de 1998.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto n° 3.345, de 26/01/2000. Altera o Decreto n° 1.910, de 21/05/1996, o Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto n° 91.030, de 05/03/1985, e o Decreto n° 2.412, de 03/12/1997. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27/01/2000. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/Ant2001/2000/Dec33452000.htm>. Acesso em: 09 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 026, de 01/03/2000. Dispõe sobre operações em estações aduaneiras de interior – EADI instalada na Zona Franca de Manaus. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 03/03/2000. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/Ant2001/2000/in0262000.htm>. Acesso em: 09 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 055, de 23/05/2000. Estabelece termos e condições para instalação e funcionamento de terminais alfandegados de uso público. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26/05/2000. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/Ant2001/2000/in0552000.htm>. Acesso em: 09 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 109, de 08/12/2000. Estabelece termos e condições para a transferência de concessão ou permissão ou do controle societário da concessionária ou da permissionária prestadora de serviços em terminais alfandegados de uso público. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12/12/2000. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/Ant2001/2000/in1092000.htm>. Acesso em: 09 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 070, de 24/08/2001. Altera a IN SRF n° 55/00, de 23/05/2000. **Diário**

Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 28/08/2001. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2001/in0702001.htm>. Acesso em: 09 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto n° 3.923, de 17/09/2001. Dispõe sobre os locais autorizados a operar o regime especial de entreposto aduaneiro e revoga dispositivos do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto n° 91.030, de 05/03/1985. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18/09/2001. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2001/Dec3923.htm>. Acesso em: 15 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 200, de 01/10/2002. Dispõe sobre o cadastro geral de pessoa jurídica. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 01/10/2002. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2002/in2002002.htm>. Acesso em: 12 mar. 2005.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 212, de 07/10/2002. Altera a IN SRF n° 55/00, de 23 mai. 2000. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14/10/2002. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2002/in2122002.htm>. Acesso em: 09 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 241, de 06/11/2002. Dispõe sobre o regime especial de entreposto aduaneiro na importação e na exportação. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 08/11/2002. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2002/in2412002.htm>. Acesso em: 09 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 248, de 25/11/2002. Dispõe sobre a aplicação do regime de trânsito aduaneiro. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27/11/2002. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2002/in2482002.htm>. Acesso em: 09 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto n° 4.543, de 26/12/2002. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30/12/2002. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2002/dec4543.htm>. Acesso em: 15 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 289, de 27/01/2003. Altera a IN SRF n° 241, de 06/11/2002. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28/01/2003. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2003/in2892003.htm>. Acesso em: 09 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto n° 4.765, de 24/06/2003. Altera o Decreto n° 4.543, de 26/12/2002. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25/06/2003. Arquivo disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2003/dec4765.htm>. Acesso em: 15 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 356, de 02/09/2003. Altera a IN SRF n° 241, de 06/11/2002. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 04/09/2003. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2003/in3562003.htm>. Acesso em: 09 out. 2003.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 417, de 20/04/2004. Dispõe sobre o regime aduaneiro especial de entreposto industrial sob controle informatizado - RECOF. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27/04/2004. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2004/in4172004.htm>. Acesso em: 21 mar. 2005.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 463, de 19/10/2004. Altera a IN SRF n° 241, de 06/11/2002. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21/10/2004. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2004/in4632004.htm>. Acesso em: 08 fev. 2005.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. Aduana e Comércio Exterior. **Portos secos**. Arquivo disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/Eadi.htm>. Acesso em: 06 out. 2003.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Regimes aduaneiros especiais**. Arquivo disponível em: <http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/secex/regAduEspeciais/QuadroResumo.pdf>. Acesso em: 18 fev. e 06 abr. 2005.

BUSSINGER, Frederico Victor Moreira; NOGUEIRA NETO, Thomaz de Aquino. **Produção industrial e prestação de serviço em recintos alfandegados**. São Paulo: IDELT-ma, 2004. 34p. Relatório encomendado pelo Conselho Diretor da Abepra junto à especialistas.

CHOPRA, Sunil; MEINDL, Peter. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos – estratégia, planejamento e operação**. São Paulo: Prentice Hall, 2003.

CHRAIM, Macul. **Aliança empresarial no setor de transportes: estratégia para dinamizar o transporte de encomendas em ônibus**. Santa Catarina, 2000. 236p. Tese de Doutorado (Especialização em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina.

CLENDENNING, Alan. Remote tax-free Manaus faces an uncertain future. **The Miami Herald**, Miami, 7 jul. 2005. International edition, capa e p.48.

Comércio Exterior e Marketing Internacional. ALL: integrando operações logísticas. **Global 21**. Entrevista com Leda Sara Xavier Castanheira, em 01 jun. 2004. Artigo disponível para *download* em: <http://www.global21.com.br/entrevistas/entrevista.asp?cod=236>. Acesso em: 20 jan. 2005.

Comércio Exterior e Marketing Internacional. Logística II – apagão pode atrapalhar retomada do desenvolvimento, diz empresário. **Global 21**. Notícia, fonte Agência Brasil, 16 ago. 2004. Disponível para *download* em: <http://www.global21.com.br/materias/materia.asp?tipo=noticia&cod=5961>. Acesso em: 21 jan. 2005.

COOKE, James A. Exclusive survey: out with the old; Readers upgrade supply chain software. **Logistics Management**. Artigo ed. mai. 2005. Pág 34-38. www.logisticsmgmt.com.

CRUZ, Eduardo. A nova vocação dos portos secos. **Revista Trade & Transport**, nº 86. Artigo ed. jul. 2004. Pág. 42-46.

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese**. 18ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.

Federação Nacional dos Operadores Portuários – Fenop. Website: <http://www.fenop.com.br/> Acesso em: 18 jan. 2005.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da língua portuguesa**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1986.

FLEURY, Paulo Fernando. Vantagens competitivas e estratégicas no uso de operadores logísticos. **COPPEAD-CEL**. Arquivo disponível em: <http://www.coppead.ufrj.br/pesquisa/cel/new/fs-pesquisa.htm>, Rio de Janeiro: 1999.

GARCIA, Sílvia. Recintos alfandegados devem se adequar à IN nº 4. **Sem Fronteiras**. Ed. 331: 28 mar. 2005. Arquivo disponível em: <http://www.aduaneiras.com.br/noticias/semfronteiras/default.asp?m=2&artigo=2970>. Acesso em: 28 mar. 2005.

HOUAISS, Antônio. **Mini-Webster's dicionário inglês/português português/inglês**. 3ª tiragem. Rio de Janeiro: Record, 1986.

Instituto de Estudos das Operações de Comércio Exterior – ICEX.
Website: <http://www.icex.com.br/> Acesso em: 20 jan. 2005.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional: veículo prático de competitividade**. 2ª ed. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2004.

LABATUT, Ênio Neves. **Teoria e prática de comércio exterior**. 3ª ed. São Paulo: Edições Aduaneiras, 1990.

LONG, Douglas. **International logistics: global supply chain management**. Massachusetts: Kluwer Academic Publishers, 2003.

LONGMAN. **Dictionary of american english**. New York – USA, 2002.

MALINVERNI, Cláudia. Eadi's: momento de decisão. **Revista Tecnológica**, nº 90. Artigo ed. mai. 2003. Informação do mercado brasileiro de Eadis em [tabelaEADI03.pdf](#), disponível para *download* em: <http://www.tecnologica.com.br/site/5%2C1%2C26%2C2326.asp>. Acesso em: 18 jan. 2005.

MASCARENHAS, Luís Manoel. Portos secos: abertura e simplificação para o mercado. **Sem Fronteiras**. Ed. 328: 07 mar. 2005. Disponível em: <http://www.aduaneiras.com.br/noticias/semfronteiras/default.asp?m=2&artid=2942>. Acesso em: 09 mar. 2005.

MEIRELES, Cesar. Diretor da Integral Transportes e Agenciamentos Marítimos Ltda. **Publicação eletrônica** (mensagem pessoal). Mensagem recebida por claudia@lachmann.com.br em 06 out. 2003.

NEVES, Marco Antonio Oliveira. Devem as transportadoras se transformar em operadores logísticos? **Revista Carga & Cia**. Artigo ed. set. 2003.

OEDA, Rogério. Supervisor Comercial – Oceanus Agência Marítima Ltda, Rio de Janeiro. **Publicação eletrônica** (mensagem pessoal). Mensagens recebidas por claudia.louzada@comcast.net em 31 mar. e 7 abr. 2005.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Modernização dos portos**. 3ª ed. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2000.

PONTES, Yone Silva (Org.). **Dicionário sobre o comércio exterior**. 3ª ed. São Paulo: Edições Aduaneiras, 1990.

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO. **Normas para apresentação de teses e dissertações**. Rio de Janeiro. PUC-Rio, 1980.

Portos, Marinha Mercante, Indústria Naval e *Offshore*. Cade prevê julgar THC2 no fim do mês. **Revista Portos e Navios**. Resenha de notícia publicada no jornal A Tribuna de Santos, em 18 abr. 2005. Disponível em:

http://www.portosenavios.com.br/noticia_dia.php?cod=5742. Acesso em: 19 abr. 2005.

ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Logística & aduana**. 2ª ed. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2003.

SIMÃO, Rivadavia. Diretor da Abepira. Diretor Financeiro do Grupo Lachmann, acionista da Integral Terminais – Integral Transportes e Agenciamentos Marítimos S/A. **Publicação eletrônica** (mensagem pessoal). Mensagens recebidas por claudia.louzada@comcast.net em 31 mar. e 08 abr. 2005.

TAVARES, Marcos Leandro. Gerente de TI do Grupo Lachmann, acionista da Integral Terminais – Integral Transportes e Agenciamentos Marítimos S/A. **Publicação eletrônica** (mensagem pessoal). Mensagem recebida por clouzada@hotmail.com, via MSN, em 10 jun. 2005.

THOMPSON, George W.; PETERSEN, Catherine J.. **A primer of international ocean and air transportation**. Dayton, OH: Global Training Center, Inc., December 2003.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 4ª ed. São Paulo: Editora Atlas, 2003.

