

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC

**CURSO DE ADMINISTRAÇÃO – LINHA DE FORMAÇÃO ESPECÍFICA EM
COMÉRCIO EXTERIOR**

PAULA CRISTINA MARIOT DE SOUZA

**ENTREPOSTO ADUANEIRO COMO FERRAMENTA ESTRATÉGICA DE GESTÃO
ADMINISTRATIVA: ESTUDO DE CASO EM UMA EMPRESA DE TRATORES DO
SUL DE SANTA CATARINA**

CRICIÚMA

2015

PAULA CRISTINA MARIOT DE SOUZA

**ENTREPOSTO ADUANEIRO COMO FERRAMENTA ESTRATÉGICA DE GESTÃO
ADMINISTRATIVA: ESTUDO DE CASO EM UMA EMPRESA DE TRATORES DO
SUL DE SANTA CATARINA**

Monografia apresentada para a obtenção do grau de Bacharel em Administração, no Curso de Administração Linha de Formação Específica em Comércio Exterior da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Orientador: Prof.^a Maria Helena Souza dos Santos

CRICIÚMA

2015

RESUMO

SOUZA, Paula Cristina Mariot. **Entrepósito Aduaneiro como Ferramenta Estratégica de Gestão Administrativa: Estudo de Caso em uma Empresa de Tratores do Sul de Santa Catarina.** 2015. 50 páginas. Monografia do Curso de Administração – Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

O regime especial de entreposto aduaneiro segundo instrução normativa SRF Nº 241, de 06 de novembro de 2002, permite a armazenagem de mercadorias importadas com suspensão do pagamento dos impostos no período de dois anos. Diante disso, este estudo teve como objetivo verificar a eficácia da utilização do regime de entreposto aduaneiro como alternativa para a concretização de um processo de importação de peças para tratores em uma empresa do Sul Catarinense. Com relação a metodologia para desenvolvimento do trabalho, foi descritiva com fim de investigação e bibliográfica e estudo de caso quanto aos meios de investigação. A população alvo foi uma empresa de tratores agrícolas estabelecida no Sul Catarinense. O estudo de caso se deu em um único processo de importação sem prévio planejamento e com o agravante de problemas de caixa e controle de estoque que a empresa enfrenta no momento da pesquisa. Desta forma, o estudo também aborda os temas: gestão financeira e de estoque chamando a atenção da empresa para essa questão. Foi constatada a eficácia do regime especial de entreposto aduaneiro como ferramenta estratégica para melhor trabalhar os recursos disponíveis em um processo de importação.

Palavras-chave: Importação. Entrepósito Aduaneiro. Gestão Financeira. Gestão de Estoque.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Incoterms	24
----------------------------	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Balança Comercial: Exportações e Importações (US\$ Milhões)	18
Tabela 2 – Incoterms.....	23
Tabela 3 – Valor de armazenagem e taxas terminal primário (2015).....	42
Tabela 4 – Valor de armazenagem e taxas terminal secundário (2015)	42
Tabela 5 – Comparativo de valores entre terminal em zona primária e secundária..	42

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRMM	Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante
CE	Comprovante Eletrônico
CI	Comprovante de Importação
COFINS	Contribuição Para o Financiamento da Seguridade Social
CIF	<i>Cost Insurance and Freight</i>
DA	Declaração de Admissão em Entrepasto Aduaneiro
DI	Declaração de Importação
FGTS	Fundo de Garantia de Tempo de Serviço
GATT	Acordo Geral de Tarifas e Comércio
ICMS	Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Comunicação e de Transporte Interestadual e Intermunicipal
IN	Instrução Normativa
IOF	Imposto Sobre Operações Financeiras
LI	Licença de Importação
MDIC	Ministério de Desenvolvimento da Indústria e Comércio
NCM	Nomenclatura Comum do Mercosul
PIS	Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público
RFB	Receita Federal do Brasil
SISBACEN	Banco Central do Brasil
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior
SRF	Secretária da Receita da Fazenda
SH	Sistema Harmonizado
TEC	Tarifa Externa Comum
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA	8
1.2 OBJETIVOS	9
1.2.1 Objetivo geral	9
1.2.1 Objetivos específicos	9
1.3 JUSTIFICATIVA	9
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	11
2.1 TÉCNICAS ADMINISTRATIVAS.....	11
2.1.1 Administração Financeira	12
2.1.2 Administração de Estoque	15
2.2 IMPORTAÇÃO	17
2.2.1 Conceito	19
2.2.2 Custos de importação	25
2.2.2.1 Despesas Aduaneiras.....	27
2.2.2.2 Tributos.....	30
2.3 ENTREPÓSITO ADUANEIRO NA IMPORTAÇÃO	34
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	37
3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA.....	37
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO-ALVO.....	38
3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS	39
3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS	39
4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA	40
5 CONCLUSÃO	44
REFERÊNCIAS	46
APÊNDICE	51
APÊNDICE A – Simulação de declaração de importação	52

1 INTRODUÇÃO

O tema globalização é frequentemente abordado e está correlacionado diretamente com o tópico - competitividade - pois é característico da interação entre os mercados, por um lado aumentando a demanda, e por outro ampliando o número dos fornecedores também em todo o mundo. Assim, as empresas se vêm obrigadas a desenvolver métodos que as consolidem no mercado e acompanhem o constante dinamismo atual.

Uma das alternativas utilizadas pelas organizações visando aumentar sua competitividade através do preço ofertado se dá por meio da importação de insumos para fabricação, pois em determinados casos, a redução do custo se torna significativa quando comparado ao valor para adquirir tais matérias-primas no mercado nacional.

Entretanto, é notória a falta de experiência por parte das organizações em operações relativas ao comércio exterior e muitos, simplesmente, se aventuram nesse ramo, assumindo riscos que poderão acarretar em impactos negativos para a empresa.

Toda operação de importação requer planejamento e interação entre as diversas áreas administrativas da organização, em especial, ao que se trata de gestão financeira e estoque. Considerando que, o tempo do pedido até a entrega da mercadoria e o desembolso para pagamento dessas, são diferenciados.

Neste sentido, o presente estudo, discute a importância da aplicação ativa e efetiva de técnicas administrativas pertinentes à gestão financeira e de estoque para o planejamento da empresa e tomadas de decisões. Na sequência, será abordado o tema importação com todas suas rotinas e custos operacionais, e o regime especial de admissão em entreposto aduaneiro.

O regime especial de admissão em entreposto aduaneiro tem seus requisitos para utilização, estabelecidos na Instrução Normativa nº 241, de 06/11/02 e permite o depósito da mercadoria, em recinto alfandegado, com suspensão dos tributos, entre outros benefícios (RFB, 2015). Com o domínio acerca do regime, se torna possível, desenvolver ferramentas que possibilitem soluções estratégicas às importações realizadas por empresas de todo território brasileiro.

Tendo em vista, propor o uso do respectivo regime especial como alternativa para minimizar impactos negativos decorrentes de um processo de

importação sem prévio planejamento e ferramenta estratégica de gestão financeira e de estoque, a pesquisa apresenta um estudo de caso em uma empresa fabricante de tratores do sul catarinense.

Além de todo o conteúdo acima relatado, será apresentada nos capítulos subsequentes, a metodologia aplicada para o desenvolvimento da pesquisa e a análise da eficácia do uso desse regime especial para o case abordado.

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

A globalização se formou no pós-guerra como via para a expansão dos mercados e realização da produção nas diversas partes do mundo. Este processo fez com que a grande maioria da população, seja ela cidadãos ou organizações, passasse a ser inserida nesse novo contexto mundial.

Ao contrário daquele fenômeno, a população não consegue se reinventar de modo tão ágil e dinâmico, por isso, muitas vezes o que seria um grande benefício, pode se revelar um impasse. Deste modo, também acontece com as importadoras, que viram, através da importação, uma alternativa de se adaptar a nova realidade e evoluir junto com o mercado.

Entretanto, neste cenário, as empresas se depararam com situações para as quais não estavam preparadas e que exigiam alguns conhecimentos específicos. Assim, a ausência desses conhecimentos, fez com que alguns processos de importação fossem mal planejados, como é o caso da empresa tratada nesse estudo.

É nesse contexto que se invoca o regime especial de entreposto aduaneiro. Portanto, o presente estudo busca responder a seguinte pergunta de pesquisa: **qual a eficácia do regime especial de entreposto aduaneiro em um processo de importação de peças para fabricação de tratores em uma empresa do Sul Catarinense?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Verificar a eficácia do regime especial de entreposto aduaneiro em um processo de importação de peças para fabricação de tratores em uma empresa do sul catarinense.

1.2.1 Objetivos específicos

- a) Explanar sobre a importância da administração financeira como parte do processo para tomada de decisão da viabilidade de importação;
- b) Explanar sobre a importância do controle de estoque como parte do processo para tomada de decisão;
- c) Verificar a eficácia do regime especial de entreposto aduaneiro como alternativa para concretização de uma importação sem prévio planejamento, bem como, ferramenta estratégica de gestão administrativa e de estoque.

1.3 JUSTIFICATIVA

A globalização é um processo econômico, político e social cada vez mais presente no cotidiano das pessoas e que, de forma gradativa, influencia a ordem nacional e amplia fronteiras. Como consequência, o modo de vida sofre alterações em relação a um passado não tão distante, tanto para as famílias quanto para as empresas.

Neste sentido, novos caminhos vão surgindo, novos métodos vão se estabelecendo, e as relações sociais também sofrem alterações. Como efeito desta globalização, as relações cambiais e o comércio entre países se tornam cada vez mais frequentes e complexos. Ou seja, o internacional e o nacional estão muito mais próximos.

Para acompanhar este fluxo as companhias necessitam encontrar novos meios de se estabelecer no mercado, seja se tornando mais competitivo através da inovação, seja tornando seu preço mais atrativo em relação à concorrência. Em

decorrência dessa competitividade moderna e predatória, a busca por artifícios que beneficiam as companhias é cada vez mais relevante para o mundo corporativo e frequente no comércio internacional.

Como alternativa à forma de se manter atuante, as fabricantes de mercadorias encontram na importação de insumos uma maneira de gerir o próprio negócio. Deste modo, as formas, maneiras, benefícios e legislações inerentes ao tema fazem parte da preocupação atual das empresas.

Mediante o exposto acima, o estudo é relevante para a empresa pesquisada, pois esta compactua da mesma preocupação que as demais. Por sua vez, a pesquisa é importante, também, para a pesquisadora que ampliará seu conhecimento acerca do assunto abordado e, por conseguinte terá impacto positivo para a Universidade do Extremo Sul Catarinense sendo que o estudo se realiza através desta instituição.

O trabalho é viável, pois a empresa pesquisada se compromete em disponibilizar os dados necessários para o desenvolvimento da pesquisa e, outras informações necessárias estão livres para acesso por meio de livros e *internet*.

Por estes motivos, que este estudo se justifica: pois propõe à análise - ainda que de maneira breve e sem a pretensão de esgotar o tema - de uma alternativa e, ou ferramenta utilizada frequentemente por grandes importadores do país, e com isso, esclarecer sobre os benefícios do entreposto aduaneiro quando utilizado de modo efetivo.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 TÉCNICAS ADMINISTRATIVAS

Em um processo lento e gradual, através de novas rotas de navegação descobertas, acesso a informações, avanço da tecnologia, entre outros fatores, houve uma expansão nos mercados, levando ao tema em evidência atualmente: globalização (BERNSTEIN, 2009).

A economia globalizada é o resultado do processo de abertura e interligação das economias, principalmente, por meio da eliminação de restrições alfandegárias, que são eliminação de reservas de mercado e da proibição de importar certos produtos, como também por meio de restrições tributárias, que se configuram como diminuição de impostos sobre produtos importados (SILVA 2002, p. 17).

Porém, a globalização abrange três campos: socioeconômico, social e político. Sendo a troca de moeda entre nações de todo o globo, o surgimento de um novo modelo de consumo, comportamento, religiões, expansão dos direitos humanos e exigências democráticas, decorrentes de um processo de miscigenação oriundas do contato com novos povos (JARDIM, OLIVEIRA, 2009).

Globalização é uma maneira moderna de abordar a interferência do comércio internacional em questões internas e mais subjetivas de cada país, visto que, ao decorrer do tempo, o mundo intensificou suas relações internacionais. Desta forma, percebe-se a influência que a abertura de mercado causa não somente na economia, mas também, na cultura e políticas sociais (BERNSTEIN, 2009).

Contudo, um fator primordial para a internacionalização de determinado país é a capacidade da sua indústria nacional em competir no âmbito mundial. A competitividade segundo Kupfer (KUPFER, 2011):

[...] No enfoque microeconômico, alinham-se as definições de competitividade centradas sobre a firma. São as definições que associam competitividade à aptidão de uma firma no projeto, produção e vendas de um determinado produto em relação aos seus concorrentes. Essas definições, mesmo que para alguns possam ser generalizadas, por extensão, a países, têm sempre na empresa o sujeito. No enfoque macroeconômico, competitividade aparece como a capacidade de economias nacionais de apresentarem certos resultados econômicos, em alguns casos puramente relacionados com o comércio internacional, em outros, mais amplos, com a elevação de nível de vida e o bem-estar social.

