

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS**

LEONARDO TASSO

**O CUSTO LOGÍSTICO DE IMPORTAÇÃO DE BOMBAS CENTRÍFUGAS E SUA
PARTICIPAÇÃO NO CUSTO DO PRODUTO**

FLORIANÓPOLIS

2011

LEONARDO TASSO

**CUSTO LOGÍSTICO DE IMPORTAÇÃO DE BOMBAS CENTRÍFUGAS E SUA
PARTICIPAÇÃO NO CUSTO DO PRODUTO**

Monografia apresentada à Universidade Federal de Santa Catarina como um dos pré-requisitos para obtenção do título de bacharel em Ciências Contábeis.

Orientador: Prof. Joisse Antonio Lorandi, Dr.

Florianópolis

2011

LEONARDO TASSO

**O CUSTO LOGÍSTICO DE IMPORTAÇÃO DE BOMBAS CENTRÍFUGAS E SUA
PARTICIPAÇÃO NO CUSTO DO PRODUTO**

Esta monografia foi apresentada como TCC, no curso de Ciências Contábeis da Universidade Federal de Santa Catarina, à banca examinadora constituída pelo(a) professor(a) orientador(a) e membros abaixo mencionados.

Florianópolis, SC, 06 de julho de 2011.

Professora Valdirene Gasparetto, Dra.
Coordenadora de TCC do Departamento de Ciências Contábeis

Professores que compuseram a banca examinadora:

Professor Joisse Antônio Lorandi, Dr.
Orientador

Professora Valdirene Gasparetto, Dra.
Membro

Professor Ari Ferreira de Abreu, Dr.
Membro

Dedico esse trabalho aos meus pais,
Bernardo e Inês, que me apoiaram
durante a faculdade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço às pessoas que contribuíram de forma direta ou indireta na concretização deste trabalho. Em especial, aos meus pais Bernardo e Inês, e à minha namorada Thaíssa, pela paciência, incentivo e principalmente pelo apoio nos momentos difíceis. Ao meu amigo Leonardo Pereira, pelo incentivo e ajuda na busca desse objetivo e ao meu professor Joisse Lorandi, pelo auxílio e sugestões no desenvolvimento deste trabalho.

RESUMO

TASSO, Leonardo. **O Custo Logístico de Importação de Bombas Centrífugas e sua Participação no Custo do Produto**. 2011. 63 p. Monografia (Ciências Contábeis). Departamento de Ciências Contábeis, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

O Brasil é um dos principais países importadores do mundo, esse fator se deve principalmente ao atual processo de globalização mundial. Cada vez mais os produtos são consumidos em países diferentes da sua fabricação, necessitando assim percorrer grandes distâncias. Com o mundo globalizado, a logística passa a depender cada vez mais de fatores ligados aos despachos aduaneiros, com isso ampliando a importância da logística no comércio exterior. A logística vem se tornando uma das principais atividades do processo de importação, devido à necessidade de ter um melhor desempenho de serviço ao cliente e, também pelo fato de ter um custo significativo no processo de importação. Este trabalho apresenta um estudo de caso em uma empresa situada em Florianópolis – Santa Catarina, sobre a participação do custo logístico de importação no custo do produto, com o objetivo analisar o seu impacto sobre o custo total do produto. O produto importado em questão é uma bomba centrífuga, oriunda dos Estados Unidos. Esta bomba é utilizada principalmente por empresas petroquímicas e da indústria em geral. Foram abordados na fundamentação teórica: comércio exterior, importação, logística e custos logísticos, com o objetivo de fundamentar os resultados encontrados. O resultado obtido neste trabalho foi que o custo logístico total na importação de bombas centrífuga dos Estados Unidos teve a participação de aproximadamente 20% do custo total do produto. O custo logístico mais significativo foi o custo tributário que representou 57,88% do custo logístico total. Com isso, demonstra-se a importância de uma boa gestão dos custos logísticos no processo de importação, pois estes têm um grande impacto no custo total do produto.