VIEIRA FILHO, C. Cesar Meireles. **A influência da EADI Salvador na competitividade do polo de informática, eletro-eletrônicos e telecomunicações de Ilhéus durante a primeira década do terceiro milênio**. Salvador, 2002. 129p. Dissertação de Mestrado (Especialização em Administração) – Universidade Federal da Bahia.

WESTWOOD, John. **O plano de marketing – como elaborar um plano de marketing competente, objetivo e vencedor**. São Paulo: Makron Books, 1991 p.90-92.

WOOD, Donald F.; JOHNSON, James C.; **Contemporary transportation**. 5th ed. New Jersey: Prentice Hall, 1996.

WYSOCKI, Robert K.; MCGARY, Rudd. **Effective Project Management**. Indianapolis: Wiley Publishing, Inc., 2003.

8. GLOSSÁRIO

Abepira	Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros.
ABTC	Associação Brasileira dos Transportadores de Cargas.
AFRMM	Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante.
AG	Armazém geral.
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários.
ANUT	Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga.
Apex Brasil	Agência de Promoção de Exportações.
BL	<i>Bill of Lading</i> . Conhecimento de embarque expedido e fornecido pelo armador ao embarcador, declara o recebimento de determinada carga a bordo e o frete pago ou a ser pago. É ao mesmo tempo um recibo e um contrato de transporte.
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.
<i>Break bulk</i>	Carga solta.
Cade	Conselho Administrativo de Defesa Econômica – Ministério da Justiça.
Canal verde	Sem conferência física nem documental pela Receita Federal.
Capatazia	Despesas de manuseio de carga dentro do terminal portuário ou aeroportuário. Também conhecida como <i>terminal handling charge</i> .
CCEx	Comunidade do Comércio Exterior.
CD	Centro de distribuição.
CDA	Certificado de Depósito Alfandegado.
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica.
COANA	Coordenação-Geral de Administração Aduaneira.
Cofins	Contribuição para Financiamento da Seguridade Social.
<i>Container reefer</i>	<i>Container</i> refrigerado ou frigorífico.
DA	Declaração de Admissão.
DAC	Depósito Alfandegado Certificado.
DECEX	Departamento de Operações de Comércio Exterior – MDIC.
DI	Declaração de Importação.
<i>Door to door</i>	Porta a porta.
<i>Drawback</i>	Reembolso de direitos aduaneiros.
DTA	Declaração de Trânsito Aduaneiro.
DUB	<i>Delivered Under Customs Bond</i> . Entregue ou liberado sob a custódia da Alfândega.

Eadi	Estação Aduaneira de Interior, também conhecida como Porto Seco.
EDI	<i>Electronic data interchange</i> . Troca eletrônica de dados.
EPZ	<i>Export processing zone / industrial free zone</i> .
ERP	<i>Enterprise resource planning</i> . Planejamento de recursos da empresa. Sistema integrado de informação dos dados de uma empresa que possibilita a gestão de seu negócio.
EUA	Estados Unidos da América.
Fiesp	Federação das Indústrias do Estado de São Paulo.
<i>Freight forwarder</i>	Fornecedor de serviços logísticos incluindo transporte nacional e internacional, assim como serviços correlatos ao transporte como compra de contrato para cobertura de seguro.
FTZ	<i>Free trade zone</i> .
Fundaf	Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização.
I.I.	Imposto de Importação.
ICEX	Instituto de Estudos das Operações de Comércio Exterior.
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadoria.
IN	Instrução Normativa.
Infraero	Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária.
IPA	Instalação Portuária Alfandegada.
IPI	Imposto sobre Produto Industrializado.
IRB	Instituto de Resseguros do Brasil.
ISPS Code	<i>International Ship and Port Facility Code</i> .
MANTRA	Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento.
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.
MIC	Manifesto internacional de carga.
NF	Nota fiscal.
OIT	Organização Internacional do Trabalho.
OMA	Organização Mundial das Aduanas.
OMC	Organização Mundial do Comércio.
PIB	Produto Interno Bruto.
PIS	Programa de Integração Social.
PL	Patrimônio líquido.
Procomex	Aliança Pró-Modernização da Logística do Comércio Exterior.
PSI	Porto seco industrial.
RECOF	Regime Aduaneiro Especial de Entrepósito Industrial sob Controle Informatizado.

REDEX	Recinto Especial para Despacho Aduaneiro na Exportação – recinto não alfandegado na zona secundária.
REPETRO	Regime Aduaneiro Especial de exportação e importação de bens destinados às atividades de pesquisa e de lavra das jazidas de petróleo e de gás natural.
Sebrae	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas.
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior.
SRF	Secretaria de Receita Federal – Ministério da Fazenda.
THC	<i>Terminal handling charge</i> . Também conhecido como capatazia.
TRA	Terminal Retroportuário Alfandegado.
UNCTAD	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i> . Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento.
VAN	<i>Value-added network</i> . Essencialmente é uma terceira parte que atua como um <i>hub</i> para recebimento e roteamento de informações eletrônicas.
<i>Warrant</i>	Ordem de pagamento, recibo (ou quitação) de depósito.
WMS	<i>Warehouse management system</i> . Sistema de gerenciamento de armazém. Executa comandos de planejamento de estoque e as operações corriqueiras de um depósito.
ZFM	Zona Franca de Manaus.
Zonas primárias	Portos, aeroportos e pontos de fronteira.
Zonas secundárias	Todo o restante do território nacional.

9. APÊNDICE

9.1. Apresentação da *cover letter*

Apresentação da *cover letter* que seguiu como introdução à cada um dos *e-mails* enviados, para cada uma das unidade de negócio, sendo ou não esta unidade associada à Abepra.

Quadro 1: *Cover letter*: Portos secos associados à Abepra.

Prezado Senhor,

Gostaria primeiramente de me apresentar. Meu nome é Cláudia Louzada e sou mestranda no curso de Mestrado Profissional em Logística pela PUC-Rio. Em meados deste ano de 2005 estarei em defesa de minha dissertação e, após sua aprovação, estarei apta a obter o título de Mestre. Desde janeiro de 2004 resido fora do Brasil, nos Estados Unidos da América, o que me causou certos problemas de continuidade neste processo, mas que agora já foram resolvidos. Gostaria de contar com sua cumplicidade por conta do teor desta dissertação.

O tema de minha dissertação aborda o panorama dos Portos Secos brasileiros como opção logística para as pequenas e médias empresas, importadoras e exportadoras, no que concerne aos serviços de liberação alfandegária, manuseio, armazenagem e, principalmente, industrialização. O enfoque principal é a abordagem da IN SRF 241, de 06/11/2002, de modo a uma adequação prática e operacional da mesma não só sob a ótica da “segurança fiscal”, mas também de forma a não comprometer o aspecto logístico existente em qualquer produção industrial. Algo como já abordado pela IN SRF 417, de 20/04/2004 (RECOF).

Para a dissertação é necessária a inclusão de levantamento sobre os Portos Secos a partir de dados colhidos via questionário. O resultado deste levantamento fornecerá um panorama do que existe hoje em termos de serviços, as dificuldades existentes e propostas para melhoria na regulamentação das condições de utilização desta importante ferramenta no comércio exterior brasileiro.

Desta forma, venho pedir sua colaboração no que refere ao preenchimento das informações de sua empresa através do questionário em anexo. São apenas duas páginas com perguntas sucintas, que podem ser preenchidas no próprio arquivo e reenviadas à mim por e-mail.

Como forma de mostrar a idoneidade desta pesquisa, anexo em PDF carta que meu Professor Orientador da PUC-Rio – Prof. Dr. Silvio Hamacher – dirigiu à **ABEPR**A, na pessoa do Sr. Rivadavia Simão, explicando o objetivo da pesquisa e solicitando a cooperação dos associados para a confecção do panorama dos Portos Secos.

Meus dados de contato são:

Cláudia E. C. Louzada

1204 Hidden Ridge apt 3014

Irving, TX 75038-4488 – USA

Phone: 1-972-871-2924

Claudia.louzada@comcast.net

Fico ao seu inteiro dispor para quaisquer informações suplementares e agradeço desde já sua atenção para comigo.

Atenciosamente,

Cláudia Louzada

Quadro 2: Cover letter: Portos secos não associados à Abepira.

Prezado Senhor,

Gostaria primeiramente de me apresentar. Meu nome é Cláudia Louzada e sou mestranda no curso de Mestrado Profissional em Logística pela PUC-Rio. Em meados deste ano de 2005 estarei em defesa de minha dissertação e, após sua aprovação, estarei apta a obter o título de Mestre. Desde janeiro de 2004 resido fora do Brasil, nos Estados Unidos da América, o que me causou certos problemas de continuidade neste processo, mas que agora já foram resolvidos. Gostaria de contar com sua cumplicidade por conta do teor desta dissertação.

O tema de minha dissertação aborda o panorama dos Portos Secos brasileiros como opção logística para as pequenas e médias empresas, importadoras e exportadoras, no que concerne aos serviços de liberação alfandegária, manuseio, armazenagem e, principalmente, industrialização. O enfoque principal é a abordagem da IN SRF 241, de 06/11/2002, de modo a uma adequação prática e operacional da mesma não só sob a ótica da “segurança fiscal”, mas também de forma a não comprometer o aspecto logístico existente em qualquer produção industrial. Algo como já abordado pela IN SRF 417, de 20/04/2004 (RECOF).

Para a dissertação é necessária a inclusão de levantamento sobre os Portos Secos a partir de dados colhidos via questionário. O resultado deste levantamento fornecerá um panorama do que existe hoje em termos de serviços, as dificuldades existentes e propostas para melhoria na regulamentação das condições de utilização desta importante ferramenta no comércio exterior brasileiro.