Para Santos, os estudos reconheceram a existência de três fatores que determinam a competitividade: Sistêmica, Estrutural e Empresarial. O primeiro fator

correlaciona à organização e o ambiente em que está inserida, envolvendo questões sociais, jurídicas e culturais. O segundo fator, estrutural, aborda características e comportamentos específicos de determinados ramos, por exemplo, demanda e tecnologia. E, o fator empresarial, está relacionado diretamente com os aspectos e recursos de cada empresa (SANTOS, 2004).

Assim, com a abertura de mercado, as indústrias nacionais ganham concorrentes mais preparados, provenientes de países desenvolvidos, com uma estrutura econômica, política e tecnológica aprimorada. Frente a isso, a competitividade impulsiona as organizações de países subdesenvolvidos ou emergentes, a aperfeiçoar as suas técnicas de administração a fim de nivelar seus produtos ou serviços prestados em comparação aos dos seus concorrentes e, em decorrência, geram ações que incrementam o desenvolvimento da nação, beneficiando o governo, organizações e a população (SANTOS, 2004).

Neste cenário globalizado que impõe constante dinamismo ao mercado, duas áreas da administração das organizações que, vem tendo grande enfoque são: a administração financeira e a administração de estoque, pois é com base nas informações viabilizadas por departamentos atuantes nestes campos que são tomadas decisões essenciais ao sucesso de toda empresa (NETO, 1997).

2.1.1 Administração Financeira

Segundo Acilon de Souza (2014, p. 3), administração financeira deriva-se do conceito de finanças que é, "...a arte e a ciência de administrar recursos, conhecidos como ativos ou passivos financeiros" de uma instituição, governo ou indivíduo, sendo ativo todos os direitos a receber e passivo todas obrigações a serem cumpridas, representando saldo positivo e negativo de determinado órgão.

A administração financeira tem por objetivo dentro de uma organização maximizar a riqueza ou valor total de um negócio baseado em análises financeiras que, permitam tomadas de decisões para investimentos com um nível mínimo de risco (GROPELLI, NIKBAKHT, 2010).

A frequente tomada de decisões por uma organização consiste na aplicação de valores apropriados, através de investimentos, como também, na captação de recursos, através de financiamentos. Desta forma, essas decisões determinam a estabilidade financeira e atratividade econômica de uma empresa a

curto, médio e longo prazo (NETO, 2009).

Assim, essa ciência de administrar as finanças requer planejamento financeiro a fim de assegurar a qualidade das informações para futura base de tomada de decisões em uma organização, pois a falta de planejamento consistente pode ocasionar em não liquidez, ou seja, a não disponibilidade de recursos para honrar seus compromissos, mesmo quando os ativos totais forem maiores que os passivos, ocasionando prejuízo ou até mesmo, a falência (GROPELLI, NIKBAKHT, 2010). E, ainda, A. A. Gropelli e EhsanNikbakht (2010, pg. 320) reforçam que:

Planejamento financeiro refere-se ao processo de estimar as necessidades futuras de financiamento e identificar como os fundos anteriores foram financiados e os propósitos em que foram gastos. Com planejamento e controle, a administração pode avaliar se os padrões existentes de financiamentos e os fundos gastos são coerentes com as metas gerais da companhia. Tanto os prazos como os montantes de fundos necessários podem ser determinados por meio de técnicas de planejamento.

Portanto, o planejamento financeiro está diretamente relacionado com a análise do triângulo de finanças: liquidez, risco e retorno, pelo qual se estima a capacidade da empresa em gerar fluxos de caixa para pagamento de suas obrigações, de tomar decisões cujo risco seja aceitável e retorno suficiente para compensar o capital investido (A. SOUZA, 2014).

Para a análise operacional do triângulo de finanças, se faz necessário a utilização de métodos da administração financeira que possibilitem o levantamento das informações para o planejamento, bem como, para o controle das ações tomadas. Dentre esses métodos, pode-se citar o fluxo caixa, giro de caixa e análise das fontes e dos usos de fundos como instrumentos primordiais para a gestão financeira (GROPELLI, NIKBAKHT, 2010).

O fluxo de caixa é a entrada e saída de caixa e equivalentes de caixa, em que, caixa é representado por recursos em espécie ou bancário disponível, e equivalentes de caixa são aplicações financeiras de curto prazo, que prontamente se transformem em liquidez sem grandes riscos de alteração de valor (A. SOUZA, 2014).

Neste sentido, a ferramenta de fluxo de caixa deixa de ser apenas preenchimento de rotinas operacionais de trabalho, e passa a ser utilizada como ferramenta de gestão com projeção de entradas e saídas de caixa e equivalente de caixa, auxiliando na decisão de viabilidade de financiamentos ou investimentos (FREZATTI, 1997).

Juntamente com o fluxo de caixa, existe a importância das organizações de manterem capital de giro. O capital de giro é formado por montantes disponíveis em caixa, estoques e contas a receber. É disponibilizado por sócios-proprietários ou terceiros, como clientes e bancos, e tem por finalidade dispor à empresa recursos financeiros para a concretização das suas operações (UFSC, 2010).

O conhecimento de qual é o valor necessário para manter como capital de giro em uma organização impacta diretamente em oportunidade de maximização de lucros ou redução de custos, por exemplo: aplicar o valor excedente e se beneficiar dos juros resultante desta operação e reduzir valor de investimento desnecessário em estoque (UFSC, 2010).

Para estipular o valor ideal a ser disponibilizado para capital de giro pode-se utilizar vários métodos da administração financeira, como mencionado, o giro de caixa. Este método realiza a seguinte equação (GROPELLI, NIKBAKHT, 2010, p. 323):

$$\text{Caixa mínimo necessário} = \frac{\text{Dispêndios operacionais anuais}}{\text{Giro de caixa}}$$

Essa equação considera que não há alterações significativas nos “dispêndios operacionais” ao longo de um período. Neste caso, o dispêndio operacional é o total de saídas do caixa, com pagamentos das obrigações da empresa. O giro de caixa é o número de vezes em que ocorre o ciclo de caixa, ou seja, o número de dias que decorrem entre a compra de matéria-prima e o recebimento das vendas (GROPELLI, NIKBAKHT, 2010).

E, por fim, o método de análise das fontes e dos usos de fundos com intuito de auxiliar no planejamento, mas principalmente, no controle do andamento das decisões tomadas. Este método visa compreender quais são as fontes dos recursos financeiros da empresa e onde estes são utilizados, possibilitando identificar qual é o grau de dependência de capital próprio ou de terceiros, utilização efetiva dos recursos para manutenção de caixa ou compra de estoque (GROPELLI, NIKBAKHT, 2010).

Estes métodos ajudam na tomada de decisões e controle da situação financeira da empresa, transmitindo confiança aos seus proprietários, acionistas e clientes, porém deve-se ressaltar a importância de obter essas projeções e análises

não somente em um ambiente de economia doméstica, mas também, no cenário globalizado. (A. SOUZA, 2014).

Em empresas importadoras e exportadoras, por exemplo, as diferenças entre caixa internacional e nacional acarretam em alguns fatores complicadores, como a conversão da taxa de câmbio, ou gestão de estoque para atender o prazo de chegada das matérias-primas provenientes de outro país (A. SOUZA, 2014).

Desta forma, é crucial para uma organização, utilizar a administração financeira de maneira estratégica no contexto global, considerando os riscos externos, variações cambiais, prazos para desembolso de recursos financeiros e recebimentos de mercadorias para estoque, entre outros, visando maximização de lucros e redução de custos (A. SOUZA, 2014).

2.1.2 Administração de Estoque

O estoque é um item que necessita de atenção especial por parte dos administradores, visto as oportunidades de ganho e perda que podem ser resultantes da gestão das mercadorias armazenadas (RAMOS, 2014).

A má gestão de estoque pode colocar em risco a saúde financeira de uma empresa, como perder vendas e confiabilidade dos clientes e, ainda, impactar na falta de capital de giro que, por sua vez, impactará diretamente no fluxo de caixa. Por outro lado, a boa administração aplicada no gerenciamento dos estoques, pode viabilizar operações de vendas, disponibilizar capital de giro e reduzir os custos (RAMOS, 2014).

Os custos de estoques são decorrentes da imobilização de capital, não podendo aplicar o recurso em outras fontes rentáveis; da obsolescência dos materiais, riscos e perdas provenientes da manutenção de estoque; aluguel das áreas de armazenagens, depreciação e operadores, transporte e, também, quando há falta de estoque revertendo em vendas perdidas, multas e danos à imagem da empresa (GASNIER, 2007).

Para Hong YuhChing (2010, p. 18), o conceito de gestão de estoque teve sua origem com a rotina de compras em uma empresa, onde despertou a importância de integrar o fluxo de materiais com outras funções de suporte: “[...acompanhamento, gestão de armazenagem, planejamento e controle de produção e gestão de distribuição física]”.

A busca pelo aperfeiçoamento da administração do estoque se dá devido às altas taxas de juros e competição global existente no mercado, assim, as organizações passam a exigir estratégias proativas, baseadas nas necessidades dos clientes e aplicadas no contexto de todo o negócio, tal como, a integração da gestão de estoque com todos os setores da empresa (CHING, 2010).

Por exemplo, o plano de negócio avalia fatores: demográficos, econômicos e políticos que afetarão a demanda e, por isso, formará as diretrizes a serem seguidas em curto, médio e longo prazo. O plano de vendas identifica a capacidade de produção para atender a demanda determinada. E, o plano financeiro, avalia a geração de receitas e os recursos necessários para atender os objetivos pré-determinados da empresa (CHING, 2010).

A gestão de estoque consiste em três etapas: Planejamento, controle e sua retroalimentação. O planejamento é a fase que determina os valores de estoque, datas de entrada e saída e, pontos de pedidos de materiais. O controle é o registro dos dados reais em relação ao planejamento realizado. E, a última fase é a retroalimentação, ou seja, é a comparação dos dados do controle com o planejamento objetivando identificar desvios e causas a fim de tornar o estoque efetivo cada vez mais próximo do planejado (CHING, 2010).

O planejamento do estoque mais coincidente com o controle do estoque efetivo pode ser atingido através da aplicação de algumas funções básicas: Cálculo do estoque mínimo e máximo a ser mantido, cálculo do lote de ressuprimento, manter registros atualizados, conservar material em condições adequadas e replanejar ações sempre que necessário, entre outras técnicas mais abrangentes (CHING, 2010).

Contudo, na gestão de estoque para empresas importadoras, o foco nesta área requer ainda mais atenção por parte dos administradores, considerando que por se tratar de pedidos provenientes do mercado externo terão impacto de fatores como distância, tempo de entrega, confiabilidade nos fornecedores, utilização de diferentes modais de transportes, entre outros, com agravantes quando comparado aos materiais adquiridos no mercado nacional (FERNANDES, PIRES, 2005).

Além destes fatores citados, há ainda, a variação cambial sob pagamento das mercadorias importadas e o risco de complicações e atrasos devido aos procedimentos burocráticos de desembaraço aduaneiro nas fronteiras (PIRES, 2005).

Desta forma, as incertezas que estão em torno da gestão de estoque para empresas que utilizam materiais estrangeiros na sua cadeia de suprimento, são maiores e se não forem cuidadosamente geridos, poderão resultar em perdas significativas à empresa. Porém, é de conhecimento de poucas instituições, algumas situações previstas em lei, das quais as organizações podem se apropriar de forma estratégica, como ferramenta de gestão de estoque em caso de materiais importados, por exemplo, o regime especial de entreposto aduaneiro (FERNANDES, PIRES, 2005). Para melhor compreensão, este tema será abordado nos capítulos a seguir.

2.2 IMPORTAÇÃO

A relação do homem com o comércio é tema de estudo e análise de muitos historiadores e economistas, pois nos permite entender o contexto atual mundial em que as nações estão inseridas. Adam Smith escreveu que há, na natureza humana uma intrínseca “[...]propensão a intercambiar, permutar ou trocar uma coisa pela outra [...]”, ou seja, o progresso do comércio exterior foi impulsionado pelo desejo impessoal do homem em desbravar novos territórios, rotas marítimas e conquistar produtos os quais não possuíam em seu país (SMITH, 1988, P.11).

O Brasil dentro do contexto global teve o marco da abertura de mercado na década de 90, através de políticas implementadas pelo, então presidente, Fernando Collor. Anteriormente a este período, o Brasil tinha sua atenção voltada para a indústria nacional, porém, o mundo passava pela grande depressão em decorrência da quebra da bolsa de valores de Nova York e tal crise afetava as exportações brasileiras. Mediante a redução das exportações, o governo criou barreiras de protecionismo para equilibrar a balança comercial, dificultando as importações por meio de uma política chamada: Substituição das importações, que foi justificada por Prebisch (AVERBUG, 2005):

A grande depressão mundial marca definitivamente o fim desta forma de desenvolvimento (...). Ante a impossibilidade de manter o ritmo anterior de crescimento das exportações tradicionais, ou de o acelerar, impõe-se então a substituição de importações – principalmente das indústrias – para contrabalançar essas disparidades, e inicia-se assim o desenvolvimento para dentro dos países latino-americanos. (PREBISCH, 1964, p.86).

De acordo com Pereira (1977), o modelo de substituição das importações é uma característica econômica que define exatamente o momento vivido por países

latino-americanos entre o período de 1930 a 1960. Ainda segundo o autor, esta medida nasce de um estrangulamento externo, definido principalmente pela drástica redução do índice de importações.