Palavras chave: Custo logístico total; Custo logístico de importação; Importação; Logística.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Principais <i>Inco-terms</i> e suas responsabilidades.	27
Quadro 2: Base de cálculo do Imposto de Importação	33
Quadro 3: Base de Cálculo do IPI	33
Quadro 4: Base de Cálculo do ICMS	34
Quadro 5: Base de Cálculo do PIS e COFINS	35
Quadro 6: Equação de Apuração do Custo Logístico Total	41
Quadro 7: Equação do Custo Total das Atividades de Logística	43

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Fluxos Logísticos	38
Figura 2: Custos de obtenção do material importado.....	45
Figura 3: Bomba Centrífuga Modelo LMV-311.	47
Figura 4: Logística do Produto Importado	49

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Composição do Custo Logístico Total.....	56
---	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Relação de Custos de Transporte Internacional – Frete Marítimo.....	50
Tabela 2: Relação de Custos de Transporte Nacional – Frete Rodoviário.....	51
Tabela 3: Relação de Custos de Seguro	51
Tabela 4: Resumo Total dos Custos de Transporte e Seguro.....	51
Tabela 5: Relação dos Custos de Armazenagem e Movimentação.....	52
Tabela 6: Base de cálculo para Impostos Federais.....	53
Tabela 7: Base de cálculo e valores dos Impostos Federais.....	53
Tabela 8: Relação do Custo Tributário.....	54
Tabela 9: Relação dos Custos com Desembaraço	54
Tabela 10: Relação do Custo de Oportunidade	55
Tabela 11: Relação do Custo Logístico Total	55
Tabela 12: Participação do Custo Logístico no custo final do Produto	56

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRMM – Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante

AWB - *Air Waybill*

BC – Base de Cálculo

CNPJ – Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica

COFINS – Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social

DI – Declaração de Importação

DMM - Departamento da Marinha Mercante

EADI – Estação Aduaneira de Interior

EUA – Estados Unidos da América

ICMS – Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação

II – Imposto de Importação

Incoterms – Termos Internacionais de Comércio

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados

IR – Imposto de Renda

LI – Licença de Importação

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

NAFT – Tratado Norte-Americano de Livre Comércio

PIS - Programa de Integração Social

REI – Registro de Exportadores ou Importadores

SECEX – Secretária de Comércio Exterior

SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior

SRF – Secretaria da Receita Federal

THC – *Terminal Handling Charge*

UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina

UNESP – Universidade Estadual Paulista

VA – Valor Aduaneiro

SÚMARIO

1 INTRODUÇÃO.....	14
1.1 TEMA E PROBLEMA.....	14
1.2 OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS	15
1.3 JUSTIFICATIVA	15
1.4 METODOLOGIA.....	17
1.5 LIMITAÇÕES DA PESQUISA	18
1.6 ORGANIZAÇÃO DO ESTUDO	18
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	20
2.1 COMÉRCIO EXTERIOR	20
2.2 IMPORTAÇÃO.....	21
2.2.1 Tipos de Importação.....	21
2.2.2 Documentos no Comércio Exterior.....	22
2.2.3 Incoterms	26
2.2.4 Etapas do Processo de Importação	28
2.2.5 Aspecto Fiscal da Importação	32
2.3 LOGÍSTICA.....	36
2.3.1 Histórico e Evolução	36
2.3.2 Conceitos e Objetivos	37
2.3.3 Fluxo Logístico.....	38
2.3.4 Aspecto Logístico da Importação	39
2.4 CUSTO LOGÍSTICO	40
2.4.1 Conceitos de Custos Logísticos	41
2.4.2 Elementos e Apuração do Custo Logístico Total.....	41
2.4.3 Os Custos de Importação	44
3 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS.....	46
3.1 CARACTERÍSTICAS DA EMPRESA	46
3.2 CARACTERÍSTICA DO PRODUTO IMPORTADO	47
3.3 CADEIA LOGÍSTICA DO PRODUTO IMPORTADO	48
3.4 IDENTIFICAÇÃO DOS CUSTOS LOGÍSTICOS.....	49
3.4.1 Custos de Transporte e Seguro	50
3.4.2 Custos de Armazenagem e Movimentação.....	52

3.4.3	Custo Tributário.....	52
3.4.4	Custos com Desembaraço	54
3.4.5	Custo de Oportunidade.....	55
3.4.6	Custo Logístico Total e sua Participação no Custo Final do Produto	55
4	CONCLUSÃO.....	58
4.1	CONCLUSÕES DO TRABALHO	58
4.2	SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS.....	59
	REFERÊNCIAS.....	60

1 INTRODUÇÃO

A partir do final do século XX, o mundo vem passando por importantes mudanças econômicas, alterando os padrões de geração de riquezas. O avanço tecnológico resultou num processo de transformação estrutural em todo o mundo, fenômeno que se convencionou chamar de globalização (ROCHA, 2007). Neste novo contexto, as empresas passam a competir em nível mundial, mesmo em território nacional.

Com o mundo globalizado, a logística passa a depender cada vez mais de fatores ligados aos despachos aduaneiros, com isso ampliando a importância da logística no comércio exterior (ROCHA, 2007). Outro fator importante é que, cada vez mais, os produtos são consumidos em países diferentes da sua fabricação, necessitando assim, percorrer grandes distâncias (BALLOU, 2007).