Desta forma, venho pedir sua colaboração no que refere ao preenchimento das informações de sua empresa através do questionário em anexo. São apenas duas páginas com perguntas sucintas, que podem ser preenchidas no próprio arquivo e reenviadas à mim por e-mail. É altamente relevante frizar que esta pesquisa será parte da dissertação de mestrado, que só será publicada depois de defesa e aprovação pela banca examinadora. A publicação será feita através de meio eletrônico para uso acadêmico e é garantido pela PUC-Rio o sigilo de todas as informações prestadas.

Como forma de mostrar a idoneidade desta pesquisa, anexo em PDF carta de meu Professor Orientador da PUC-Rio – Prof. Dr. Silvio Hamacher – dirigida à ABEPRA solicitando, àquela associação, a mesma colaboração aos seus associados para a confecção do panorama dos Portos Secos.

Meus dados de contato são:

Cláudia E. C. Louzada

1204 Hidden Ridge apt 3014

Irving, TX 75038-4488 – USA

Phone: 1-972-871-2924

Claudia.louzada@comcast.net

Fico ao seu inteiro dispor para quaisquer informações suplementares e agradeço desde já sua atenção para comigo.

Atenciosamente,

Cláudia Louzada

9.2. Questionários respondidos

▪ Consórcio Eadi Santo André

Informações sobre a empresa:

Empresa	Porto Seco Santo André
Endereço Web	www.portosantoandre.com.br
Localização das unidades	Av. Dos Estados, 4530/4576 (Santo André, SP)
Tempo de mercado em anos	7 anos
Receita bruta US\$ em 2004	Por política da empresa, não podemos divulgar.

Contingente de mão-de-obra:

Funcionários na atividade de operador de porto seco	61			
Funcionários em outras atividades	30 funcionários + 50 terceirizados			
Mão-de-obra autônoma (média mensal)	42			
Possui certificado ISO?	<input type="checkbox"/> Sim	<input type="checkbox"/> ISO9000	<input type="checkbox"/> ISO14000	<input checked="" type="checkbox"/> Não

Clientes em regime alfandegado:

Número total	300 clientes/mês
Principais clientes	Por política da empresa, não podemos divulgar.

Taxa média de ocupação (em % ou m²) p/cargas recebidas no ano de 2004:

Tipo de carga	Em %	Em m2
Containerizada	60 (aprox.)	
Refrigerada	5 (aprox.)	
Carga geral	35 (aprox.)	

Procedência e destino das cargas:

Principais origens	Guarulhos	Santos	Campinas (VCP)
Principais destinos	São Paulo	Região do ABC	Interior

Principais acessos ao terminal:

	Sim	Não
Rodoviário	X	
Ferrovário		X
Aeroviário	X	
Marítimo	X	

Área de armazenagem:

Tipo de área	Área total (m2)	Total Unid
Área coberta	32000	
Área descoberta	60000	
Área refrigerada	240 (m ³)	
Pátio	35000	
Área total	92000	
Número total de armazéns		2

Frota de movimentação interna:

Tipo de equipamento:	No. veículos:
No. empilhadeiras elétricas	1
No. empilhadeiras a combustão	14
No. empilhadeiras manuais	0
No. paleteiras	17 (aproximadamente)
Outros:	

Serviços oferecidos pelo terminal:	Sim	Não
Trânsito aduaneiro (FAZEMOS ENTRADA E SAÍDA, SOMENTE PARA ALGUNS CLIENTES ANTIGOS)		X
Transporte (próprio ou contratado)	X	
Unitização / desunitização de carga	X	
Conferência	X	
Armazenamento de carga containerizada	X	
Armazenamento de carga refrigerada	X	
Armazenamento de carga geral	X	
Industrialização		X
Embalagem	X	
Despacho aduaneiro		X
Outros. Especificar:		

Tecnologias empregadas:	Sim	Não
WMS (TECNOLOGIA DISPONÍVEL, PORÉM NÃO EMPREGADA NO MOMENTO)	X	
ERP		X
EDI	X	
VAN		X
Consulta de serviços pela internet		X
Código de barras .		X
Radiofrequência. Se " <i>Sim</i> ", número de coletores de dados:		X

Responsável pelas informações	(facultativo)
Email	vytor.ribeiro@portosantoandre.com.br
Telefone	+ 55

▪ **Usifast Logística Industrial S/A**

Informações sobre a empresa:

Empresa	Porto Seco Granbel
Endereço Web	www.usifast.com.br
Localização das unidades	Belo Horizonte
Tempo de mercado em anos	11 anos
Receita bruta US\$ em 2004	3 milhões

Contingente de mão-de-obra:

Funcionários na atividade de operador de porto seco	50
Funcionários em outras atividades	380
Mão-de-obra autônoma (média mensal)	10
Possui certificado ISO?	(X) Sim () ISO9000 () ISO14000 () Não

Clientes em regime alfandegado:

Número total	650
Principais clientes	Fiat

Taxa média de ocupação (em % ou m²) p/cargas recebidas no ano de 2004:

Tipo de carga	Em %	Em m²
Containerizada	10	1200
Refrigerada	3	40
Carga geral	87	50000

Procedência e destino das cargas:

Principais origens	USA	Itália	China
Principais destinos	USA	Itália	

Principais acessos ao terminal:

	Sim	Não
Rodoviário	X	
Ferroviário	X	
Aeroviário		X
Marítimo		X

Área de armazenagem:

Tipo de área	Área (m2)	Total Unid
Área coberta	10000	1
Área descoberta		1
Área refrigerada	40	1
Pátio	45000	1
Área total	55000	1
Número total de armazéns	55000	1

Frota de movimentação interna:

Tipo de equipamento:	No. veículos:
No. empilhadeiras elétricas	0
No. empilhadeiras a combustão	7
No. empilhadeiras manuais	2
No. paleteiras	1
Outros: (Bellotti – 30Ton)	2

Serviços oferecidos pelo terminal:

	Sim	Não
Trânsito aduaneiro	X	
Transporte (próprio ou contratado)	X	
Unitização / desunitização de carga	X	
Conferência	X	
Armazenamento de carga containerizada	X	
Armazenamento de carga refrigerada	X	
Armazenamento de carga geral	X	
Industrialização	X	
Embalagem	X	
Despacho aduaneiro		X
Outros. Especificar: Pesagem/Fumigação	X	

Tecnologias empregadas:

	Sim	Não
WMS		X
ERP		X
EDI		X
VAN		X
Consulta de serviços pela internet	X	
Código de barras		X
Radiofrequência Se " Sim ", número de coletores de dados:	X	

Responsável pelas informações	Ruy Pereira
Email	ruypereira@usifast.com.br
Telefone	+ 55 31 35397901

▪ **AGA – Armazéns Gerais Agrícolas**

Informações sobre a empresa:

Empresa	Armazéns Gerais Agrícola Ltda – Porto Seco Sul de Minas
Endereço Web	www.portosecosuldeminas.com.br
Localização das unidades	
Tempo de mercado em anos	12 anos como Porto Seco. 26 anos em experiência em Armazéns Gerais
Receita bruta US\$ em 2004	Acima de R\$ 1.000.000

Contingente de mão-de-obra:

Funcionários na atividade de operador de porto seco	40
Funcionários em outras atividades	10
Mão-de-obra autônoma (média mensal)	
Possui certificado ISO?	<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> ISO9000 <input type="checkbox"/> ISO14000 <input checked="" type="checkbox"/> Não

Clientes em regime alfandegado:

Número total	300 clientes
Principais clientes	

Taxa média de ocupação (em % ou m²) p/cargas recebidas no ano de 2004:

Tipo de carga	Em %	Em m2
Containerizada	50,00%	
Refrigerada	5,00%	
Carga geral	45,00%	

Procedência e destino das cargas:

Principais origens	USA	UE	China
Principais destinos	Europa	Ásia	Mercosul

Principais acessos ao terminal:

	Sim	Não
Rodoviário	X	
Ferrovário		X
Aeroviário		X
Marítimo		X

Área de armazenagem:

Tipo de área	Área (m2)	Total Unid
Área coberta	10000	
Área descoberta	27000	
Área refrigerada	Não	
Pátio	27000	
Área total	37000	
Número total de armazéns	14	

Frota de movimentação interna:

Tipo de equipamento:	No. veículos:
No. empilhadeiras elétricas	
No. empilhadeiras a combustão	9
No. empilhadeiras manuais	
No. paleteiras	7
Outros:	

Serviços oferecidos pelo terminal:	Sim	Não
Trânsito aduaneiro		X
Transporte (próprio ou contratado)		X
Unitização / desunitização de carga	X	
Conferência	X	
Armazenamento de carga containerizada	X	
Armazenamento de carga refrigerada (TOMADAS PARA REEFER)	X	
Armazenamento de carga geral	X	
Industrialização		X
Embalagem	X	
Despacho aduaneiro		X
Outros. Especificar:		

Tecnologias empregadas:	Sim	Não
WMS		X
ERP		X
EDI		X
VAN		X
Consulta de serviços pela internet	X	
Código de barras	X	
Radiofrequência Se " Sim ", número de coletores de dados:		X

Responsável pelas informações	(facultativo)
Email	Suellen@portosecosuldeminas.com.br
Telefone	+ 55 (35)3219-1215

▪ **Portobello-Multilog Armazéns Gerais**

Informações sobre a empresa:

Empresa	Multilog S.A.			
Endereço Web	www.multilog.com.br			
Localização das unidades	Itajaí, SC Matriz	São Francisco do Sul, SC	Tijucas, SC	Itajaí, SC Filial
Tempo de mercado em anos	09			
Receita bruta US\$ em 2004	16.000.000,00 (taxa 2,51)			

Contingente de mão-de-obra:

Funcionários na atividade de operador de porto seco	121
Funcionários em outras atividades	55
Mão-de-obra autônoma (média mensal)	40
Possui certificado ISO?	() Sim () ISO9000 () ISO14000 (X) Não

Clientes em regime alfandegado:

Número total	500
Principais clientes	

Taxa média de ocupação (em % ou m²) p/cargas recebidas no ano de 2004:

Tipo de carga	Em %	Em m2
Containerizada	83,95	
Refrigerada	12,66	
Carga geral	3,39	