Ao decorrer do tempo, as economias mundiais apresentavam sinais de recuperação, porém a, “[...] economia brasileira, passou a registrar por mais de três décadas, taxas de crescimento inferiores à média mundial. [...]” (MESQUITA FILHO et. al, 2014).

Surgia então, a necessidade de expandir o mercado, ampliar relações diplomáticas e incorporar o país no contexto global, a fim de gerar maior crescimento socioeconômico para o País. Para Guimarães, o crescimento da economia nacional está condicionado ao desenvolvimento das organizações que, por sua vez, depende do aumento da demanda:

O crescimento da firma, no entanto, está limitado por sua capacidade de financiar o investimento requerido para sua expansão e pela existência de mercado para sua produção crescente. Neste contexto, o exame da natureza de tais limites e da possibilidade de superá-los deve ser colocado no centro da análise do crescimento. Pode ser sugerido, em particular, que a firma encontra com maior frequência, na existência de mercado para sua produção, o limite mais restritivo à sua capacidade de crescer. (GUIMARÃES, 1987, p. 14).

Visando o crescimento da economia, o Presidente Fernando Collor, inicia políticas de incentivo a importação, abrindo o mercado nacional, “[...] principalmente pela integração de países através de acordos bilaterais e multilaterais (zonas de livre comércio, uniões aduaneiras e mercados comuns).” (AVERBURG, 2005, p. 45).

Este novo cenário econômico impactou intensivamente na balança comercial brasileira, revertendo o superávit em déficit, conforme demonstra a Tabela 1 através do saldo comercial de exportações menos importações entre 1988 a 1998 (Banco Central, 2015).

Tabela 1 – Balança Comercial: Exportações e Importações (US\$ Milhões)

Ano	Exportações	Importações	Saldo Comercial
1988	33.789	14.605	19.184
1989	34.383	18.263	16.120
1990	31.414	20.661	10.753
1991	31.620	21.041	10.579
1992	35.793	20.554	15.239
1993	38.597	25.480	13.117
1994	43.544	32.701	10.843

1995	46.506	49.859	(3.353)
1996	47.747	53.303	(5.556)
1997	52.987	61.351	(8.364)
1998	51.120	57.550	(6.430)

Fonte: Banco Central, 2015.

A política de substituição das importações tinha inicialmente o intuito de fortalecer a indústria doméstica em detrimento da concorrência com produtos importados e, também, impulsionar o crescimento econômico, porém a economia aberta resultou na elevação das importações e desaceleração das exportações, ocasionando o desequilíbrio demonstrado acima na balança comercial.

Desta forma, após o ano de 1999, surgem novas medidas políticas que buscam regular as importações x exportações brasileiras, retomando um saldo superavitário em transações correntes (PEREIRA, CARVALHO, 2000).

As políticas aplicadas naquele período ou atualmente, buscam o mesmo objetivo: o equilíbrio da balança comercial, que é de suma importância para a estruturação de uma economia estabilizada e promissora, elevando os índices de desenvolvimento do país. Mediante a esta conjuntura, percebe-se que o contexto global exigia uma política mais madura do Brasil que, vem se adequando de acordo com as mudanças no cenário mundial (BRAGA, ROSSI, 2014).

2.2.1 Conceito

Segundo definições do MDIC, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2014), órgão que regulamenta as atividades de comércio exterior no Brasil, pode-se estabelecer como principal conceito de importação a entrada de mercadorias no território nacional, seja ela de forma definitiva ou temporária, de bens que são de origem e, ou procedência de outro país.

Para Bizelli e Barbosa (2002), as importações definitivas são aquelas quando o produto importado é nacionalizado, ou seja, passa a agregar às riquezas do país. E, importações temporárias ou, na sua classificação, não definitivas, são quando não ocorre a nacionalização.

Por sua vez, o território nacional compreende todo o território aduaneiro e está dividido em duas zonas: primária e secundária, sendo, a zona primária o local de ingresso das mercadorias provenientes do exterior, o qual só poderá ser feito

através de portos, aeroportos ou fronteiras com uma unidade da alfândega. A zona secundária é o restante do território com exclusão dos portos, aeroportos ou fronteiras alfandegadas (LUZ, 2009).

Falar em um território com unidade da alfândega ou território alfandegado significa que esta área está autorizada pela Secretária da Receita Federal do Ministério da Fazenda, a custódia, sob sua responsabilidade, das mercadorias importadas ou para exportações, bem como, nacionalizar ou desnacionalizar as mesmas (KEEDI, 2007).

Vale observar que, também existem locais alfandegados em zona secundárias, denominados de portos secos. De acordo com o art. 11 do Regulamento Aduaneiro:

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.

O objetivo da criação dos portos secos foi desafogar as zonas primárias atingidas pelo crescimento constante do volume de mercadorias entrando e saindo do país (LUZ, 2009).

A prática de importar torna-se vantajosa quando uma empresa não encontra no mercado interno, um produto ou serviço que atenda às suas necessidades, sejam elas operacionais, visando um aprimoramento na qualidade das suas mercadorias, ou quando a empresa busca uma redução do seu custo de produção, visando uma melhor competitividade entre seus concorrentes no mercado (UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA, 2003).

As importações podem ser realizadas por pessoa física ou jurídica sendo, pessoa física autorizada a importar para uso e consumo próprio, para suas coleções ou ainda, para fins de atividades profissionais (produtor rural, artista ou assemelhado) e pessoa jurídica autorizada a importar matéria-prima ou mercadoria para revenda, respeitando o limite de valor estabelecido pela Receita Federal Brasileira (RFB) através da habilitação no radar a qual está enquadrada (RFB, 2015).

As operações de importação poderão se enquadrar em três modalidades (RFB, 2015):

Importação direta, quando o consignatário e adquirente da carga é a

própria empresa, sem intermediários;

Importação por conta e ordem de terceiros, quando a empresa se utiliza de uma *trading company*, por exemplo, para intermediar a operação. Este fato pode ocorrer em casos que existam benefícios provenientes desta relação, sejam em questões de serviços prestados ou tributação fiscal, porém a responsabilidade de fechamento de câmbio é da empresa adquirente;

E, Importação por encomenda, em que a empresa consignatária importa a mercadoria a fim de revendê-la a um adquirente pré-determinado, entretanto, nesta modalidade, a responsabilidade do pagamento ao exportador é sempre da empresa consignatária.

Independente da modalidade de importação escolhida, a decisão de importar envolve outros fatores que devem ser analisados. Primeiramente, é necessário fazer a classificação fiscal da mercadoria a ser importada (RFB, 2015).

Os países, Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai adotam desde 1995 a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM) para classificação fiscal das mercadorias. Este método tem como base o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (SH), porém acrescidos de dois dígitos que correspondem a atributos específicos em âmbito do MERCOSUL (MDIC, 2015).

O Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (SH), “é um método internacional de classificação de mercadorias, baseado em uma estrutura de códigos e respectivas descrições” (MDIC, 2015). Os códigos são formados por seis dígitos que possibilitam a identificação dos produtos conforme origem, matéria que compõe o produto ou a aplicação à que se destina, seguindo uma ordem numérica conforme o nível de sofisticação da mercadoria (MDIC, 2015).

Com base na Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), os países signatários do MERCOSUL, firmaram no Tratado de Assunção a Tarifa Externa Comum (TEC). O intuito central do tratado é de fortalecer a união entre os países pertencentes ao bloco econômico mencionado, através de políticas e medidas aplicadas às importações. Contudo, através da lista TEC é obtida as alíquotas de impostos e legislação vigentes para cada mercadoria (MDIC, 2015).

O órgão competente pela averiguação acerca das classificações das mercadorias importadas nos códigos da NCM é a Receita Federal do Brasil. A qual destaca a importância de classificar corretamente os produtos importados para evitar

penalidades e usufruir de vantagens tarifárias provenientes de acordos bilaterais e multilaterais (RFB, 2015).

Porém, antes de efetivar um pedido de compra no mercado externo, é necessário atentar ao fato de que algumas mercadorias possuem restrição de importação e, portanto, necessitam de autorização prévia de embarque, são os casos do documento de licença de importação (LI) não automática, emitidas por órgãos governamentais indicados. Esta é uma forma que o governo se utiliza para implementar o controle administrativo brasileiro (LUZ, 2009).

Além da LI, quando necessário, existem outros documentos obrigatórios para o andamento do processo de importação, podendo estar livres da obrigatoriedade de apresentação em situações específicas. Os principais documentos a serem apresentados, são: *invoice*, *packing list*, conhecimento de embarque e certificado de origem (RFB, 2015).

A *invoice* ou fatura comercial é o documento de natureza contratual que esboça o acordo firmado entre importador e exportador (RFB, 2015) e, segundo Art. 557 do Regulamento Aduaneiro (2015), precisa conter as seguintes indicações:

- I - nome e endereço, completos, do exportador;
 - II - nome e endereço, completos, do importador e, se for caso, do adquirente ou do encomendante predeterminado;
 - III - especificação das mercadorias em português ou em idioma oficial do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio, ou, se em outro idioma, acompanhada de tradução em língua portuguesa, a critério da autoridade aduaneira, contendo as denominações próprias e comerciais, com a indicação dos elementos indispensáveis a sua perfeita identificação;
 - IV - marca, numeração e, se houver, número de referência dos volumes;
 - V - quantidade e espécie dos volumes;
 - VI - peso bruto dos volumes, entendendo-se, como tal, o da mercadoria com todos os seus recipientes, embalagens e demais envoltórios;
 - VII - peso líquido, assim considerado o da mercadoria livre de todo e qualquer envoltório;
 - VIII - país de origem, como tal entendido aquele onde houver sido produzida a mercadoria ou onde tiver ocorrido a última transformação substancial;
 - IX - país de aquisição, assim considerado aquele do qual a mercadoria foi adquirida para ser exportada para o Brasil, independentemente do país de origem da mercadoria ou de seus insumos;
 - X - país de procedência, assim considerado aquele onde se encontrava a mercadoria no momento de sua aquisição;
 - XI - preço unitário e total de cada espécie de mercadoria e, se houver, o montante e a natureza das reduções e dos descontos concedidos;
 - XII - custo de transporte a que se refere o inciso I do art. 77 e demais despesas relativas às mercadorias especificadas na fatura;
 - XIII - condições e moeda de pagamento; e
 - XIV - termo da condição de venda (INCOTERM).
- Parágrafo único. As emendas, ressalvas ou entrelinhas feitas na fatura deverão ser autenticadas pelo exportador.

O *packing list* ou romaneio de carga é o documento que descreve detalhadamente todos os produtos embarcados, quantidade de embalagens, peças, numeração, marcação e etc. O conhecimento de embarque é emitido pelo transportador, sendo ele, o responsável pela mercadoria e, portanto, responsável pela entrega da carga no destino. E, o certificado de origem é o documento comprobatório do local de fabricação da mercadoria (RFB, 2015).

Como mencionado, acima, uma das informações que deverá conter na fatura comercial é o termo de condição de venda (*incoterm*). Os *incoterms* foram criados em 1936, através da publicação de um livreto pela Câmara Internacional de Comércio, com sede em Paris. Essa edição tinha por objetivo formalizar as diversas fórmulas contratuais utilizadas entre compradores e vendedores internacionais e, desde então, passaram por algumas alterações e revisões (RATTI, 2005).

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), informa que os *incoterms* possuem o papel de definir, dentro de um contrato de compra e venda internacional, os direitos e as obrigações do exportador e importador, por exemplo: quem paga o frete, quem contrata o seguro, onde a mercadoria deverá ser entregue (MDIC, 2015).

Os *incoterms* são compostos por três siglas e divididos em quatro grupos: E, F, C e E, F, C e D, sendo o grupo E representante da mínima obrigação ao exportador e gradualmente até o grupo D, em que o máximo de obrigação compete ao exportador (MDIC, 2015), conforme demonstram a

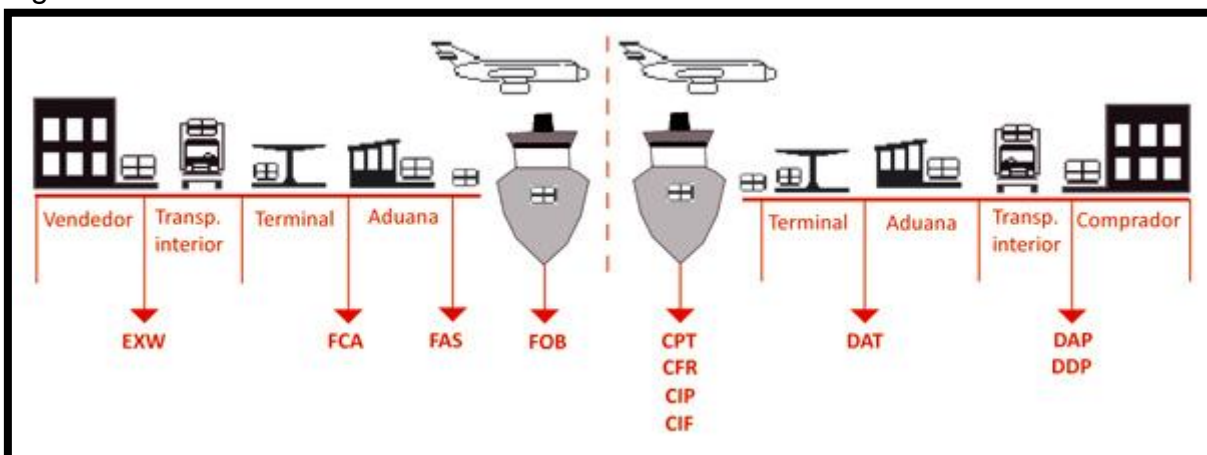
Tabela 2 e Figura 1.