O comércio exterior é um conjunto de diversas atividades, cujas partes formam um processo completo e necessário, e a logística é uma atividade que circunstancialmente tem se destacado das outras no processo de importação e exportação (KEEDI, 2010).

De acordo com a Organização Mundial do Comércio, o Brasil se tornou o 20º maior importador do mundo, registrando a maior expansão de importação entre as principais economias mundiais e, dobrando seu volume desde 2005 (CHADE, 2011).

Com o destaque apresentado à importação e exportação no Brasil, há a necessidade de oferecer uma melhor logística de serviço ao cliente, já que, ela representa um custo significativo no processo.

Assim, qualquer vantagem na redução dos custos logísticos pode representar um diferencial importante na importação de mercadorias em geral, sendo indispensável uma boa gestão para se identificar onde está o problema ou o elo fraco da cadeia de suprimentos.

1.1 TEMA E PROBLEMA

A logística é um conceito que vai ao encontro da busca de ganhos de competitividade e aos níveis de custos reduzidos, em função do desafio global e da necessidade de agir de modo rápido (FARIA; COSTA, 2007). Um dos principais desafios da logística é agregar valor ao cliente com redução de custo.

Os custos logísticos são altos em relação ao custo do produto, e esses custos devem crescer ainda mais em função do incremento dos negócios globais e com as zonas de livre comércio como MERCOSUL e NAFTA (BALLOU, 2007).

Qualquer transação internacional depende de uma negociação bem sucedida, desde a formalização do contrato entre comprador e fornecedor envolvidos, até a entrega do produto ao destino estabelecido pelas partes envolvidas na negociação.

Devido a complexidades das transações internacionais e a importância da logística na importação, surge o problema de pesquisa desse estudo.

Exposto os fatos, este trabalho tem como questionamento o custo logístico de importação de bombas centrífugas e apresenta a seguinte questão-problema: *Qual o montante do custo logístico de importação de bombas centrífugas e qual é a sua participação no custo final do produto?*

1.2 OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

O objetivo geral deste trabalho é verificar o custo logístico de importação de bombas centrífugas e sua participação no custo final do produto.

Os objetivos específicos são os seguintes:

- Descrever as atividades que compõem o processo de importação de bombas centrífugas;
- Identificar a cadeia de importação, descrevendo os elos e interfaces da cadeia na importação de bombas centrífugas;
- Demonstrar a participação do custo logístico na importação de bombas centrífugas;
- e
- Analisar a parcela do custo logístico no custo final do produto.

1.3 JUSTIFICATIVA

Atualmente, a logística de importação é fundamental para que uma empresa possa crescer mundialmente, porém, administrar essa logística satisfazendo as necessidades dos

clientes com baixo custo é um diferencial para que a empresa possa conquistar novos mercados e clientes.

Segundo Ballou (2007) a logística é vista como uma nova fronteira para a geração de demanda – é uma ferramenta para a competição. A logística tornou-se uma área importante no comércio internacional, devido à maior complexidade dos negócios globais.

Os custos logísticos são cada vez mais relevantes para as empresas na realização das transações internacionais, pelo fato de terem grande impacto sobre o custo do produto (BALLOU, 2007).

As empresas buscam nas importações, materiais e equipamentos que agregam maior tecnologia e qualidade na composição de seus produtos, além de produtos com baixo preço. Outro fator que também leva as empresas a importar determinado produto é a escassez ou a inexistência de produto similar no mercado interno.

Com o objetivo de realizar uma melhor logística, assim como para os demais pontos da sua administração, o gestor de qualquer empresa deverá saber a situação real da entidade. Especificamente para essa área, ele precisará de informações e ferramentas que o auxiliem na gestão dos custos logísticos ligados à importação.

A grande maioria das empresas nacionais não conta com uma diretoria de Logística respondendo diretamente à presidência, e na maioria das empresas os cargos relacionados a logísticas se encontram abaixo do segundo nível, e em alguns casos até no sexto nível (KASSAB, 2007). Esse cenário tende a mudar devido à necessidade de reduzir os custos logísticos para que a empresa continue competindo no mercado atual.

Isso ocorre não apenas pela necessidade de reduzir os custos, mas pela necessidade de uma melhor gestão do processo logístico até o consumidor final, por meio de um melhor atendimento ao cliente e redução de tempos de entrega.

Assim sendo, surge à necessidade do estudo de analisar o custo logístico total da importação de bombas centrífugas e qual seu impacto no custo final do produto.

A logística tem uma relevante contribuição a oferecer para que as empresas continuem crescendo sem limitações e preparadas para a demanda de produtos que terá e, ainda assim, conseguir um melhor custo logístico para cada tipo de negócio e produto.