Procedência e destino das cargas:

Principais origens	Diversos
Principais destinos	Diversos

Principais acessos ao terminal:

	Sim	Não
Rodoviário	X	
Ferrovário		X
Aeroviário		X
Marítimo		X

Área de armazenagem:

Tipo de área	Área (m2)	Total Unid
Área coberta	31.500	
Área descoberta	180.000	
Área refrigerada	5.670	324 tomadas
Pátio	129.000	
Área total	212.000	
Número total de armazéns	1	

Frota de movimentação interna:

Tipo de equipamento:	No. veículos:
No. empilhadeiras elétricas	
No. empilhadeiras a combustão	16
No. empilhadeiras manuais	
No. paleteiras	6
Outros: Reach Stacher	4

Serviços oferecidos pelo terminal:

	Sim	Não
Trânsito aduaneiro	X	
Transporte (próprio ou contratado)	X	
Unitização / desunitização de carga	X	
Conferência	X	
Armazenamento de carga containerizada	X	
Armazenamento de carga refrigerada	X	
Armazenamento de carga geral		X
Industrialização		X
Embalagem	X	
Despacho aduaneiro		X
Outros. Especificar:		

Tecnologias empregadas:

	Sim	Não
WMS	X	
ERP	X	
EDI	X	
VAN	X	
Consulta de serviços pela internet	X	
Código de barras	X	
Radiofrequência Se " Sim ", número de coletores de dados:	10	

Responsável pelas informações	Departamento Comercial
Email	comercial@multilog.com.br
Telefone	+ 55 (47) 341-5000

9.3. Entrevista com gerente da Integral Terminais

Entrevista informal feita com Daniel Severo do Amaral, Gerente Comercial da Integral Terminais. São Bernardo do Campo, 07/11/2003. Foi pedido a ele que

desse uma panorâmica dos portos secos e falasse um pouco sobre o RECOF automotivo.

[P] Daniel, fale um pouco de como é o serviço de transporte feito pelas Eadis da Integral.

[R] Somente os terminais de Santos e Jundiaí prestam serviços de transporte. O terminal de São Bernardo do Campo não faz para não concorrer com o de Santos, já que a distância entre os dois municípios é bastante pequena.

[P] Na questão de ser uma Eadi em funcionamento, poderia ela diversificar seus serviços para atuar como CD ou precisaria de alguma autorização especial?

[R] A licitação como Eadi estabelece por contrato uma área para funcionamento como entreposto aduaneiro. Isso quer dizer que as Eadis precisam atuar naquele espaço destinado, ou seja, elas não poderiam reduzi-lo para funcionamento como CD ou AG. Outra forma de dizer isso é que, para funcionar como CD, elas precisariam anexar uma outra área.

[P] Já houi falar sobre “depot”. Você poderia explicar o que vem a ser isso? A Integral oferece este serviço?

[R] O termo *depot* significa depósito de *container* vazio. Para um armazém prestar serviço de *depot* é necessário, antes de tudo, haver um acordo com os armadores, donos dos *containers*. Isso é bom se o contingente de movimentação de *containers* na exportação e na importação numa determinada região é relativamente igual e constante. Sendo assim, o armador não precisaria ficar removendo os *containers* de volta a área do porto, já que é dele o custo desta movimentação. As Eadis têm autorização para funcionar como *depot*, mas precisariam ter contrato com os armadores. Se não há interesse desses últimos, não existe esse serviço. O terminal do Rio de Janeiro funciona como *depot* do armador NYK – Nippon Yusen Kaisha.

[P] Muito se tem falado de regulamentação para uma instrução normativa promulgada no ano passado, modificando a forma de atuação das Eadis, que traria enormes benefícios aos exportadores e importadores. Você poderia explicar o que vem a ser esta instrução?

[R] A instrução normativa é a chamada IN SRF 241/02. Ela permite que as Eadis passem a funcionar como centros de industrialização prestando serviços de beneficiamento em suas dependências. Para o processo de industrialização, antes de qualquer coisa, precisa haver um acondicionamento físico. Vamos a um exemplo ilustrativo desta logística. Vamos supor o caso da Volkswagen. Ela recebe uma média de 50 *containers* de importação por semana chegados através do porto de Santos. Esses *containers* são desembarçados no próprio porto e enviados diretamente à sua planta fabril. O recebimento no estoque da Volks para esses *containers* é complicado por que: (a) a quantidade comprada muitas vezes obedece à um lote econômico de venda e não a real necessidade do comprador; (b) se houver uma necessidade imperiosa por uma determinada peça, tem-se que identificar o *container* que a possui e desová-lo todo; neste ínterim, 50 *containers* da semana seguinte estarão chegando; (c) a linha de produção pode ficar em *stand-by* por uma peça chegada se ainda não foi cumprido o processo de entrada dela no estoque; (d) a área da fábrica não suportaria um acúmulo maior na quantidade de *containers*; (e) além disso, o importador que atrasa a devolução de *containers* ao armador paga uma sobretaxa de estadia chamada *demurrage*, que incrementa a cada dia de postergação da devolução; (f) o fluxo de caixa fica bastante comprometido com desembarços semanais de 50 *containers*. A direção da Volks parte, então, para confecção de um acordo com um CD de forma que este seja o

intermediário de seu estoque; ou seja, um ponto de estoque fora da fábrica. Isso solucionaria o problema do espaço físico, conferência, desova dos *containers* e geraria entregas parceladas à linha de montagem, conforme a ordem de produção.

A proposta da utilização da Eadi vai um pouco além. Com a IN SRF 241/02 é permitido que a Eadi faça industrialização em suas dependências e funcione também como entreposto aduaneiro. No exemplo anterior adaptado para funcionar com Eadi, a Eadi passaria, então, a receber semanalmente os 50 *containers*. Eles seriam abertos e as mercadorias estocadas. Haveria um plano de produção e subconjuntos e partes agregadas seriam confeccionadas e estocadas nas suas dependências. As remessas seriam parceladas ou em janelas. Até aqui, igual ao serviço prestado por um CD. Mas a vantagem de utilização de uma Eadi é no fluxo de caixa da empresa, pois somente as quantidades solicitadas para entrega através de janelas, neste momento, seriam nacionalizadas; isto é, somente neste momento haveria o pagamento dos tributos relativos a importação. O que ainda estivesse em estoque na Eadi estaria com os tributos suspensos pelo prazo permitido para entrepostamento aduaneiro, um ano, ou, no caso de importação simples, 90 dias. Além disso, em conexão aos serviços de armazenagem e industrialização aduaneira, o Eadi prestaria serviço de transporte para o cliente. Esse ganho se deve à IN 241/02.

Esta instrução normativa permite também que a Eadi receba material do mercado nacional para beneficiamento. Vamos a um exemplo de um fabricante de ventiladores. O motor é importado, chega através de embarque marítimo ou aéreo e vai para a Eadi. A carcaça é nacional e é fornecida pelo mercado nacional. Também é admitida na Eadi. A carcaça e o motor são montados no processo de industrialização da Eadi. A partir daí, o produto “ventilador” é exportado com a vantagem de que a parte importada estava com suspensão de impostos até este momento. O percentual não exportado pode ser comercializado no mercado nacional.

[P] Existe algum entrave para que empresas importadoras utilizem as Eadis na sua logística?

[R] Não, apenas falta de conhecimento. Porém, as Eadis estão sendo minadas pela ação dos portos, que estão cobrando uma taxa chamada de THC2 para a movimentação rodoviária. O THC normal, que nós apelidamos de “THC1” é a taxa cobrada pelo porto ao armador pelo *handling*, ou manuseio, que é sofrido pela carga do costado do cais para o navio, e vice-versa. Porém, no BL, o armador embute a cobrança ao embarcador que é quem, ao final, paga a conta. Se a mercadoria é desembarçada no porto, há somente a cobrança do THC pelo porto. Porém, quando o cliente resolve movimentar a carga para uma Eadi, o porto está cobrando do carreteiro o THC2 (o porto de Santos está cobrando R\$ 250/ctn e o do Rio de Janeiro, R\$ 600/ctn). Isso porque o porto quer ganhar mais no serviço de armazenagem, que já é compulsório. Então, se eles forem “bastante ineficientes” no desembarço, o tempo de armazenagem aumenta.

As Eadis entraram com recurso na ANTAQ para coibir esta prática desleal dos portos. A ANTAQ reconheceu a ilegalidade, mas não possui a autoridade para fazer cumprir a lei. A partir do apontamento desta irregularidade, as Eadis estão pensando em ir ao Cade em Brasília dar entrada em recurso.

[P] Existe algum *case* de um dos terminais para dar uma ilustração das vantagens obtidas pela utilização de Eadi?

[R] A Eadi Jundiá tem um *case* muito interessante. Ela desenvolveu uma solução para um cliente de papel (embalagem de papelão liso e cartolina) que mudou

radicalmente o tipo de operação que ele vinha executando. No início, as cargas chegavam pelo Porto de Paranaguá e eram trazidas via rodoviária até Jundiaí. Isto acarretava altos custos de *demurrage*, altos custos de transporte de ponta, necessidade de armazenagem intermediária, longo *lead time*, baixo desempenho de fluxo de caixa além do não atendimento a compromissos internos. A logística foi mudada; as cargas passaram a chegar pelo Porto de Santos e sofrem remoção via ferroviária pela MRS até Jundiaí. Isto gerou uma redução da ordem de 35% do custo total de transporte. Além disso, houve a eliminação dos custos de demurrage. A carga passou a ser armazenada no entreposto aduaneiro, com suspensão de impostos e tributos até sua necessidade pelo cliente; ou seja, melhoria no fluxo de caixa. As entregas são feitas conforme janelas e via rodoviária, há regularidade de abastecimento, eliminação da armazenagem intermediária e atendimento pontual dos compromissos internos. Além disso, a Eadi possui sistema WMS que atende tanto a RF quanto ao cliente.

[P] E sobre despacho aduaneiro. Os terminais prestam esse serviços aos seus clientes?