Tabela 2 – Incoterms

Grupo "E" (Partida) - EXW - EX Works
- A partir do local de produção (...local designado: fábrica, armazém, etc.)
Grupo "F" (Transporte principal não pago) - FCA, FAS, FOB
Free Carrier – Transportador livre (...local designado) Free Alongside Ship - Livre junto ao costado do navio. (...porto de embarque designado) Free onBoard – Livre a bordo (...porto de embarque designado)
Grupo "C" (Transporte principal pago) - CFR, CIF, CPT, CIP
Cost and Freight - Custo e frete (...porto de destino designado) Cost, Insurance and Freight - Custo, seguro e frete. (...porto de destino designado) Carriage Paid to... - Transporte pago até...(local de destino designado...) Carriage and Insurance Paid to... - Transporte e seguros pagos até...(local de destino designado)
Grupo "D" (Chegada) - DAF, DES, DEQ, DDU, DDP
Delivered At Frontier – Entregue na fronteira (...local designado) Delivered Ex Ship - Entregue a partir do navio (...porto de destino designado) Delivered Ex Quay - Entregue a partir do cais (...porto de destino designado) Delivered Duty Unpaid – Entregue com direitos não-pagos (...local de destino designado) Delivered Duty Paid – Entregue direitos pagos (...local de destino designado)

Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br

Figura 1 – Incoterms



Fonte:GuíaPráctica de losIncoterms, 2010. Global Marketing Strategies.

Os *incoterms* visam unificar os usos e costumes que ocorrem em operações comerciais internacionais, visto que, as negociações tramitam entre países, em sua maioria, com diferenças linguísticas, culturais e econômicas, podendo acarretar em um desentendimento. Assim, os *incoterms* promovem harmonia na compra e venda internacional (R. Silva, 2011).

Observadas questões comerciais, legais e burocráticas, o processo de importação é realizado e com a chegada da mercadoria em território aduaneiro, se dá início a nacionalização da carga, através do despacho aduaneiro de importação comercial que, é um procedimento de fiscalização e controle das mercadorias adquiridas no exterior por pessoas físicas ou jurídicas para consumo ou revenda, realizado pela Receita Federal Brasileira (LUZ, 2009).

O procedimento de despacho aduaneiro exercido pela Receita Federal Brasileira inclui uma análise documental de todas as informações prestadas referente ao processo de determinada importação, análise financeira de pagamento de tributos e análise física da mercadoria (WERNECK, 2009).

Em regra geral, o despacho aduaneiro é processado via Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) através de um despachante aduaneiro, profissional credenciado pela RFB para operar o programa. O siscomex integra as informações de comércio exterior no Brasil mediante fluxo único e informatizado, exceto operações que possuam exceções para seguir este formato e com autorização legal (RFB, 2015).

Com a inclusão dos dados de importação no Siscomex, é gerado uma Declaração de Importação (DI) que é o documento base para o controle aduaneiro

servindo de apoio para fiscalização das informações vinculadas entre todos os documentos apresentados e, também, é no ato do registro da DI que o recolhimento dos tributos é feito em débito bancário (LUZ, 2009).

Após o registro, a DI passa pelo processo de parametrização, ou seja, é submetida a determinadas análises desenvolvidas pela RFB a fim de determinar o nível de conferência a ser aplicado. Várias situações podem direcionar a DI para uma conferência mais rigorosa, por exemplo: histórico de fraudes ou se o bem é proveniente de um país com alerta de praticar subfaturamento nas suas exportações (LUZ, 2009).

A parametrização está subdividida nos seguintes canais: Verde, o qual a mercadoria é liberada automaticamente; Amarelo, em que será realizado o exame documental e não sendo constatadas irregularidades, a mercadoria está liberada; Vermelho, pelo qual será realizado o exame documental e conferência física da carga; E cinza, o qual contempla as análises documentais e físicas da mercadoria acrescidas do procedimento especial de controle aduaneiro com o objetivo de identificar fraudes. Quando as mercadorias cumprem as exigências legais e fiscais no âmbito de comércio exterior brasileiro, é expedido pela RFB o comprovante de importação (CI) (LUZ, 2009).

O intuito desta rotina não se trata apenas de recolhimento de tributos, mas também, de administrar o impacto sobre o desenvolvimento da economia e segurança da sociedade brasileira (LUZ, 2009).

2.2.2 Custos de importação

Segundo Adolph Matz (1978), o termo custo é difícil de ser explicado ou conceituado sem que reste dúvida da sua definição. Nesta sessão, serão expostas algumas acepções acerca do tópico para uma melhor compreensão.

As empresas brasileiras ainda carecem muito de informações e orientações sobre procedimentos de comércio exterior, deixam de aumentar a demanda através de vendas para o mercado externo ou de reduzir custos através da importação, por exemplo. A falta do conhecimento mais aprofundado neste assunto tem levado muitas empresas a se aventurar no desconhecido, o que pode resultar em prejuízo (BERTO, 2004).

Quando tomada a decisão de importar, é fundamental analisar minuciosamente a viabilidade deste processo, desde a definição de qual produto e porque importá-lo, até a análise financeira envolvendo todos os custos e se a empresa possui recurso disponível para desembolso no momento da nacionalização da carga (BERTO, 2004).

Eliseu Maritins (1979, pg. 26), definiu custo como "Gasto relativo a bem ou serviço utilizado na produção de outros bens e serviços." Ainda segundo este autor, este gasto é "Sacrifício financeiro que a entidade arca para a obtenção de um produto ou serviço qualquer, sacrifício esse representado por entrega ou promessa de entrega de ativos (normalmente dinheiro)."

Reforça a ideia, acima, Evandir Megliorini (2002), afirmando que custos são os gastos imprescindíveis para a fabricação de produtos destinados a venda posteriormente.

E, ainda Leone (1985, pg. 50), conceitua custo como "consumo de um fator de produção, medido em termos monetários para a obtenção de um produto, de um serviço ou de uma atividade que poderá ou não gerar renda".

Os custos de uma importação são compostos por inúmeros gastos, como: valor da mercadoria a ser pago para o exportador, valor do frete internacional e nacional para transporte da carga do local de origem até o local de destino da mesma, valor do seguro sobre a mercadoria em casos que ocorra a contratação deste serviço, encargos tributários e despesas diversas. Essas despesas diversas incluem taxa de utilização do Siscomex, AFRRM, capatazia, armazenagem entre outras despesas administrativas para pagamento de gastos com serviços prestados relativos ao processo de importação e nacionalização da mercadoria estrangeira (UNESP, MESQUITA, 2003).

Além dessas despesas mais representativas, há ainda, desembolso com coleta e entrega de documentos, contratação de câmbio, serviços de terceiros pertinentes ao desembaraço aduaneiro, tais como: despachante aduaneiro, entre outros, que englobam o custo de importação (MALUF, 2000).

A seguir, para melhor compreensão do leitor, dividiremos o custo de importação em dois tópicos: Despesas aduaneiras e Tributos. Assim, será exposto de forma esclarecedora, os gastos que envolvem a decisão de importar.

2.2.2.1 Despesas Aduaneiras

A primeira etapa para análise de custos de importação é a definição do objeto de transação, e para iniciá-la é fundamental a determinação de características, especificações básicas e a variação da quantidade da mercadoria a ser adquirida permitida. Além disso, deve-se observar que persiste um preconceito em relação ao produto nacional, fruto decorrente do fator histórico, por isso, é necessário um estudo de mercado visto que alguns casos podem tornar-se mais vantajosa a compra de mercadorias nacionais em comparação as importadas (BERTO, 2004).

Para Werneck (2009, pg.20), “Mercadoria é qualquer bem material que pode ser objeto do comércio, isto é, que se compra ou vende, ou que se pode comprar ou vender” e, sua escolha no mercado externo é a primeira ação tomada pelo importador.

Nessa etapa, é feita a pesquisa de potenciais fornecedores, acordos para prazo de entrega, preço de compra, condições de pagamento, entre outros. Essa negociação é firmada através de uma fatura pró-forma (LUZ, 2009).

A condição de pagamento é uma decisão muito delicada na negociação com o fornecedor, pois o risco existe para ambas as partes, seja do lado do vendedor ou do comprador. Por isso, há diferentes modalidades de pagamento, tais como: pagamento antecipado, pagamento à vista, pagamento a prazo, carta de crédito, entre outras. A decisão de qual modalidade acordar varia conforme a relação de confiança com o fornecedor, sempre considerando riscos e avaliando, de forma estratégica, as variáveis financeiras da empresa importadora, caso precise de prazo para pagamento ou quando há disponibilidade de caixa e financiamento através de instituições bancárias, por exemplo (LUZ, 2009).

Com a mercadoria definida é necessário avaliar como será realizado o transporte deste objeto. Transporte é a circulação da mercadoria do local de origem para o local de destino. Este transporte pode ocorrer por meio de diversos modais: aéreo, aquaviário ou terrestres, podendo utilizar somente um modal ou mais (WERNECK, 2009).

A seleção dos modais a serem utilizados é analisada no planejamento de logística, levando em consideração vários aspectos, como: distância e as rotas

existentes entre origem e destino; volume, peso, tipo de mercadoria, cotações de empresas transportadoras, entre outras (KEEDI, 2007)

Essa análise é crucial para determinação do custo de transporte que se dá em função do tipo da mercadoria, peso ou volume. Este método de cálculo do preço do frete é o padrão adotado pelas empresas transportadoras, porém há uma variação de taxas extras cobradas por cada organização, resultando em um montante significativo (WERNECK, 2009).

Na contratação do transporte, há ainda, a preocupação com a segurança da carga, pois não está exime de algum sinistro que danifique a mercadoria ou até resulte na sua perda. Assim, a contratação do seguro é um custo adicional que:

Como o seguro se refere ao período de tempo em que a mercadoria fica sob a posse do transportador internacional, é natural que o valor segurado agregue parcela adicional ao preço consignado na fatura, parcela esta de normalmente 10% sobre preços apurados para local de desembarque ou de 20% sobre preços apurados para local de embarque, para cobrir despesas diversas que o segurado possa ter com relação ao sinistro que porventura venha a ocorrer. (LOPEZ 2004 pg.6)

A responsabilidade sob a contratação do seguro é definida, também, através dos *incoterms*, por exemplo, em uma importação CIF (*cost, insurance and freight*) o exportador deverá entregar a carga assegurada no destino, porém, se for de interesse do importador, este pode efetuar contrato de seguro também levando em consideração as cláusulas contratuais de coberturas, valor agregado a mercadoria, entre outros (WERNECK, 2009).

Além dos custos já mencionados, quando o modal de transporte utilizado incluir o modal aquaviário, terá a cobrança de capatazia que, segundo Maluf (2000), é uma tarifa devida pela movimentação e manuseio de carga nos terminais e recintos alfandegados. O seu valor é determinado por peso bruto e classificação das mercadorias, tendo obrigatoriedade de pagamento determinado por lei.

Além da capatazia, os terminais e recintos alfandegados possuem um custo de armazenagem. A cobrança de uma taxa de armazenagem é devida pela guarda e controle das mercadorias importadas nos armazéns de carga, e o montante a pagar se dá em função do valor, classificação e tempo de permanência da mercadoria no local de armazenamento (WERNECK, 2009).

Reforça, ainda, Paulo Werneck (2009) que, é muito raro ou até mesmo impossível, que ocorram transações de compra e venda internacional sem a

armazenagem da carga em um terminal ou recinto alfandegado, seja para aguardar transbordo para outro veículo, conferência aduaneira ou, outros motivos que submeterão as mercadorias em condição de espera.

Nesta etapa em que a mercadoria já se encontra no destino final da sua importação, é realizado os procedimentos de despacho aduaneiro, para então, obter a nacionalização da carga importada. Estes procedimentos são atendidos pelo profissional credenciado, despachante aduaneiro, o qual apresentará o valor dos seus serviços prestados, onerando o custo do processo de importação também (RFB, 2015).

Em regra geral, o despachante aduaneiro, é o representante legal da empresa importadora e responsável pelo lançamento das informações no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), promovendo a comunicação entre compradores internacionais e órgãos públicos de controle, como: RFB e Banco Central (RFB, 2015)

Por outro lado, o custo de utilização do Siscomex é repassado ao importador, conforme RFB, o montante é pago no momento do registro da declaração de importação para a utilização do programa disponibilizado pela Receita Federal Brasileira aos despachantes aduaneiros credenciados para registro dos documentos relativos à importação de mercadorias. A razão a ser é de (RFB, IN nº 1.158, 24/05/11):

- I - R\$ 185,00 (cento e oitenta e cinco reais) por DI;
- II – R\$ 29,50 (vinte e nove reais e cinqüenta centavos) para cada adição de mercadoria à DI observada os seguintes limites:
 - a) Até a segunda adição 29,50;
 - b) Da 3ª à 5ª – R\$ 23,60;
 - c) Da 6ª à 10ª – R\$ 17,70;
 - d) Da 11ª à 20ª – R\$ 11,80;
 - e) Da 21ª à 50ª – R\$ 5,90;
 - f) A partir da 51ª – R\$ 2,95.