[R] Não, as Eadis não são despachantes aduaneiros. A razão é que muitos novos clientes nos chegam através da indicação dos despachantes e não estamos interessados em gerar concorrência com estes parceiros. Outro fator é que, no Grupo Lachmann, a Lachmann Logística é despachante aduaneiro.

[P] Quanto a consultoria logística; os Eadis oferecem este serviço como serviço agregado?

[R] As Eadis também não “vendem” consultoria logística, embora esteja intrínseco no oferecimento de seu serviço como entreposto aduaneiro ou armazém geral. A razão é a mesma que para o serviço de despacho; a Lachmann Logística, empresa do Grupo Lachmann, é um operador logístico.

[P] Para terminar, diga como funciona a logística das Eadis da Integral.

[R] Toda a logística dos terminais está somente a nível nacional. Ou seja, seu porta-a-porta é sempre nacional.

9.4. THC2: mensagens eletrônicas em 2005

Decorridos quase dois anos após a entrevista com Daniel Severo do Amaral e com relação à taxa de movimentação THC2 cobrada pelos portos para transferência de carga aos portos secos, a autora contatou dois profissionais atuantes na área. O primeiro deles foi Rivadávia Simão, Diretor Financeiro do Grupo Lachmann – acionista da Integral Terminais e também um dos Diretores da Abepira; o segundo, Rogério Oeda, Supervisor Comercial da Oceanus Agência Marítima Ltda, também pertencente ao Grupo Lachmann. O intuito foi para confirmação se essa prática ainda existe nos dias atuais. A seguir, transcrição de parte das mensagens recebidas.

Rivadavia Simão, em 31/03/05:

A briga com o THC2 dos portos ainda continua. A situação é a seguinte. A equipe técnica da ANTAQ deu parecer desfavorável à cobrança do THC2. No entanto, a diretoria da ANTAQ votou favoravelmente à cobrança, contrariando o seu próprio parecer anterior. Esta disputa está agora no Cade, em Brasília, e já temos parecer favorável da Relatora para acabar com a cobrança do THC2. Somente estamos esperando agora a votação ser concluída, pois um diretor ou juiz pediu vistas ao processo.

Rogério Oeda, em 31/03/05:

A taxa THC2 intitulada usualmente ainda existe e está em vigor. Hoje temos três níveis de cobrança no Porto do Rio de Janeiro: (a) se a carga sair do porto – R\$ 135,00; (b) se a carga for para uma Eadi – R\$ 250,00; e (c) se a carga for para uma Eadi via ferroviária – R\$ 330,00. É uma maneira do porto competir com os terminais alfandegados de interior, inviabilizando a transferência da carga; porém, o mercado é quem vai ditar as regras. Se a importação estiver em alta, essas taxas podem até ser menores, pois irá desafogar o porto. Se a importação estiver em baixa, cobra-se mais para “segurar” a carga no porto e com isso impedir que elas “fujam” para as Eadis.

Ainda sobre o THC2 cobrado pelos portos, a seguinte notícia foi circulada pelo jornal *A Tribuna de Santos*, em 18/04/05 (*Revista Portos e Navios*):

A legitimidade da cobrança do chamado THC2 — o *Terminal Handling Charge* (ou Custos pelo Manuseio no Terminal) — pelos terminais de contêineres do Porto de Santos poderá ser julgada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) somente no próximo dia 27. A decisão, que deveria ter ocorrido na quarta-feira passada, foi adiada mais uma vez, porque o conselheiro Ricardo Villas Bôas Cueva ainda não teria definido seu voto, alegando que o caso é muito complexo. [...] A cobrança do THC2 é motivo de polêmica desde 1999. A taxa é exigida pelos terminais portuários instalados na zona do cais sempre que recebem ou têm de entregar contêineres para os armazéns retroportuários (os TRAs). A Marimex, empresa que atua na zona secundária do porto santista, entrou com uma representação para suspender a exigência, o que motivou o debate no órgão. Segundo a companhia, são gastos, em média, R\$ 140,00 por contêiner movimentado.

Segundo Boletim Informativo Quinzenal da Abepra (Ano I, nº 5 de 25/11/04), há uma informação sobre as taxas diferenciadas de capatazia cobradas pela Infraero para cargas movimentadas para os portos secos. A autora contactou os mesmos profissionais anteriores para um esclarecimento sobre essa taxa. Abaixo, transcrição de parte das mensagens recebidas.

Rogério Oeda, em 07/04/05:

Conversei com dois despachantes em carga aérea aqui no Rio e ambos disseram a mesma coisa. Quando há uma importação de carga aérea há, sim, uma sobretaxa por parte da Infraero contra o importador, caso a carga se destine a um porto seco,

por solicitação do próprio. Porém, se o importador fizer uma solicitação à Cia. Aérea ou ao *freight forwarder* da carga dizendo que ele deseja que a mesma seja removida para um porto seco, 24 horas antes da chegada do avião, tal cobrança não é feita. Os valores da sobretaxa variam de acordo com o peso da carga.

Rivadavia Simão, em 08/04/05:

Somente o THC2 dos portos está no Cade, em Brasília. A sobretaxa cobrada pela Infraero para as cargas removidas dos aeroportos para os portos secos está em fase de negociação.

9.5. Entrevista com diretor da Abepra

Entrevista realizada em 20/06/2005 com Rivadávia Simão, Diretor da Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros – Abepra, também Diretor Financeiro do Grupo Lachmann, do qual o porto seco Integral Terminais (Integral Transporte e Agenciamento Marítimo Ltda.) faz parte.

[1] Há quanto tempo existe a Abepra e quais os benefícios para seus associados?

[R] Ela existe há mais de 10 anos. A Abepra procura tomar ações em comum com os interesses dos associados, representando-os e defendendo seus interesses perante a Receita Federal.

[2] Existe alguma outra associação que venha a competir com a Abepra na representação nacional dos portos secos?

[R] Não. A Abepra é uma entidade nacional, única, que representa a classe dos portos secos.

[3] Durante a divulgação do questionário e pesquisas nos sites, notamos que vários portos secos de grande porte, por exemplo, o do grupo Portobello e o Consórcio Eadi Salvador, do grupo Columbia, não são associados da Abepra. Como você comentaria este fato?

[R] Existiram razões anteriores que provocaram esta atitude. O conceito da Abepra perante os associados, até 2 anos atrás, tinha se deteriorado muito. Eadis grandes e sérias tinham abandonado a Abepra porque ela vinha funcionando como uma associação voltada para o mercado de São Paulo, com interesses exclusivos de alguns portos secos. Assim, ela perdeu muitos associados. A entrada da nova diretoria veio para dar um basta a isso e focar na classe como um todo, sem interesses exclusivos, inclusive partindo para uma regionalização. Queremos reconstruir a credibilidade perante todos os portos secos. Temos tido bons resultados, tanto que esses Eadis citados e outros estão voltando à associação. Outros, aqui no Rio de Janeiro, dos quais não tínhamos conhecimento, também estão nos procurando, interessados numa associação.

[4] No Boletim Informativo nº 7 da Abepra há uma informação sobre sua estratégia de regionalização. Você poderia comentar mais sobre esta estratégia e sua finalidade?

[R] Temos Eadis espalhados no Brasil todo e as diferenças regionais são bastante pronunciadas, apesar dos problemas comuns. A força maior é São Paulo. Mas

temos grandes Eadis fora deste centro como, por exemplo, em Salvador, em Vitória – com 3 ou 4 Eadis fortíssimos, maiores que alguns em São Paulo, em Santos – onde a administração passada não considerava seus interesses, em Belo Horizonte. Enfim, todos se sentiam desprestigiados porque não recebiam uma devida atenção. Pensamos na regionalização como forma de obter visões diferentes a respeito das questões debatidas. Passaremos a fazer reuniões regionalizadas; a primeira foi em Belo Horizonte, a próxima será em Vitória e teremos representantes em cada uma delas. A Abepra, no futuro, e isso é um ponto que estamos debatendo muito, terá que ter sua matriz em Brasília pois não faz sentido ficar em São Paulo. Brasília é mesmo o foco das atividades políticas com a Receita Federal. E teríamos escritórios de representação regionalizados, por exemplo, na região sul, na região norte, na região sudeste. Com a nova política de atuação da Abepra estamos recolhendo frutos de ex-associados retornando à associação como, por exemplo, o Tecon do Rio de Janeiro, o de Salvador da Colúmbia, o em Goiás, os de Vitória. A associação começa a formar um corpo, a ter representatividade. Hoje estamos em parceria com várias outras associações de peso como a Fiesp, somos convidados a dar palestras. Estamos tomando um novo rumo, mais político.

[5] No boletim Informativo nº 8 da Abepra comenta-se sobre a falta de delimitação da área pátio em alguns portos. O que vem a ser isso e qual o impacto na operação dos portos secos?

[R] Isso é uma briga do porto molhado com o porto seco. O porto molhado tem que ter uma área pátio que não armazene. Não delimitando esta área, quando eles armazenam eles cobram ao cliente (importador/exportador) a armazenagem. Eles têm que ter uma área pátio e muitos portos não têm ou fazem questão de não ter. Um exemplo é o de Santos; principalmente os terminais Santos Brasil e Libra. Eles têm mas não consideram área pátio. O que a gente está pleiteando junto a Receita Federal é que ela faça uma delimitação da área pátio e obrigue todos os portos molhados a terem essa área. Eles têm o espaço; só falta usar como.

[6] Ainda neste último Boletim há menção da suspensão, conforme determinação do Cade, do THC2 cobrado pelos portos para cargas direcionadas aos portos secos, porém relacionando à uma abrangência regional. A suspensão realmente vigora, é geral e irrestrita, ou não?

[R] O THC existe e é cobrado pelos portos aos armadores, que repassam esta cobrança aos clientes (importadores/exportadores). Em relação aos portos secos, os portos criaram o THC2 cobrando a movimentação. A ação inicial proposta para eliminação do THC2 cobrado pelos portos não foi feita pela Abepra. Naquela época, sob outra administração, ela não queria se envolver politicamente. Então os portos secos levaram uma ação a juízo contra cada porto. Sob nova gestão, a Abepra tomou a decisão de entrar com uma ação também, mas isso não era mais preciso porque já havia ações contra todos os portos. No caso de Santos, a decisão foi para o Cade que decidiu, por unanimidade, que a cobrança do THC2 é ilegal. Então, em Santos, a ação já está ganha e não cabe mais recurso nesta esfera. As outras ações para os outros portos ainda não foram julgadas. Mas a ação em Santos criou uma jurisprudência para todas essas outras. Fica, agora, muito mais fácil. Existem diferentes status para cada uma delas; algumas já estão na fase do Cade, outras estão um pouco mais atrasadas. Mas, necessariamente, cada uma delas precisará ser julgada e ganha em cada um dos portos. A Abepra está contando com o comprometimento da ANTAQ de criar uma regulamentação de forma a solucionar todo o problema. O que impacta nisso é que o porto molhado é muito forte.

[7] E sobre o THC2 cobrado para remoção nas cargas aéreas? Houve algum acordo entre a Infraero e os portos secos?

[R] Neste assunto, a Abepra está trabalhando por todos. Nós estamos ou em vistas de um acordo com a Infraero, ou em vistas de uma ação. Parece que com o aeroporto vai ser mais fácil. Existe uma diferença entre o THC2 cobrado pelos aeroportos em relação ao cobrado pelos portos. No porto molhado, se a carga vai direto para o cliente o porto não cobra o THC2; mas se vai para a Eadi, ele cobra. Na Infraero, não. Ela cobra o THC para todos. A única diferença é que ela cobra, por exemplo, R\$ 300 para o porto seco e R\$ 70 para o cliente, pelo mesmo tipo de trabalho. O que a gente está pedindo aos aeroportos é que eles cobrem, sim, mas que eles cobrem o que cobram aos clientes, uma tabela única para todos. Uma equiparação.

[8] Em linhas gerais, qual a análise crítica da Abepra no cenário brasileiro que impacta negativamente para o funcionamento dos portos secos? Existe alguma perspectiva positiva?

[R] Em linhas gerais, eu acho que o cenário brasileiro é ótimo para o porto seco. Enfrentamos problemas. Um dos grandes é que estamos tentando fazer uma mudança na cultura dos próprios portos molhados. Eles não têm que ganhar dinheiro em armazenagem; eles têm que ganhar dinheiro com logística, com o trânsito da mercadoria. Eles precisam entender o porto seco como um pulmão do porto molhado. Outro grande problema é a própria Receita Federal. Hoje existe uma briga séria entre a Receita e os portos secos relacionada a uma medida liminar expedida em 2003 que permitiu com que 20 dos principais portos secos continuassem funcionando, mas que a Receita Federal não aprova esta decisão, apesar de respeitá-la. Essa liminar, apesar de garantir o funcionamento legal destas Eadis, impacta na operacionalização da IN 241/02. Existe uma confusão judicial muito grande. E temos rumores de que a Receita Federal está com um *draft* de um projeto de lei para tirar os portos secos do serviço público; ou seja, não haveriam mais licitações. Isso acarretaria uma enxurrada de ações judiciais por aqueles licitados pois com isso qualquer grande e poderosa empresa poderia vir – tipo uma Santos Brasil – se estabelecer e matar muitos dos portos secos já existentes. Nós empresários entendemos que, se a Receita Federal levar isto adiante, de 70% a 80% das Eadis existentes hoje fechariam. Tudo depende do que a Receita vai fazer. Este projeto é um projeto muito antigo do Delfin Netto, que voltou à tona mediante as complicações existentes hoje em São Paulo e no sul por conta destas liminares. São liminares que garantem o funcionamento das Eadis que começaram seu funcionamento através de contratos de concessão e cujos contratos venceram; elas fizeram um contrato emergencial e a Receita não considera este contrato como uma continuidade do contrato anterior. A Receita quer fazer uma licitação para essas Eadis mas com a existência das liminares não é possível. Estes contratos emergenciais ainda estão para serem julgados. Mediante isso, há o interesse da Receita Federal em tirar os portos secos do setor privado. Esse movimento já esteve bem mais forte, hoje está mais fraco, mas ninguém tem certeza de nada. Tudo depende se esse projeto de lei sair e a forma como sair, do nível de exigências contidas, etc. Ainda tem muita especulação no ar. Mas o cenário em si, hoje, é bom. As exportações estão crescendo, as importações estão se mantendo, os portos não têm estrutura, o THC2 caiu em Santos. O problema está mesmo na Receita Federal ser mais atuante.

[9] Foi recebido um grande apoio de sua parte neste trabalho de dissertação através da solicitação de participação dos portos secos na divulgação de suas informações, com o objetivo de formação de um panorama atual. O retorno foi de apenas 10%. Qual sua avaliação para este baixo retorno?

[R] Isso pode estar relacionado que os associados da Abepra não tinham uma confiança nas suas gestões anteriores, o mercado estava muito centrado em São Paulo e cada um escondia suas informações. A nova gestão está trabalhando para

ganhar sua confiabilidade, mas isso é um trabalho de médio, longo prazo e ainda não conseguimos uma aceitação completa. Ainda há receio em passar as informações e o fator da falta de confiança pesa muito. Também porque encontramos empresários ainda não estruturados e que não têm informação da própria empresa, nem entendendo o que se está perguntando.

[10] A Abepra solicitou à uma consultoria externa que apresentasse o cenário da prestação de serviços e industrialização pelos portos secos com propostas de adequação da IN 241/02. Considerando o resultado obtido e se as propostas forem implementadas em todos os níveis, estariam os portos secos finalmente aptos a operar competitivamente em que prazo e o que precisaria ser feito?

[R] Todas as ações propostas neste trabalho cabem, estão corretas, foram discutidas com as Eadis e também com a Receita Federal. Hoje entre os associados, temos quatro solicitações para operação da industrialização alfandegada (IN 241/02) dentro da Receita Federal, mas que estão pendentes. A própria Integral Terminais tem uma proposta também desta industrialização. É claro que existem diferenciações das Eadis. Têm Eadis muito fortes que podem fazer a diferença. Por exemplo, a Mesquita em Santos; a Deimar em Santos, que tem mais de 1 MI de m²; a Dry Port em Guarulhos que, se não me engano, tem quase 2 MI de m²; em Vitória tem Eadi que compete com a própria Vale do Rio Doce; a Cragia em Suzano, que trabalha com linha férrea. Ou seja, têm Eadis com infraestruturas muito grandes. Eu diria que nós, da Integral Terminais, comparado a eles seríamos pequenos. Não podemos esquecer da Columbia, que tem em São Paulo, em Salvador, em Campinas. Tem muita empresa de porte capaz de atuar competitivamente. Mas para implantar e começar a funcionar batemos sempre no problema das liminares. Por exemplo, a Cragia está funcionando sob liminar, a Lúcia Mesquita da Mesquita está com uma equipe japonesa querendo fazer industrialização, está funcionando também sob liminar, a Deimar também está sob liminar, Eadi no Rio de Janeiro também está sob liminar. Mas se tudo fosse resolvido e implantado, sem dúvida já teríamos de 4 a 5 Eadis trabalhando na IN 241/02.

[11] Com o resultado deste trabalho, qual a ação efetiva da Abepra de forma a influenciar decisões políticas a favor dos portos secos brasileiros?

[R] O resultado deste trabalho ainda está sendo discutido. A Abepra o apresentou à Receita, rodamos pelos associados, discutimos todos os pontos. Só que sempre se cai na situação política. Mesmo assim, como a Receita de São Paulo teve uma alteração e em Brasília também está havendo mudanças, nós estamos tentando que, mesmo com a existência destas liminares, a Receita aprove as modificações. O grande problema disso é que o cliente não quer investir considerando o risco de cassação dos direitos. Então precisa, realmente, haver um respaldo e nós estamos discutindo isso com a Receita. A Abepra está entrando politicamente, e muito forte. Nós estamos indo na Receita em Brasília apesar de poder entrar regionalmente. Estamos fazendo esse trabalho nas duas frentes.

[12] Neste estudo técnico, um dos problemas abordados é o do prazo precário de permissionamento nos contratos de licitação. Considerando a realidade existente, os portos secos investiram apenas em sistema informatizado com os dados requeridos pela SRF para que funcionassem como recinto alfandegado ou também em tecnologia para gerenciamento de armazéns (controle de estoques, níveis de estoques, estoques de segurança, movimentação de entrada/saída, etc)?

[R] O prazo hoje das licitações está entre 10 a 25 anos. Apesar de que isso possa ser um problema para investimentos, o problema maior é a própria liminar, porque estamos falando dos 19 ou 20 principais Eadis do Brasil. São as Eadis que têm

condição de fazer uma armazenagem ou atuar na IN 241/02. Todos eles têm algum tipo de sistema para atender ao seu negócio. Eles vivem 24hs deste negócio e têm conhecimento de suas operações. Podemos considerar que em torno de 20 a 30 Eadis maiores têm controles, sistemas, são bem aparelhados, têm relatórios gerenciais, conseguem mensurar suas operações. Eles sabem e conhecem seus negócios profundamente.

[13] Este sistema informatizado requerido pela SFR é único para todos os portos secos ou cada um desenvolveu e homologou o seu? Poderia citar alguns tipos de dados exigidos pela SRF?

[R] Existe o parâmetro da Receita e cada um desenvolve o seu e pede a homologação para ela. Ela exige informações como peso, volume, o tipo de mercadoria que veio no *container*, quando entrou, quando saiu, quem vistoriou, etc, e também toda a parte do recolhimento dos impostos porque o recinto alfandegado responde pelo pagamento do ICMS, do AFRMM, dos impostos. Então a mercadoria só pode ser liberada quando esses itens foram cumpridos e a responsabilidade é do porto seco. A Receita Federal sabe tudo. Se ela quiser, ela vê o que foi faturado hoje de importação, de exportação, de *container*, de *break bulk*, por porto seco; eles sabem tudo. Eles têm um nível de controle *online*. Mas uma coisa é ter a informação; outra é saber como utilizá-la.