Conforme exposto acima, essa taxa é calculada em função do número de adições da declaração e, assim como os custos abordados anteriormente, faz parte da base de cálculo do Imposto Sobre a Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Comunicação e de Transporte Interestadual e Intermunicipal (ICMS) (WERNECK, 2009).

Além dos custos mencionados, que oneram o processo de importação através da cobrança direta e indireta por prestação de serviços, há também, o desembolso com tributos, que serão exemplificados no capítulo seguinte.

2.2.2.2 Tributos

Quando abordado o tema tributação no Brasil, é de notório conhecimento o elevado nível de taxaço a pessoas jurídicas ou físicas, em muitos casos inviabilizando negócios, por isso, a relevância da análise de tributos, pois representam parcela significativa nos custos das empresas (P. SILVA, 2012).

Segundo o Código Tributário Nacional, disposto no Livro Primeiro, Título I, (2014):

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

Art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria.

Em outras palavras, tributo é uma obrigação, determinada por lei, em que o contribuinte, pessoa física ou jurídica, deve realizar o pagamento em moeda monetária ao Estado com destinação Federal, Municipal ou Estadual e classificados em três espécies: Impostos, Taxas e Contribuições (WERNECK, 2007).

Conforme Código Tributário Nacional, Título III, Capítulo I, Art. 16, “Imposto é o tributo cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte”. Ou seja, não existe relação entre quem paga o valor do imposto e o serviço que será proporcionado por intermédio da arrecadação deste montante.

Por sua vez, as taxas competem à prestação de um serviço do Estado ao beneficiário, por exemplo: Taxa para emissão do passaporte, independente deste documento ser emitido ou não, por motivos pertinentes à situação do interessado, o pagamento da taxa é devido, pois ocorreram despesas para o Estado em virtude do trabalho prestado (WERNECK, 2007).

E, por fim, contribuições são arrecadações destinadas ao financiamento de atividades intervenientes e de interesses de categorias profissionais ou econômicas, a fim de prover melhorias para o Estado em quanto nação, por exemplo: FGTS. (MELO, 2003).

Na importação, há a incidência das três espécies de tributos mencionadas, com forte característica extrafiscal de proteção e incentivo a indústria nacional e, a sua análise antes de comprar a mercadoria no mercado externo é

fundamental para a fase de planejamento e auxílio na tomada de decisão (BORGES, 2015).

Para realizar um levantamento de custos de tributação na importação, é preciso conhecer quais são os tributos incidentes, sua base de cálculo, alíquota ou valor determinado, e regimes especiais que possibilitem redução de gastos nesse sentido. Desta forma, será exposto primeiramente, acerca da base de cálculo.

Ashikaga (2004) inicia definindo base de cálculo para possibilitar a compreensão de valor aduaneiro. Este autor entende "... a base de cálculo como a grandeza determinada em lei e utilizada, juntamente com a alíquota, para apurar o quantum tributário, o valor da obrigação tributária." E, observa que a base de cálculo dos impostos federais tributados na importação é o valor aduaneiro.

O valor aduaneiro está definido no acordo sobre a implementação artigo VII do Acordo geral sobre Tarifas e Comércio – GATT 1994 (Acordo de Valoração Aduaneira), promulgado pelo Decreto nº 1.355; de 30 de dezembro de 1994 (RFB, 2015).

Primeiramente, o valor da mercadoria adquirida na importação compõe o valor aduaneiro. Desta forma, o Acordo de Valoração Aduaneira, referido acima, tem como objetivo determinar o valor mais próximo do real preço da mercadoria para que em situações peculiares, como doações ou vínculo entre importador e exportador em que ocorram reduções do preço de venda do produto, não prejudiquem a arrecadação dos tributos (WERNECK, 2007).

Para esta pesquisa, será utilizado o primeiro método do Acordo de Valoração Aduaneira: **Valor de Transação**. Segundo Melo (2003), o valor de transação é o método que consiste no real preço pago ou a pagar pelas mercadorias acrescidas do valor do transporte internacional, valor do seguro das mercadorias e valor das taxas de movimentação, manuseio e armazenagem das cargas relativas ao transporte internacional das mercadorias importadas, conforme disposto pela Instrução Normativa SRF nº 327, de 9 de maio de 2003:

Art. 4º -Na determinação do valor aduaneiro, independentemente do método de valoração aduaneira utilizado, serão incluídos os seguintes elementos:

I - o custo de transporte das mercadorias importadas até o porto ou aeroporto alfandegado de descarga ou o ponto de fronteira alfandegado onde devam ser cumpridas as formalidades de entrada no território aduaneiro;

- II - os gastos relativos a carga, descarga e manuseio, associados ao transporte das mercadorias importadas, até a chegada aos locais referidos no inciso anterior; e
- III - o custo do seguro das mercadorias durante as operações referidas nos incisos I e II.

Os gastos em que trata o inciso II do Art. 4º disposto acima irão compor o valor aduaneiro, ou seja, a base cálculo para tributação dos impostos de importação, independente do responsável pelo ônus financeiro, importador ou exportador (RFB, 2015).

Contudo, estes valores serão expressos nos documentos de despacho na moeda negociada e sua conversão se dará através da taxa de câmbio vigente na data de registro da declaração de importação, com base na tabela “taxa de conversão de câmbio” divulgada pelo Sistema de Informações do Banco Central – SISBACEN (RFB, 2015).

Quanto aos tributos sob bens e serviços importados, pode-se iniciar pelo próprio imposto de importação que é de competência Federal, incidente sobre as mercadorias estrangeiras conforme definidas no Art. 84 do Regulamento Aduaneiro, e tem como fato gerador a sua entrada em território nacional, sendo o seu contribuinte o adquirente destas ou quem a lei equiparar. Porém, para o efetivo cálculo do imposto de importação, o fato gerador ocorre na data de registro da Declaração de Importação (BIZELLI, BARBOSA, 2002).

Determinada por lei, Conforme Código Tributário Nacional, Título III, Capítulo II, Seção I, Art. 20, a base de cálculo do respectivo imposto é:

- I - quando a alíquota seja específica, a unidade de medida adotada pela lei tributária;
- II - quando a alíquota seja ad valorem, o preço normal que o produto, ou seu similar, alcançaria, ao tempo da importação, em uma venda em condições de livre concorrência, para entrega no porto ou lugar de entrada do produto no País;
- III - quando se trate de produto apreendido ou abandonado, levado a leilão, o preço da arrematação.

Segundo definições de Paulo Werneck (2007, p. 117), a alíquota específica “é determinada por valor monetário aplicado a uma unidade padrão”. A alíquota ad valorem “é indicada sob a forma de um percentual aplicável sobre a base de cálculo, expressa em valor monetário”. E, a alíquota fixa, “a própria alíquota corresponde ao valor a ser recolhido”.

Em seguida, o imposto sobre produtos industrializados que compete à esfera federal e seu fato gerador é o desembaraço aduaneiro em caso de

mercadoria importada e, a saída do produto da fábrica quando incidente em mercadoria nacional. Porém, o IPI é recolhido no momento do registro da declaração de importação, ou seja, anteriormente ao seu fato gerador (WERNECK, 2008).

A base de cálculo do IPI é o valor aduaneiro acrescido do valor a pagar pelo imposto de importação e, posteriormente, aplica-se a alíquota do IPI obtida na TEC por meio da NCM em que se enquadra a mercadoria adquirida, assim como procedimento realizado para cálculo do imposto de importação (SILVA, 2012).

A depender da finalidade do produto adquirido, este imposto pode gerar crédito fiscal. Desta forma, quando o produto for para ser utilizado como insumo na fabricação de nova mercadoria ou para revenda, a empresa adquirente terá direito a se creditar devido sua compra (BRUNI, FAMÁ, 2004).

Posteriormente, há a incidência da contribuição para os programas de integração social e de formação do patrimônio do servidor público (PIS/PASEP), e a contribuição para o financiamento da seguridade social (COFINS) fazem parte da esfera federal (WERNECK, 2009).

Assim como os tributos anteriormente expostos, a alíquota que deverá ser aplicada sob a base de cálculo para tal contribuição, será obtida por meio da TEC de acordo com a NCM em que a mercadoria se enquadra (WERNECK, 2009).

A base de cálculo utilizada para recolhimento do PIS/PASEP e COFINS até o ano de 2013 era composta pelo valor aduaneiro acrescido do ICMS e suas próprias contribuições, ou seja, calculado “por dentro” (RFB, 2015).

Porém, de acordo com IN RFB nº 1.401 de nove de outubro de 2013, a base de cálculo para tributação do PIS/PASEP e COFINS passou a ser somente o valor aduaneiro e seu fato gerador é o momento da entrada da mercadoria em território brasileiro, sendo recolhido o valor devido na data de registro da DI (RFB, 2015).

Além dos tributos já mencionados, um processo de importação que se utiliza do modal aquaviário para sua transportação, terá a contribuição do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). O AFRMM é destinado para o desenvolvimento e reparação naval brasileira com intuito de atender as necessidades provenientes do transporte hidroviário (MALUF, 2000).

O seu fato gerador é a efetiva operação de descarga da mercadoria em portos brasileiros, ressaltando que esta contribuição é aplicada somente a mercadorias transportadas em navegação marítima, fluvial e lacustre (WERNECK,

2009). E, a sua base de cálculo se dá com a incidência da alíquota de 25% sobre o valor do frete informado no sistema Mercante acrescido de taxas para utilização do referido programa. Porém, há casos de isenção desta taxa, como por exemplo, sob mercadorias com fins donativos, acordos entre países, e outras situações suportadas pela legislação (RFB, 2015).

Há também, o imposto sobre operações de crédito, câmbio e seguros, ou relativas à títulos e valores mobiliários (IOF), de competência privativa da União Federal. Sua base de cálculo é o montante, principal e juros, de uma operação financeira com alíquota máxima de 1,5% ao dia, podendo o Ministério da Fazenda estabelecer alíquotas diferenciadas visando políticas monetárias e fiscais e, seu fato gerador é a “[...] entrega do montante ou valor que constitua o objeto da obrigação, ou sua colocação a disposição do interessado.” (MINISTÉRIO DA FAZENDA, 2015).

E, por último, o imposto sobre circulação de mercadorias e prestação de serviços de comunicação e de transporte interestadual e intermunicipal (ICMS), sendo de competência dos estados e quando aplicado na importação, o recolhimento se dá para o estado em que o estabelecimento do importador está localizado e não, pelo local de ingresso da mercadoria (BORGES, 2015).

O seu fato gerador ocorre no momento de desembaraço aduaneiro da mercadoria ou bem importado, ressalva situações em que o importador se beneficia de algum regime especial que lhe conceda prazo para pagamento, podendo exonerar o ICMS dentro do sistema da receita federal brasileira, SISCOMEX (MINISTÉRIO DA FAZENDA, 2015).

A alíquota do ICMS a aplicar sob a base de cálculo que, se dá pelo somatório do valor a pagar ao exportador acrescido dos tributos incidentes na operação mais todas as despesas aduaneiras, será o percentual vigente no estado do importador, sendo em Santa Catarina 17% e em São Paulo 18%, por exemplo. Porém, assim como o seu fato gerador, há ressalvas na alíquota de ICMS também, como em casos que o importador se beneficia de algum regime especial que conceda a isenção, deferimento, suspensão ou adaptação do recolhimento (MINISTÉRIO DA FAZENDA, 2015).

2.3 ENTREPOSTO ADUANEIRO NA IMPORTAÇÃO

O regime especial de entreposto aduaneiro na importação está amparado

pela instrução normativa SRF Nº 241, de 06 de novembro de 2002. As funcionalidades e benefícios do regime especial supracitado, não estão abertamente expostos, mas se analisado sua legislação de maneira minuciosa, é possível extrair oportunidades para utilizá-lo como ferramenta estratégica dentro das organizações.

Segunda a instrução normativa acima citada, o regime especial de entreposto aduaneiro na importação, permite a armazenagem da mercadoria em recinto alfandegado com suspensão dos tributos. A suspensão dos impostos ocorre na data de registro da declaração de admissão em entreposto aduaneiro (DA), e serão recolhidos somente no momento em que for registrada uma declaração de importação (DI), ou seja, quando decidido nacionalizar as mercadorias, mas observando os prazos estabelecidos.

O prazo de permanência da carga sob o regime especial é de um ano e poderá ser prorrogado até dois anos, podendo ser superior a este período em casos especiais. Após 45 dias da vigência do prazo estabelecido, a mercadoria deverá ser liberada para consumo, admissão em outro regime especial, reexportação ou exportação (RFB, 2015).

Contudo, além desse benefício que pode ser muito útil quando aliado ao fluxo de caixa ou manutenção de capital de giro das organizações, há ainda, a possibilidade de nacionalizar as mercadorias parcialmente. Isso significa que, a partir de um único registro de DA, poderão ser gerado mais de dois registros de DI, desembaraçando as mercadorias por tipo, quantidade e valor, de acordo com a necessidade e realidade da empresa em determinada situação. Essa possibilidade pode impactar de forma positiva a gestão de estoque e outros campos das organizações (MAGALHÃES, 2007).