[14] Mesmo com a IN 241/02 como está hoje e relativo ao serviço de industrialização, existe algum projeto implementado entre os associados ou, definitivamente, este serviço ainda não pode “decolar” pelos problemas operacionais existentes?

[R] Ainda não existe nenhum projeto implantado. Existem consultas a 4 ou 5 grandes Eadis. São Eadis sob liminar e as aprovações estão pendentes de liberação pela Receita Federal. Existem vários itens que a Receita exige para liberar o funcionamento como porto seco industrial. Isso garante a ela de que tudo estaria OK. Como exemplos destas condições podem citar a comprovação da existência de instalação para alfandegamento industrial, a existência do sistema exigido pela Receita Federal, *lay out* e outras condições que possam ser exigidas para que seja liberada a senha de alfandegamento. Mesmo existindo uma lei, as empresas devem submeter toda sua operação à SFR para aprovação, inclusive comprovação de sua idoneidade fiscal, técnica e financeira.

[15] A Abepra tem conhecimento ou estudo de quais setores das empresas brasileiras estariam interessados na industrialização alfandegada dentro um porto seco industrial?

[R] Não, não sabemos, porque se mantém muito sigilo em torno disso. Sei que a Mesquita tem mantido conversa com uma indústria japonesa, mas qual o setor, não sabemos. A Abepra sabe dos projetos, tentamos ajudar, mas quem seria o cliente não é colocado pelo associado.

[16] Quais as estatísticas existentes para mensuração da atuação dos portos secos hoje, em relação ao comércio exterior brasileiro, sem qualquer mudança nas legislações vigentes e qual a perspectiva de incremento se ocorrer as mudanças necessárias?

[R] A Abepra está num projeto de construção de dados estatísticos dos portos secos. Este projeto faz parte de um programa da nova administração da associação. O primeiro passo tomado foi para uma mudança da imagem da Abepra perante seus associados e perante o meio externo, pois tínhamos uma imagem de que, para qualquer assunto, partíamos para uma ação judicial com o intuito de se ganhar tempo. O segundo passo está voltado ao fortalecimento dos associados, passando-lhes uma credibilidade, de forma a trazê-los de volta à associação. E, por fim, para

construção dos dados, contratamos três equipes externas para fazer o levantamento de dados históricos com todas as informações do que foi importado e exportado através dos portos secos. Fora as estatísticas, sabemos que os ganhos que conseguimos, por exemplo, o fim do THC2, e outros que obtivermos impulsionarão a atuação dos portos secos. A Abepra tem um trabalho grande pela frente.

[17] Quais as fontes usadas pela Abepra para obtenção de estatísticas que demonstrem a participação dos portos secos no comércio exterior brasileiro?

[R] Como disse, ainda estamos construindo estatísticas. Mas as informações estão sendo obtidas através dos associados e através do que está disponibilizado no site da Receita Federal. Existem dificuldades, pelo nível de informação. Hoje está um pouco melhor porque as empresas começaram a ceder suas informações.

[18] O processo licitatório para funcionamento de um recinto alfandegado restringe a participação de empresas estrangeiras?

[R] Como qualquer outra licitação, nenhuma empresa estrangeira pode participar. Ela pode se tornar uma empresa brasileira e aí, como capital nacional, poderá participar. Existe um exemplo disso que é o Porto Seco Santo André. Ele faz parte da Wilson Sons, um grupo de origem inglesa que formou no Brasil a Wilson Sons do Brasil, que então formou a Eadi. A Libra Port segue o mesmo tipo de caso.

[19] Como a Abepra avalia a competição entre os portos secos e os operadores logísticos estrangeiros?

[R] Os portos secos não têm tido qualquer problema com eles. Aliás, todas as vezes que vamos fazer algum tipo de apresentação eles estão juntos e discutem os problemas de forma proativa. Eles atravessam os mesmos problemas com a Receita Federal que nós atravessamos. Todo mundo afinal vem tendo o mesmo problema.

[20] Este trabalho visa contribuir de forma acadêmica na divulgação dos portos secos para consultas e pesquisas por educadores, educandos e outros profissionais. O que você gostaria de acrescentar neste sentido?

[R] O que gostaria de reforçar é que os portos secos são uma opção logística para o Brasil. Eles não são uma invenção brasileira, existem em outras partes do mundo. A IN 241/02 é uma solução hoje para todos os portos secos. O que precisa ser feito realmente é que, olhando para trás, vemos que todas as associações vêm falando as mesmas coisas. Tanto a Fiesp, quanto a Procomex, quanto os portos secos, todos vêm falando as mesmas coisas, mas eles não sentam para apresentar uma proposta única, em conjunto, com sugestões logísticas. O que falta é empresário brasileiro parar de olhar apenas para a lucratividade e entender que a produtividade trará a lucratividade naturalmente. Não se fazendo isso, fica-se carregando problemas pelo resto da vida (por exemplo, o do THC2) e não se buscam soluções inteligentes para término de um problema, apenas soluções judiciais que postergam uma conclusão. Não vejo essa união como problema porque todas são pessoas fantásticas, inteligentes e conhecem seus negócios.

ANEXO A

MERCADO BRASILEIRO DE EADIS EM 2003

Informação extraída da tabela publicada em artigo de Malinverni (*Revista Tecnológica* n° 90, Mai/03) e relevante à este trabalho.

Empresa (UF)	N° de Clientes	Área Total de Armazenagem (m ²)	Total de Empilhadeiras e/ou Paletes	Serviços Agregados	Tecnologias Empregadas
AGA (MG)	250	37.000	10	Estufagem e desova, armazenagem de carga solta, paletização, etiquetagem, <i>stretching</i> , reembalagem, formação de kits, lonamento, cintagem, garagem para produtos químicos, consolidação, armazenagem e seguro de carga alfandegada, armazenagem geral, ligação e manutenção de <i>reefers</i> , operação como centro de distribuição.	Consulta de serviços pela internet.
AGESBEC (SP)	3.000	133.000	82	Complexo logístico.	WMS, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
Armazéns Gerais Columbia (SP, PR, RS, BA)	2.000	828.103	145	Posto bancário para recolhimento de impostos e taxas, serviços dos ministérios da Saúde e Agricultura, ambientes com temperatura controlada, câmaras frigoríficas, serviços de embalagem, reembalagem e etiquetagem; reparos e consertos, montagem, locais para demonstrações, áreas para produtos químicos e áreas de apoio nos portos, aeroportos e pontos de fronteira.	WMS, ERP, EDI, VAN, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
Aurora Eadi (SP, AM)	980	155.000	66	Unitização, desunitização, separação, etiquetagem, formação de kits, representação dos Ministérios da Agricultura, e da Saúde, trânsito aduaneiro, emissão DTAE, área de apoio para despachantes com acesso ao Siscomex.	WMS, ERP, VAN, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.

Automotive Distribuição e Logística (SP)	150	43.260	8	Transporte rodoviário e hidroviário, assessoria jurídica, assessoria aduaneira, distribuição, armazém geral, aluguel de <i>containers</i> , aluguel de empilhadeiras, embalagem, etiquetagem, prospecção de mercado.	Consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
Banrisul Armazéns Gerais (RS)	1.000	245.000	37	NF	EDI, VAN, consulta de serviços pela internet.
Brasfrigo (MG, SC, GO)	13	56.355	46	NF	Consulta de serviços pela internet, código de barras.
Cia. Empório de Armazéns Gerais Alfandegados (CE, BA)	NF	148.859	21	Armazéns gerais e transporte.	WMS, ERP, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
CIPAGEM (SP)	220	72.600	4	Desvio ferroviário logística <i>door-to-door</i> , transportadora com frota própria, etiquetagem, remarcação de mercadorias, 24 tomadas para <i>containers reefer</i> .	NF
CNAGA (SP)	1.330	1.115.000	75	Siscomex, acesso ao Mantra, posto avançado dos ministérios da Agricultura e da Saúde, posto bancário, seguro das mercadorias e RCG e incêndio, sistema de monitoramento por circuito interno de TV e segurança 24 horas, Redex.	WMS, VAN, consulta de serviços pela internet.
Coimex Armazéns Gerais (ES, SP)	150	770.000	36	Desembarço aduaneiro, vistorias de faltas, avarias e conformidade, emissão de <i>warrant</i> , armazenagem geral, movimentação de cargas e <i>containers</i> , unitização e desunitização, embalagem, reembalagem e etiquetagem, paletização, montagens, testes e processos industriais, gerenciamento de fretes e distribuição.	WMS, ERP, EDI, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
Consórcio Eadi Salvador Logística e Distribuição (BA)	100	62.614	12	Armazenagem, trânsito aduaneiro, unitização, cintamento.	WMS, ERP, EDI, código de barras, radiofrequência.

Consórcio Eadi Santo André (SP)	1.000	92.000	22	Controle de estoques, embalagem, montagem de kits e conjuntos, gerenciamento intermodal, distribuição, transferência, importação/exportação/ desembaraço aduaneiro, logística reversa, suporte fiscal, desenvolvimento de projetos, centro de distribuição e cabotagem.	WMS, ERP, EDI, radiofrequência.
Terca-Cotia Armazéns Gerais (ES)	300	330.800	46	Estufagem, desestufagem, reembalagem, etiquetagem, montagem, transporte locação de equipamentos de movimentação de carga.	WMS, ERP, EDI, VAN, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
CRAGEA (SP)	400	145.000	35	Estufagem, desova, (rodov.) paletização, <i>stretching</i> , 25.000 marcação e remarcação de (ferrov.) volumes e movimentação de <i>containers</i> , centro de distribuição.	WMS, EDI, VAN, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
Deicmar (SP)	450	63.812	28	NF	WMS, ERP, EDI, VAN, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
Dry Port São Paulo (SP)	554	500.000	21	Armazenagem geral, logística de armazenagem e transporte.	WMS, EDI, VAN, consulta de serviços pela internet, código de barras.
Eadi Maringá (PR)	1.579	67.000	8	Etiquetagem, cintagem, reembalagem, classificação de mercadorias, paletização envelopamento, selagem, unitilização e desunitilização de carga.	WMS, ERP, EDI, VAN, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
EMBRAGEN (SP)	NF	38.000	6	Embalagem, reembalagem, reetiquetagem, unitização e desunitilização, movimentação de <i>containers</i> , recebimento de cargas com controle de temperatura, consolidação de cargas em vagões e caminhões e desvio ferroviário.	WMS, ERP, EDI, VAN, consulta de serviços pela internet, código de barras.
EMBRATE (SP)	27	20.000	7	NF	---
Eudmarco (SP)	1.200	45.740	17	Despacho aduaneiro, transporte rodoviário, corretagem de seguros.	EDI, VAN, consulta de serviços pela internet, radiofrequência.

Integral Transporte e Agenciamento Marítimo (RJ, SP)	1.200	146.400	45	Logística integrada porto-porta e porta-porto, armazenagem alfandegada, movimentação de carga, transporte em trânsito aduaneiro e de distribuição, depto. de <i>containers</i> vazios, recinto especial de exportação.	WMS, EDI, consulta de serviços pela internet, radiofrequência.
Libraport (SP)	450	85.000	16	Todos os regimes aduaneiros permitidos a um Eadi.	WMS, ERP, EDI, VAN, consulta de serviços pela internet.
Empresa Líder (MG)	NF	42.500	8	NF	---
Martini Meat (PR)	80	810.000	64	Operador portuário, armazenagem, consolidação e desconsolidação, armazéns alfandegados de cargas frigorificadas e carga geral despacho aduaneiro e assessoria em comércio exterior.	WMS, EDI, consulta de serviços pela internet, radiofrequência.
Mesquita Transportes e Serviços (SP)	240	119.550	33	Industrialização, montagem, beneficiamento, armazenagem climatizada, desova/estufagem de contêineres, retirada, entrega de carga, pesagem de cargas, etiquetagem, selagem, reembalagem, paletização, emissão de certificados e relatórios.	WMS, ERP, EDI, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
Mineração Andirá (MG)	40	52.000	7	Serviços ferroviários e portuários.	Consulta de serviços pela internet.
Multiterminais Alfandegados do Brasil (RJ, MG, SP)	722	197.500	35	NF	WMS, ERP, EDI, VAN, consulta de serviços pela internet, código de barras.
Porto Centro-Oeste (GO)	15	23.740	7	Importação, exportação e armazenagem.	ERP, consulta de serviços pela internet.
Portobello Multilog (SC)	1.035	212.000	10	Transporte rodoviário, alfandegado, distribuição, armazéns gerais, cabotagem, armazenagem de <i>containers</i> vazios e <i>reefers</i> , exportação e importação marítima, aérea e rodoviária.	WMS, ERP, EDI, VAN, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
Silotec (ES)	24	300.000	13	Fretes rodoviários no regime DTA.	WMS, ERP, VAN, código de barras, radiofrequência.

Universal Armazéns Gerais e Alfandegados (SP, RJ)	170	88.000	26	Regimes comuns de importação e de exportação (DAP), despacho e trânsito aduaneiro, DEA, <i>drawback</i> , admissão de exportação temporária, RECOF, DAC/DUB, pátio para <i>containers</i> secos e refrigerados, IATA e NVOCC, coleta, embalagem, consolidação e desconsolidação de carga no Brasil e exterior, logística de transporte internacional, projetos de transporte intermodal, armazenagem e movimentação, administração de terminais e centros de distribuição, logística integrada, controle por código de barra na armazenagem e distribuição, afretamento aéreo e marítimo.	EDI, consulta de serviços pela internet, código de barras, radiofrequência.
Usifast Logística Industrial (MG)	445	55.000	7	Recebimento e transporte nos portos e aeroportos, transporte, <i>just in time</i> , estufagem e desova de <i>containers</i> , disponibilidade de escritórios para clientes, emissão de DTA, entregas parceladas ao consumidor final, estocagem de <i>containers</i> cheios e devolução de <i>containers</i> vazios por ferrovia ou rodovia.	ERP, EDI, VAN, consulta de serviços pela internet.
Yolanda Logística, Armazém, Transporte e Serviços Gerais (PE)	65	34.340	10	Embalagem, montagem, etiquetagem e transporte via DTA.	WMS, EDI.

(NF) Dados não fornecidos pela empresa

ANEXO B

COMPARAÇÃO: IN 241/02 versus IN 417/04 (RECOF)

Informação extraída do trabalho de consultoria elaborado por Bussinger & Nogueira Neto (2004), conforme solicitação feita pela Abepra ao IDELT-ma.

Descrição	IN 241	RECOF
Limitação de mercadorias para admissão	N	S
Localização:		
▪ Porto seco previamente credenciado	S	N
▪ Recinto alfandegado público em porto ou aeroporto	S	N
▪ Porto público previamente credenciado	S	N
▪ Porto privativo misto credenciado	S	N
▪ Estabelecimento do beneficiário do regime	N	S
Atividades:		
▪ Etiquetagem e marcação	S	S
▪ Exposição, demonstração e teste de funcionamento	S	S
▪ Montagem	S	S
▪ Beneficiamento	S	S
▪ Transformação, beneficiamento e montagem	N	S
▪ Acondicionamento e reacondicionamento de peças e partes importadas	S	S
▪ Montagem realizada por terceirizados	N	S
▪ Admissão de equipamentos para P&D ou utilização deles	N	S
▪ Importação com e sem cobertura cambial	S	S
▪ Admissão de equipamentos importados para serviços específicos da atividade	S	S
Habilitação do Beneficiário:		
▪ Previamente através da SRF	N	S
▪ Áreas distintas: mercadoria importada e mercadoria à exportar	S	N
▪ Ser fabricante industrial nas modalidades permitidas	S	S
▪ Ser fabricante de partes/peças para indústria automotiva e aeronáutica	S	S
▪ Ser exclusivamente prestadora de serviços de manutenção e reparo para aeronaves ou de equipamentos e instrumentos aeronáuticos	S	S
▪ Possuir regularidade fiscal	S	S
▪ Apresentar PL superior a R\$M 25 para Indústria	N	S
▪ Apresentar PL superior a R\$M 5 para Prestadora de Serviços	N	S
▪ Complementar montante requisitado para PL através de fiança bancária ou seguro aduaneiro	-	S
▪ Recinto alfandegado deve possuir sistema informatizado de controle acessado livremente pela SFR	S	S
▪ Beneficiário deve possuir sistema informatizado de controle acessado livremente pela SRF	S	S

▪ Possuir autorização para exercício da atividade expedida pelo Ministério da Aeronáutica (no caso)	S	S
▪ Exportação anual mínima de US\$M 10 para indústrias de Informática e Semicondutores	N	S
▪ Exportação anual mínima de US\$M 20 para indústrias Automotiva e Aeronáutica	N	S
▪ Exportação anual mínima de US\$M 5 para prestação de serviços à empresas estrangeiras	N	S
▪ Possibilidade de 20% de despacho para consumo interno do total anual da produção do regime	N	S
Co-Habilitação:		
▪ Co-habilitação conjunta com fornecedor industrial	N	S
▪ PL exigido ao fornecedor co-habilitado	-	N
▪ Beneficiário responde pelas obrigações do co-habilitado de forma solidária	-	S
▪ Fornecimento de marcadoria importada pelo co-habilitado	-	S
Aplicação do Regime em Mercadorias Importadas:		
▪ Admissão através de DI específica no SISCOMEX	S	S
▪ Tratamento favorecido para cargas chegadas via aérea	N	S
▪ Transferências de outros regimes aduaneiros especiais	R	S
▪ Transferência para outros regimes aduaneiros especiais	R	N
▪ Liberação automática pelo SISCOMEX	R	S
▪ Admissão de cargas para armazenagem em área própria dentro dos portos secos	S	S
▪ Admissão de cargas para armazenagem em depósitos fechados do beneficiário	N	S
▪ Produtos industrializados armazenados em área própria dentro dos portos secos	S	S
▪ Produtos industrializados armazenados em depósitos fechados do beneficiário	N	S
▪ Movimentação de cargas da unidade de despacho da SFR para o estabelecimento do importador, por Porto Seco ou Depósito Fechado, acompanhadas de NF e declaração do SISCOMEX	N	S
▪ Prazo de retificação da DA sem impedimento de utilização prévia da mercadoria: 7 dias (aéreo) e 30 dias (outros modais)	N	S
Aplicação do Regime em Mercadorias Nacionais:		
▪ Suspensão do IPI desde o estabelecimento do fornecedor	N	S
Extinção do Regime:		
▪ Exportação do produto nas quais as mercadorias admitidas no regime, importadas (com ou sem cobertura cambial) e/ou as mercadorias nacionais tenham sido incorporadas	S	S
▪ Exportação da mercadoria no estado que foi importada, com cobertura cambial	S	S
▪ Reexportação da mercadoria no estado que foi importada, sem cobertura cambial	S	S
▪ Exportação da mercadoria nacional no estado que foi admitida	S	S
▪ Transferência para outro beneficiário	N	S

▪ Despacho do produto para consumo interno contendo incorporação das mercadorias admitidas no regime	N	S
▪ Despacho para consumo interno das mercadorias no estado admitidas no regime	P	S
▪ Destruição sob controle aduaneiro	S	S
▪ Retorno ao mercado interno das mercadorias nacionais admitidas no regime, em seu estado ou incorporadas a produto	P	S
▪ Produtos usados somente poderão ter extintos o regime através de exportação, reexportação ou destruição	S	S

(S) Sim ; (N) Não ; (-) Não se aplica ; (R) Com restrições ; (P) Pagamento de mora

Fonte: Bussinger & Nogueira Neto (2004).