Mediante o exposto, para a empresa estar apta a utilizar o regime especial de entreposto aduaneiro, é necessário que seu processo de importação atenda alguma das seguintes atividades, conforme disposto na IN SRF nº 241, Art 18º, de 06 de novembro de 2002:

- I - etiquetagem e marcação, para atender a exigências do comprador estrangeiro;
- II - exposição, demonstração e teste de funcionamento;
- III - concernentes às operações de industrialização:
 - a) acondicionamento ou reacondicionamento;
 - b) montagem;
 - c) beneficiamento;
 - d) recondicionamento dos bens referidos na alínea "a" dos incisos I, II e III e alínea "c" dos incisos I e III do art. 16; ou

e) transformação, nos casos de:

1. preparo de alimentos para consumo a bordo de aeronaves e embarcações utilizadas no transporte comercial internacional ou destinados a exportação; e

2. esmagamento de grãos de cereais e sementes para produção de óleo, farelo ou outros subprodutos destinados a exportação; e

IV - manutenção ou reparo, no caso dos bens referidos na alínea "a" dos incisos I, II e III e na alínea "c" dos incisos I e III do art. 16.

Como mencionado anteriormente, o processo de importação precisa estar enquadrado dentro dos requisitos determinados por lei para utilização do regime. Mas alguns autores trazem em suas pesquisas que, além da carga importada estar destinada às atividades mencionadas, acima, existe também, o pré-requisito de ser uma importação sem cobertura cambial (MORINI, 2006).

Entretanto, essa condição se refere somente às mercadorias destinadas a feiras e exposições, não se estendendo para importações que tenha como finalidade as outras atividades permitidas, ressalvas algumas observações necessárias (RFB, 2015).

Quando aplicado o regime especial, será beneficiário desse, o consignatário da carga, mas responde judicialmente pela mercadoria entrepostada, além do próprio beneficiário, também, o fiel depositário (RFB, 2015).

O depositário da carga é a pessoa física responsável pelo terminal alfandegado credenciado para operar com o regime e onde a mercadoria se encontra armazenada. Sendo ele responsável pela guarda da mesma e, em casos de divergências verificadas pela RFB, poderá ser obrigado a quitar os impostos suspensos e efetuar pagamento de multa com juros de mora (RFB, 2015).

Por fim, percebe-se uma diversa gama de atividades oferecidas pelo regime para que possa ocorrer sua utilização, visando viabilizar determinadas operações, porém, cabe ao profissional de comércio exterior, identificar quais as oportunidades que podem surgir desse regime e como integrá-lo aos seus processos de importação sem desrespeitar a legislação e sofrer as penalidades por tal atitude (MAGALHÃES, 2007).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A metodologia que compõe uma pesquisa visa expor aos leitores o “caminho do pensamento” e a “prática exercida” da qual se vale o autor para o desenvolvimento e conclusão do estudo (LIMA; MIOTO, 2007)

Seguindo esta premissa, a presente seção irá apresentar o delineamento de pesquisa, definição da área ou população alvo, plano de coleta e análise de dados. Esses tópicos informam qual o meio utilizado pela pesquisadora para responder a situação problema, objetivo geral e específicos propostos nesse estudo.

3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

Neste capítulo, apresenta-se o tipo de pesquisa relativo aos fins e meios de investigação que motivaram e possibilitaram o desenvolvimento do presente estudo.

O estudo realizado tem por objetivo identificar uma alternativa para minimizar os impactos negativos de um processo de importação sem prévio planejamento, desta forma, este trabalho caracteriza-se como uma pesquisa explicativa e aplicada.

A pesquisa descritiva, segundo Vergara (2009, p.42), objetiva explicar quais as variáveis que interferem de alguma forma, para o acontecimento de determinado fato. E, a pesquisa aplicada é motivada pela necessidade de solucionar problemas reais e concretos, visando fins práticos de propor melhorias.

O intuito da investigação descritiva utilizada neste trabalho é de expor os fatores que levam a más tomadas de decisões administrativas e gerenciais, possibilitando a ocorrência de fenômenos negativos dentro de uma organização. No presente estudo, as consequências de uma importação realizada sem planejamento que, nos direciona a uma pesquisa aplicada.

Quanto aos meios de investigação aplicados a este trabalho, trata-se de uma pesquisa bibliográfica e um estudo de caso.

A pesquisa bibliográfica é fundamental em todo trabalho científico, pois trará embasamento teórico, dados, informações e raciocínios a favor ou contrários acerca do tema abordado, levantando novas indagações (AMARAL, 2007). Esta

etapa consiste na coleta de informações em livros, jornais, revistas, materiais eletrônicos, de acessível ao público em geral (VERGARA, 2009).

Por sua vez, o estudo de caso aborda uma situação específica, com o intuito de se aprofundar em determinado assunto limitado a uma ou poucas unidades (VERGARA, 2009).

3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO-ALVO

A definição da área da pesquisa consiste em descrever a estrutura do campo em estudo, incluindo história e quantidade de pessoas, seja de uma organização ou setor específico dentro desta. Em se tratando de população-alvo, numa pesquisa de mercado, por exemplo, é necessário contextualizar aspectos do ambiente, segmento e descrição detalhada do público alvo do estudo, além de aplicar um cálculo amostral para extrair uma parcela desta população (KLINK, 2007).

Para o presente estudo, a área de pesquisa consiste na matriz de uma empresa de grande porte, fundada em 1990 que fabrica e comercializa tratores agrícolas, estabelecida na região sul catarinense.

A pesquisa delimita-se ainda mais, aos departamentos de importação, financeiro e logístico, juntamente com a participação da direção da empresa quando levantado questões de planejamento e decisões a serem tomadas. Atuam nestes departamentos 33 funcionários, sendo 01 no departamento de importação, 08 no departamento financeiro e 24 no departamento de logística.

O objetivo da empresa, desde a sua fundação, foi de facilitar e agregar qualidade ao processo de produção familiar agrícola, buscando desenvolver equipamentos que proporcionem elevação de resultados.

Os tratores são fabricados na própria fábrica e vendidos para todas as regiões do Brasil, além de ser comercializadas peças para reposição e manutenção. Porém, as peças para a fabricação dos tratores e, ou revendas são importadas da China e Índia.

E, de forma mais específica, a pesquisa realizou um estudo de caso analisando um processo de importação sem prévio planejamento que ocorreu dentro da empresa, acima, abordada.

3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

O plano de coleta de dados objetiva apresentar as fontes oriundas dos dados utilizados no desenvolvimento da pesquisa, sendo divididos em dados primários e secundários. Dados primários são aqueles produzidos pelo próprio autor do estudo e os secundários são transcritos de fontes primárias. Além deste objetivo, visa também, contextualizar teoricamente a forma em que os dados foram coletados, através da demonstração das técnicas e procedimentos utilizados (REZENDE et al, 2013).

Para a presente pesquisa, foram utilizados dados secundários, provenientes de documentos internos da instituição privada objeto de estudo. A técnica de coleta de dados aplicada foi documental, uma vez que a organização pesquisada forneceu os dados referidos acima, tais como: *commercial invoice*, *packing list*, conhecimento de embarque, declaração de importação, entre outros.

3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS

Esta seção relata qual a técnica de análise de dados através da abordagem utilizada, podendo ser quantitativa ou qualitativa. Esta última se caracteriza por não ter a necessidade de sua validação através de uso de dados com base em métodos e técnicas estatísticas (MORESI, 2003).

Desta forma, para esta pesquisa foi utilizada a abordagem qualitativa, pois tem por objetivo demonstrar a eficácia da aplicação de um regime especial de importação como alternativa para minimizar impactos negativos resultantes de uma tomada de decisão mal planejada, não tendo como base números ou meios que quantifiquem seus resultados.

A abordagem qualitativa permite que sejam desenvolvidos conceitos a partir de padrões encontrados nos dados, enquanto que a quantitativa busca coletar dados para comprovar teorias ou hipóteses (MORESI, 2003).

4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

A presente pesquisa se propôs a verificar a eficácia do regime especial de entreposto aduaneiro em um processo específico de importação de peças para fabricação de tratores na empresa já caracterizada nos capítulos anteriores. Desta maneira, neste tópico, como forma de esclarecer os procedimentos metodológicos utilizados na coleta dos dados, far-se-á um passo a passo de cada momento percorrido durante este trajeto, para que assim, o estudo possa ser compreendido de maneira satisfatória.

Em contato com a empresa pesquisada, foi tomado conhecimento acerca de um processo de importação realizado sem prévio planejamento e um problema de caixa, o qual impedia o desembolso do montante necessário para desembaraço das mercadorias que, já se encontravam no recinto portuário brasileiro. Este fato motivou o estudo a fim de apresentar o regime especial de entreposto aduaneiro como uma alternativa para minimizar os impactos negativos resultantes de tal operação.

O regime especial de entreposto aduaneiro na importação permite o armazenamento das mercadorias em recinto alfandegado público ou privado com suspensão do pagamento dos impostos. O tempo de permanência no regime é de um ano, prorrogável por mais um e, se faz necessário atender os requisitos definidos pela RFB para sua utilização (RFB, 2015).

Primeiramente, foram coletados os documentos de importação base para registro de uma declaração de importação: *invoice*, *packing list*, conhecimento de embarque e conhecimento eletrônico mercante (CE). Após análise do processo de importação, foi constatado o enquadramento da operação dentro dos requisitos determinados por lei para a aplicação do entreposto aduaneiro, conforme fundamentado nos capítulos anteriores.

Com os dados da importação, tornou-se possível realizar um levantamento dos custos incidentes no processo de nacionalização desta carga através do procedimento normal da RFB, com o registro de uma declaração de importação comum, conforme apêndice A.

A planilha relativa ao apêndice A é uma simulação da declaração de importação em que apresenta todas as mercadorias importadas, suas quantidades, preços e respectivos NCMs.

Seguindo os critérios determinados pela RFB (2015) para obter o valor aduaneiro e o valor devido dos impostos a recolher, foi necessário realizar o rateio do THC e frete por adição, visto que existem dez NCMs distintas. Após a configuração dos dados dentro do formato de uma DI, foi obtido o montante que seria necessário desembolsar para pagamento dos impostos federais no valor total de R\$ 279.671,60.

Em um processo de desembaraço em que é registrada uma declaração de importação comum, o recolhimento deste valor ocorre na data do registro através de débito automático e o desembaraço precisa ser total, de todas as mercadorias correspondentes àquela importação e amparada por seus respectivos documentos (RFB, 2015).

Além deste desembolso, é preciso também, efetuar pagamentos de despesas aduaneiras relativas à armazenagem, transporte, AFRMM entre outras, para poder retirar a mercadoria do recinto alfandegado e destiná-la ao seu fim de utilização (RFB, 2015).

O prazo para efetuar este registro é de 90 dias em zona primária e 120 dias em zona secundária. Após este prazo, a carga está sujeita a aplicação da pena de perdimento, indo a leilão ou retornando ao exportador (RFB, 2015).

Porém, ao aplicar o regime especial de entreposto aduaneiro, este prazo se estende até dois anos e o pagamento dos impostos será suspenso, sendo debitado somente o valor correspondente a taxa siscomex, neste processo em específico, de R\$ 362,00 (RFB, 2015).

Os impostos suspensos em um registro de importação sob o regime de entreposto aduaneiro deverão ser pagos na data de registro da declaração de importação, ou seja, no momento em que o importador nacionalizar a mercadoria (RFB, 2015).

Além desta facilidade, o regime permite também, que as nacionalizações das mercadorias sejam parciais. Isso significa que, o importador pode realizar o desembaraço de quantidades e tipo de peças referentes à carga admitida sob entreposto aduaneiro, conforme sua necessidade e preferência, e consequentemente, o pagamento dos tributos e outras despesas, serão parciais também, correspondendo ao que estará sendo desembaraçado (RFB, 2015)

Contudo, a referida carga se encontra em zona primária, tendo a cobrança de um valor de armazenagem maior quando comparada as taxas cobradas

por terminais em zona secundária. Desta forma, torna-se mais vantajoso remover as mercadorias para um porto seco, tendo em vista a intenção de aplicar o regime de entreposto aduaneiro para ganhar tempo, trabalhar a captação de recursos financeiros e a gestão de estoque. Conforme demonstrado na Tabela 3, Tabela 4 e Tabela 5.

Tabela 3 – Valor de armazenagem e taxas terminal primário (2015)

Importação - Container de 20' e 40'	
1º Período (6 dias ou fração): 0,41% sobre o valor CIF (valor mínimo cobrado R\$ 520,00 por contêiner).	
A partir do 7º dia: 0,21% (ao dia) sobre o valor CIF (valor mínimo cobrado R\$ 130,00 por contêiner)	
A partir do 15º dia: 0,28% (ao dia) sobre o valor CIF (valor mínimo cobrado R\$ 196,00 por contêiner).	
A partir do 30º dia: 0,33% (ao dia) sobre o valor CIF (valor mínimo cobrado R\$ 250,00 por contêiner).	
Levante por container R\$ 155,00	
Pesagem por container R\$ 56,00	

Fonte: <http://www.portonave.com.br>

Tabela 4 – Valor de armazenagem e taxas terminal secundário (2015)

Importação - Container de 20' e 40'	
1º Período (10 dias ou fração): 0,275% sobre o valor CIF.	
A partir do 11º dia: 0,145% (ao dia) sobre o valor CIF.	
Remoção por container de 20' R\$ 600,00	
Desova de container de 20' paletizada/mecanizada R\$ 700,00	
Devolução de container de 20' R\$ 700,00	

Fonte: <http://www.polyterminais.com.br>

Tabela 5 – Comparativo de valores entre terminal em zona primária e secundária

Terminal	Valor Armazenagem 1º Período	Valor Armazenagem 2º Período	Valor Levante e Pesagem	Demurrage (Free time - 15 dias)	TOTAL Retirada em 20 dias	ECONOMIA
Zona Primária	R\$ 3.034,00	R\$ 21.756,00	R\$ 211,00	R\$ 7.200,00	R\$ 32.201,00	
Zona Secundária	R\$ 3.034,00	R\$ 15.022,00	R\$ 1.900,00	R\$ -	R\$ 19.956,00	R\$12.245,00

Fonte: A autora, 2015

Para se chegar aos valores demonstrados em comparativo, acima, foram calculadas as alíquotas sob o montante CIF de R\$ 740.000,00 considerando 20 dias

de estadia para um container de 40', nos respectivos recintos. Sendo que, a remoção, nesta simulação, foi realizada após 06 dias em zona primária.

A decisão de devolver o container, na simulação exposta, teve o custo de R\$ 1.900,00 e objetiva não sofrer cobrança de *demurrage* que seria de R\$ 7.200,00 para a mesma operação. Vale notar que, o período *free time demurrage* utilizado foi de 15 dias e calculado o valor da cobrança em R\$ 1.400,00 ao dia.

Essa cobrança de sobre-estadia ocorre porque o proprietário do container, normalmente os armadores, estipula um prazo na contratação do frete para que a importação seja concluída e o container devolvido, quando excedido este limite é cobrado uma multa diária em valor estipulado pelo próprio transportador (RFB, 2015)

Após presença de carga no porto seco, é realizado o registro da importação sob regime de entreposto aduaneiro, tendo o valor total dos impostos suspenso, redução do custo de armazenagem diário, não incidência de *demurrage* e possibilitando variáveis para trabalhar estoque e captação de recursos financeiros. Além de outras ferramentas administrativas que poderão ser desenvolvidas de forma mais estratégica em cima das oportunidades que o regime especial de entreposto aduaneiro possibilita.

5 CONCLUSÃO

Mediante todo o exposto no decorrer do trabalho, foi possível compreender a importância das técnicas administrativas no mundo globalizado. Tendo sido dada ênfase a administração financeira e administração de estoque, pois dessas áreas de gestão, que são obtidos dados e informações cruciais para o bom andamento da organização e para que se atinjam novas metas.

Contudo, com a emergência da globalização, as organizações precisaram ampliar seu campo de visão, direcionando sua atenção para além do mercado interno, tendo em vista as perdas sofridas pelo aumento da competitividade. Assim, uma alternativa para reduzir o custo do preço final dos produtos repassados ao consumidor, é importar os insumos para fabricação com custo inferior ao do mercado interno para que sua mercadoria, depois de concluída, seja competitiva naquele nicho de mercado.

Neste sentido, as consequências dessas relações comerciais internacionais impactam profundamente em questões econômicas nacionais e, a fim de regular o mercado, o estado atua constantemente, através de legislações que criam barreiras ou incentivos com o intuito de dificultar ou desenvolver meios para facilitar o fluxo de comércio entre o país e o mercado externo.

Entretanto, é notória a falta de conhecimento por parte das organizações sobre esses mecanismos e como utilizá-los ao seu favor. Desta forma, o presente estudo, buscou apresentar o regime especial de entreposto aduaneiro como alternativa para diminuir os impactos de uma importação realizada sem prévio planejamento.

Neste contexto, ficou constatada a eficácia do regime especial quando utilizado como extensão do estoque do exportador, pois estende o prazo para permanência das mercadorias importadas no país permitindo a sua nacionalização a qualquer momento. Esse aumento no prazo para desembaraço dos produtos concede tempo à empresa para que trabalhe seus recursos financeiros, como o capital de giro, por exemplo. Além deste benefício, há ainda, a possibilidade de nacionalizar parcialmente as mercadorias, podendo trabalhar de forma estratégica o estoque também.

Verificou-se ainda a importância da integração de todas as áreas administrativas da empresa para planejamento e tomada de decisões evitando

percursos desagradáveis e impactos negativos à organização, bem como o aprofundamento em conhecimento acerca de temas pertinentes ao comércio exterior por parte dos profissionais que atuam na área, objetivando soluções estratégicas para o aumento contínuo dos ganhos empresariais.

Tendo em vista o decorrer do trabalho e estas considerações provisórias, pode-se afirmar que os objetivos que foram traçados como norteadores desta pesquisa foram alcançados, pois se conseguiu, de maneira objetiva, explicar sobre a importância da administração financeira como parte do processo para tomada de decisão da viabilidade de importação; demonstrar a importância do controle de estoque como parte do processo para tomada de decisão e expor o regime especial de entreposto aduaneiro como alternativa para concretização de uma importação sem prévio planejamento e ferramenta estratégica para gestão financeira e de estoque.

Por fim, considerando que a pesquisa não se propôs a ser conclusiva e esgotar o tema, este estudo limitou-se a um processo de importação pertinente a uma empresa, em que se deu uma abordagem do assunto - entreposto aduaneiro - com viés específico para a realidade do ambiente em que estava inserido e suas características. Portanto, recomendam-se outras pesquisas sobre o tema abordado, mas com viés e características distintas, oportunizando novas alternativas para diferentes situações, visando uma melhoria contínua nos resultados finais das organizações que atuam com comércio exterior.

REFERÊNCIAS

AMARAL, João J. F.. **Como fazer uma pesquisa bibliográfica**. Fortaleza, 2007. Disponível em: <<http://200.17.137.109:8081/xiscanoe/courses-1/mentoring/tutoring/Como%20fazer%20pesquisa%20bibliografica.pdf>>. Acesso em: 02 de mai. 2015.

ANTONIK, Luis Roberto. **A Administração Financeira das Pequenas e Médias Empresas**. Disponível em: <http://www.unifae.br/publicacoes/pdf/revista_da_fae/fae_v8_n1/rev_fae_v8_n1_09_antonik.pdf>. Publicado em: mai. 2014. Acesso em: 11 de abr. 2015.

AVERBUG, André. **Abertura e Integração Comercial Brasileira na Década de 90**. Disponível em: <http://www.bndespar.com.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro/eco90_02.pdf>. Acesso em: 05 de mai. 2015.

APRENDENDO A EXPORTAR. **Termos Internacionais De Comércio – INCOTERMS**. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex/default/index/conteudo/id/23%2011/03>. Acesso em: 26 de abr. 2015.

_____. **Negociação com o Importador – Condições de Venda (INCOTERMS 2000)**. Disponível em: <http://www.aprendendoaexportar.gov.br/maquinas/como_exp/neg_importador/incoterms.asp>. Acesso em: 10 de mar. 2015.

BERTO, André Rogério. **Como Estimar Custos na Atividade de Importação**. Dissertação (Mestrado do Curso de Administração do Programa de Pós-Graduação) - Universidade Estadual de Londrina (UEL) e Universidade Estadual de Maringá (UEM). Disponível em: <<http://www.convibra.org/2004/pdf/64.pdf>>. Acesso em: 12 de mar. 2015.

BRASIL, Planalto. **Decreto nº. 6.759, de 05 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior**. Brasília, 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm>. Acesso em: 02 de mai. 2015.

_____. Planalto. **Lei nº. 5.172, de 25 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios**. Brasília, 1966. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172.htm>. Acesso em: 25 de abri. 2015.

_____. Receita Federal do Brasil. **IOF – Decreto nº. 2219, de 02 de maio de 1997. Regulamenta o Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários - IOF**. Brasília, 1997. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/decretos/ant2001/ant1999/dec221997.htm>>. Acesso em: 26 de abr. 2015.

Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa RFB nº. 1158, de 24 de maio de 2011. Altera a Instrução Normativa SRF nº. 680, de 02 de outubro de 2006, que disciplina o despacho aduaneiro de importação.** Brasília, 2011. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=16130>>. Acesso em 10 de mar. 2015.

Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa SRF nº. 327, de 09 de maio 2003. Estabelece normas e procedimentos para a declaração e o controle do valor aduaneiro de mercadoria importada.** Brasília, 2003. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=15217>>. Acesso em: 14 de set. 2014.

Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa SRF nº. 241, de 06 de novembro de 2002. Dispõe sobre o regime especial de entreposto aduaneiro na importação e na exportação.** Brasília, 2002. Disponível em: <<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=15117>>. Acesso em 02 de mai. 2015.

Receita Federal do Brasil. **Despacho Aduaneiro de Mercadorias.** Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/procaduexpimp/despadumercad.htm>>. Acesso em: 10 de mar. de 2015.

Receita Federal do Brasil. **Documento de Instrução. Manuais Aduaneiros Manual de Despacho de Importação.** Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/entrega_de_documentos/documentos_de_instrucao.htm>. Acesso em: 10 de mar. 2015.

Receita Federal do Brasil. **O Despachante Aduaneiro.** Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/ProcAduExpImp/DespachanteAdu.htm>>. Acesso em: 13 de fev. 2015.

Receita Federal do Brasil. **Simulador – Glossário. NCM/SH – Nomenclatura Comum do MERCOSUL/Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias.** Disponível em: <<http://www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/glossario.html>>. Acesso em: 10 de mar. 2015.

Receita Federal do Brasil. **Alíquotas.** Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/pessoajuridica/marinhamercante/Aliquotas.htm>>. Acesso em: 10 de mar. 2015.

Receita Federal do Brasil. **Manuais WEB - habilitação, perguntas-respostas.** Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/pessoajuridica/marinhamercante/Aliquotas.htm>>. Acesso em: 10 de mar. 2015.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Importação**. Brasília. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1090http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=246>>. Acesso em: 14 de set. 2014.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Tarifa Externa Comum - TEC (NCM) – DEINT: Informações e Histórico**. Brasília. Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/portalmDIC/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1848>>. Acesso em: 14 de set. 2014.

BEULKE, Rolando. **Estrutura e Análise de Custos**. São Paulo: Saraiva, 2001.

BORNIA, Antonio Cezar. **Análise Gerencial de Custos**. São Paulo: Atlas, 2010.

CHING, Hong Yuh. **Gestão de Estoque**. São Paulo: Atlas, 2010.

CIESP. **Manual Básico de Importação**. 1. ed. São Paulo, 2007. Disponível em: <http://www.ciesp.com.br/wpcontent/uploads/2012/11/manual_basico_setembro2007.pdf>. Acesso em: 09 de set. 2014.

EL EXPORTADOR. **Los incoterms se renuevan**. Disponível em: <http://www3.icex.es/icex/cda/controller/PageExportador/0,8723,6735394_6735487_6742676_4525257_4525113_2,00.html>. Acesso em: 11 de mar. 2015.

FACIDER – SEI. **Manual de Elaboração de Trabalhos Científicos**. ed. refor. Mato Grosso: COLIDER, 2007. Disponível em: <http://sei-cesucol.edu.br/pdf/Manual_Revisado.pdf>. Acesso em: 03 de mai. 2015.

FERNANDES, A. F. PIRES, R. S. I. **Impactos da Falta de Acurácia de Estoque e Preposições para Melhorias: Estudo de Caso em uma Empresa Fabricante de Autopeças**. XII SIMPEP: Simpósio de Engenharia de Produção. Bauru, 2005.

FERRAZ, J.C; KUPFER, B; HAUGUENAUER, L. **Made in Brazil: desafios competitivos para a indústria**. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

GASNIER, Daniel. **Gestão de Materiais: Finalidade dos Estoques**. Disponível em: <<http://www.portalpeg.eb.mil.br/artigos/materiais.pdf>>. Acesso em: 05 de abr. 2015.

GROPELLI, A. A. NIKBAKHT, EHSAN. **Administração Financeira**. Rio de Janeiro: Saraiva, 2010.

JÚNIOR, Mauricio Roberto Laus. **A Utilização do Regime Especial de Entrepósito Aduaneiro na Importação: Um Estudo de Caso na Empresa Sul Imagem Produtos para Diagnósticos LTDA**. TCC (Graduação no Curso de Administração) - Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2009. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/120332/290193.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 25 de abr. 2015.

KUPFER, David. **Padrões de Concorrência e Competitividade**. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/gic/pdfs/1992-2_Kupfer.pdf>. Acesso em: 03 de abr. 2015.

LIMA, Telma Cristiane Sasso de. MIOTO, Regina Célia Tamaso. **Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica**. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rk/v10nspe/a0410spe.pdf>>. Publicado em: 03 de abr. 2007. Acesso em: 03 de mai. 2015.

MARTINS, Eliseu. **Contabilidade de Custos**. São Paulo: Atlas, 2001.

MEGLIORINI, Evandir. **Custos**. São Paulo: Makron Books, 2002.

MESQUITA FILHO, Júlio de. **Manual de Importação da UNESP**. São Paulo, 2003. Disponível em: <<http://www.unesp.br/prad/importacao/manual-importacao.pdf>>. Acesso em: 09 de set. 2014.

MORESI, Eduardo. **Metodologia da Pesquisa**. 2003. Artigo Científico (Pós-Graduação em Gestão do Conhecimento e Tecnologia da Informação) - Universidade Católica De Brasília – UCB, 2003. Disponível em: <http://ftp.unisc.br/portal/upload/com_arquivo/1370886616.pdf>. Acesso em: 03 de mai. 2015.

MORINI, Cristiano. PIRES, Sílvio Roberto Ignacio. **Um modelo de decisão sobre a consignação de material estrangeiro em cadeias de suprimentos**. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/gp/v12n1/a07v12n1>>. Publicado em: abr. 2005. Acesso em: 25 de abr. 2015.

OLIVEIRA, Otair. JARDIM, Antônio. **Globalização, Neoliberalismo e Estado Nação: Reflexões Analíticas**. Disponível em: <http://www.cp2.g12.br/UAs/se/departamentos/sociologia/pespectiva_sociologica/Nu_mero3/Artigos/Jardim%20e%20Otair%20-%20Globaliza%C3%A7%C3%A3o....pdf>. Acesso em: 04 de abr. 2015.

OLIVEIRA, Luis Martins de, JUNIOR, José Hernandez Perez. **Contabilidade de Custos para não Contadores**. São Paulo: Atlas, 2007.

PREBISCH, Raul. **Dinâmica do Desenvolvimento Latino-Americano**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1964.

RAMOS, Marcus Vinícius Madruga. **Controlando os Estoques com Inteligência**. Disponível em: <[http://201.2.114.147/bds/bds.nsf/0EE562D0A6BDC6E5032571E100694844/\\$File/NT0003220E.pdf](http://201.2.114.147/bds/bds.nsf/0EE562D0A6BDC6E5032571E100694844/$File/NT0003220E.pdf)>. Acesso em 25 de abr. 2015.

RATTI, Bruno. **Comércio Internacional e Câmbio**. São Paulo: Aduaneiras, 2005.

SÁ, Antônio Lopes de,. **Fundamentos da Contabilidade Geral**. 3. ed. Curitiba: Juruá, 2008.

SANTA CATARINA. Secretaria do Estado da Fazenda Estadual. **O Módulo TTD - Tratamento Tributário Diferenciado foi desenvolvido no Sistema de Administração Tributária - SAT.** Disponível em: <<http://www.sef.sc.gov.br/sistemas/sat/ttd>>. Acesso em: 04 de abr. 2015.

SILVA, Benedito Albuquerque da,. **Custos e Estratégias de Gestão.** Apostilado de Pós-Graduação, 2008.

SILVA. Leonardo Pacheco. **A Importância do Planejamento Tributário Aplicado à Função Gerencial nas Organizações.** Dissertação (Pós-Graduação em Contabilidade Tributária). Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Contagem, 2012. Disponível em: <<http://pt.slideshare.net/LeonardoPachecoSilva/artigo-cientifico-25860693>>. Acesso em: 12 de mar. 2015.

SOUZA, Acilon de. **Curso de Administração Financeira e Orçamento: Princípios e Aplicações.** São Paulo: Atlas, 2014.

SMITH, Adam. **A Riqueza das Nações.** São Paulo: Nova Cultural, 1988.

Universidade Federal de Santa Catarina. Congresso UFSC. **A Importância do Capital de Giro e Algumas Soluções para o Problema de Capital de Giro.** Disponível em: <http://dvl.ccn.ufsc.br/congresso/arquivos_artigos/artigos/210/20080718223625.pdf> . Acesso em: 04 de abr. 2015.

APÊNDICE

APÊNDICE A – Simulação de declaração de importação

SIMULAÇÃO DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO						
ADD	NCM	DESCRIÇÃO	QNTD	PREÇO	TOTAL	PESO
1	73181500	6800896 - 10104502101130 - PARAFUSO TRAVA M16 1,5X32MM PARA USO EM TRATORES AGRICOLAS	42			3,36
2	73181500	1009380 - 203010310450 - PARAFUSO M10X45MM USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	252			1,008
3	73181500	6800896 - 10104502101130 - PARAFUSO DE TRAVA M16 1,5X32MM, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	58			0,464
4	73181500	1009380 - 203010310450 - PARAFUSO M10X45MM, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	348			1,392
5	73181500	1008919 - 2030403103101 - PARAFUSO 10X30MM, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	58			0,232
6	73181500	6800896 - 10104502101130 - PARAFUSO TRAVA M16X32MM, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	741			5,928
7	73181500	1008862 - 203010310500 - PARAFUSO M10X50MM, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	1500			6
			2999			18,384
ADD 2	NCM	DESCRIÇÃO	QNTD	PREÇO	TOTAL	PESO
8	73181600	6800584 - 202000000104 - PORCA SEXTAVADA M10, USADAS EM TRATORES AGRICOLAS	58			0,58
			58			0,58
ADD 3	NCM	DESCRIÇÃO	QNTD	PREÇO	TOTAL	PESO
9	73182200	6800524 - 208000000100 - ARRUELA DE PRESSÃO M10 USADA EM TRATORES AGRICOLAS	1073			53,65
10	73182200	6800524 - 208000000100 - ARRUELA DE PRESSÃO M10, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	1072			53,6
11	73182200	6800513 - 207020000100 - ARRUELA LISA M10, USADAS EM TRATORES AGRICOLAS	1722			86,1
			3867			193,35
ADD 4	NCM	DESCRIÇÃO	QNTD	PREÇO	TOTAL	PESO
12	73182900	6100686 - 10108002121041 - PINO DO EIXO DA EMBREAGEM, USADO EM TRATORES AGRICOLAS	494			98,8
13	73182900	6801499 - 211020010300 - PINO CILINDRICO B10X30MM, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	494			98,8
			988			197,6
ADD 5	NCM	DESCRIÇÃO	QNTD	PREÇO	TOTAL	PESO
14	73209000	6801495 - 10104502101020 - MOLA DE TRACÇÃO DA EMBREAGEM, USADA EM TRATORES AGRICOLAS	78			3,9
15	73209000	6801495 - 10104502101020 - MOLA DE TRACÇÃO DA EMBREAGEM USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	116			5,8
16	73209000	6800892 - 10108002121100 - MOLA DE TRACÇÃO, USADO EM TRATORES AGRICOLAS	494			24,7
			688			34,4
ADD 6	NCM	DESCRIÇÃO	QNTD	PREÇO	TOTAL	PESO
17	84082010	1008579 - CF4C80T-Z - MOTOR DE 80CV, PARA USO EM TRATOR AGRICOLA NOVO, 04 CILINDROS, DIESEL, COM BOMBA	25			11500
18	84082010	1007794 - CF4C75T-Z - MOTOR DE 75CV, PARA USO EM TRATOR AGRICOLA, 4 CILINDROS, DIESEL COM BOMBA INJET	37			16650
			62			28150
ADD 7	NCM	DESCRIÇÃO	QNTD	PREÇO	TOTAL	PESO
19	84099999	6800824 - 208000000100 - BUJÃO, USADO EM TRATORES AGRICOLAS	1488			1488
			1488			1488
ADD 8	NCM	DESCRIÇÃO	QNTD	PREÇO	TOTAL	PESO
20	84821090	1009447 - 201010267130 - ROLAMENTO DE ESFERAS 996713 USADAS EM TRATORES AGRICOLAS	42			42
21	84821090	1009447 - 201010267130 - ROLAMENTOS DE ESFERA 996713 USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	58			58
22	84821090	1009447 - 201010267130 - ROLAMENTO DE ESFERAS 996713, USADAS EM TRATORES AGRICOLAS	247			247
23	84821090	1009446 - 201010288420 - ROLAMENTO DE ESFERAS NTM 8842, USADAS EM TRATORES AGRICOLAS	247			247
			594			594
ADD 9	NCM	DESCRIÇÃO	QNTD	PREÇO	TOTAL	PESO
24	87089300	6800017 - 10108002120100 - EMBREAGEM COMPLETA, USADA EM TRATORES AGRICOLAS	332			12616
			332			12616
ADD 10	NCM	DESCRIÇÃO	QNTD	PREÇO	TOTAL	PESO
25	87089990	6800908 - 10103002101010 - GARFO DE ACIONAMENTO DA LIVA DA EMBREAGEM, USADO EM TRATORES AGRICOLAS	42			21
26	87089990	6800353 - 10104502100110 - CONJUNTO DOS DISCOS DE EMBREAGEM USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	42			134,4
27	87089990	6801494 - 10104502101010 - EIXO DO SUPORTE DOS ROLAMENTOS, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	42			50,4
28	87089990	6800353 - 10104502100110 - CONJUNTO DOS DISCOS DE EMBREAGEM, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	58			185,6
29	87089990	6101000 - 10104502100130 - EIXO DE ACIONAMENTO DO GARFO, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	57			45,6
30	87089990	6801494 - 10104502101010 - EIXO DO SUPORTE DOS ROLAMENTOS, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	58			69,6
31	87089990	6801496 - 10104502101030 - GARFO DE ACIONAMENTO DA LIVA DA EMBREAGEM, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	72			72
32	87089990	6801497 - 10108002120120 - EIXO AUXILIAR DE ACIONAMENTO DO GARFO, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	247			296,4
33	87089990	6100697 - 10108002120160 - ACIONAMENTO DO GARFO, USADO EM TRATORES AGRICOLAS	247			197,6
34	87089990	6100680 - 10108002120170 - EIXO MENOR DE ACIONAMENTO, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	247			197,6
35	87089990	6800897 - 10108002121010 - ASSENTO IMPULSOR DA EMBREAGEM, USADO EM TRATORES AGRICOLAS	247			617,5
36	87089990	6800890 - 10108002121022 - EIXO DO SUPORTE DOS ROLAMENTOS, USADOS EM TRATORES AGRICOLAS	247			296,4
37	87089990	6800893 - 10108002121030 - ALOJAMENTO DO ASSENTO DA EMBREAGEM, USADO EM TRATORES AGRICOLAS	247			864,5
38	87089990	6800898 - 10108002121050 - GARFO AUXILIAR DA EMBREAGEM, USADO EM TRATORES AGRICOLAS	247			296,4
39	84836090	6801493 - 10103002100121 - EIXO DE ACIONAMENTO DO GARFO PARA USO EM TRATORES AGRICOLAS	40			32
			2100			3377,686

RATEIO THC	
THC Total	
Valor Total IN	
ADD 1	
ADD 2	
ADD 3	
ADD 4	
ADD 5	
ADD 6	
ADD 7	
ADD 8	
ADD 9	
ADD 10	

RATEIO FRETE	
FRETE Total	
Peso Total	46670
ADD 1	46670
ADD 2	46670
ADD 3	46670
ADD 4	46670
ADD 5	46670
ADD 6	46670
ADD 7	46670
ADD 8	46670
ADD 9	46670
ADD 10	46670

TOTAL PESO 46670

VALOR

TAXA PTAX \$ 2,5968

IMPOSTOS										
ADIÇÃO	VALOR A RECOLHER	ADIÇÃO	VALOR A RECOLHER	ADIÇÃO	VALOR A RECOLHER	ADIÇÃO	VALOR A RECOLHER	ADIÇÃO	VALOR A RECOLHER	TOTAL
1		2		3		4		5		
16%	R\$ 262,42	16%	R\$ 6,05	16%	R\$ 22,45	16%	R\$ 105,10	16%	R\$ 54,31	R\$ 450,32
10%	R\$ 190,25	10%	R\$ 4,38	10%	R\$ 16,27	10%	R\$ 76,20	15%	R\$ 59,06	R\$ 346,17
1,65%	R\$ 27,06	1,65%	R\$ 0,62	1,65%	R\$ 2,31	1,65%	R\$ 10,84	1,65%	R\$ 5,60	R\$ 46,44
8,60%	R\$ 141,05	8,60%	R\$ 3,25	8,60%	R\$ 12,07	8,60%	R\$ 56,49	8,60%	R\$ 29,19	R\$ 242,05
ADIÇÃO	VALOR A RECOLHER	ADIÇÃO	VALOR A RECOLHER	ADIÇÃO	VALOR A RECOLHER	ADIÇÃO	VALOR A RECOLHER	ADIÇÃO	VALOR A RECOLHER	VALOR A RECOLHER
6		7		8		9		10		
18%	R\$ 67.184,78	16%	R\$ 55,20	16%	R\$ 5.287,44	18%	R\$ 40.650,66	18%	R\$ 16.497,71	R\$ 129.675,79
5%	R\$ 22.021,68	5%	R\$ 20,01	12%	R\$ 4.600,07	16%	R\$ 42.638,03	5%	R\$ 5.407,58	R\$ 74.687,37
1,65%	R\$ 6.158,60	1,65%	R\$ 5,69	1,65%	R\$ 545,27	1,65%	R\$ 3.726,31	1,65%	R\$ 1.512,29	R\$ 11.948,17
8,60%	R\$ 32.099,39	8,60%	R\$ 29,67	8,60%	R\$ 2.842,00	8,60%	R\$ 19.421,98	8,60%	R\$ 7.882,24	R\$ 62.275,29
TOTAL A RECOLHER									R\$ 279.671,60	