1.4 METODOLOGIA

Por se tratar de um estudo de caráter científico, este deve estar fundamentado por métodos de pesquisa. Para Lakatos e Marconi (1992, p. 40), “o método é o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo [...] traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando as decisões do cientista”.

A monografia é um estudo científico sobre um ponto particular de uma ciência, através de um problema, realizado com profundidade e de forma exaustiva (SALVADOR, 1980). Segundo Gil (1993) se pode classificar as pesquisas quanto aos objetivos em três grupos: exploratória, explicativa ou descritiva.

Este trabalho, quanto aos objetivos, classifica-se como uma pesquisa descritiva, pois almeja descrever um processo de importação, apurando o seu custo logístico total, em uma fábrica de equipamentos industriais. Segundo Gil (2002), a pesquisa descritiva objetiva descrever características de uma população ou fenômeno ou estabelecimento de relações entre as variáveis.

Em relação à abordagem do problema deste trabalho, classifica-se como qualitativa, devido à análise e à interpretação dos dados e dos resultados obtidos. Para Soares (2003, p. 19), "o pesquisador interpreta os fatos, procurando soluções para o problema proposto".

A definição do método de pesquisa científica é importante para o trabalho, visto que o procedimento é que define a maneira com que será feita a coleta de dados da pesquisa.

Neste trabalho foi realizado um estudo de caso, que de acordo com Triviños (1990, p. 133) “é uma categoria de pesquisa cujo objeto é uma unidade que se analisa profundamente”. Porém o estudo de caso é limitado ao caso que se estuda e por esse motivo não pode ser generalizado.

Já a coleta de dados deve ser pautada por um plano formal. Todavia, informações relevantes para o estudo podem ser coletadas mesmo não sendo previsíveis (MARTINS, 2008).

A coleta de dados foi realizada em uma empresa de comércio e indústria de equipamentos com tecnologia em bombeamento e controle de transporte de fluidos, com sede em São Paulo e filial em Florianópolis. Essa coleta foi feita através de documentos referentes a importações realizadas em dezembro de 2010 e abril de 2011.

A empresa em estudo não autorizou a divulgação dos valores reais referente aos custos da importação, então foram multiplicados os valores por uma taxa para manter a proporcionalidade, não afetando assim o resultado do estudo.

Segundo Colauto e Beuren (2003) o pesquisador apenas obtém os elementos a que tem maior facilidade de acesso. Visto isto, o autor optou por esta empresa por prestar serviços à mesma e obter maior acessibilidade às informações.

A trajetória metodológica divide-se em três fases: fundamentação teórica, estruturação do estudo de caso e análise dos resultados obtidos. Na primeira fase do trabalho faz-se a apresentação dos assuntos relacionados.

A segunda fase, a estruturação do estudo, compreende o conhecimento da empresa estudada, e a análise dos dados obtidos. Já na terceira e última fase, com a interpretação dos resultados, foi feita uma análise dos custos logísticos de importação de bombas centrífugas.

1.5 LIMITAÇÕES DA PESQUISA

O estudo limita-se a estudar uma única empresa localizada no Estado de Santa Catarina. Assim, as conclusões aqui levantadas dizem respeito ao estudo de caso em referência, não sendo possível a generalização dos resultados.

O trabalho está limitado aos custos logísticos de bombas centrífugas, oriundas dos Estados Unidos, não permitindo no primeiro momento a sua utilização para outros produtos. Porém, realizadas adaptações, poder-se-á utilizá-lo como modelo para aplicação em outros produtos e empresas.

1.6 ORGANIZAÇÃO DO ESTUDO

O estudo está dividido em quatro capítulos.

O primeiro capítulo está subdividido em seis partes: a introdução ao assunto, a importância e relevância do tema e problema abordados, evidenciando a questão-problema a ser resolvida, os objetivos geral e específicos, a justificativa da pesquisa, a metodologia

aplicada neste trabalho, terminando com os fatores de limitação da pesquisa e a organização do estudo.

O segundo capítulo mostra a fundamentação teórica necessária para a organização, captação e interpretação do estudo realizado. Apresenta, ainda, o conhecimento teórico dos temas que seguem: comércio exterior, importação, logística e custo logístico.

No terceiro capítulo apresenta-se o estudo de caso, começando com a história da empresa e o produto estudado, descrição do processo de importação, levantamento e análise dos custos logísticos inerentes ao processo.

No quarto e último capítulo são apresentadas as conclusões e sugestões para o desenvolvimento de futuros trabalhos sobre o tema, seguido das Referências consultadas para realização deste trabalho.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo, são abordados os conceitos de comércio exterior, importação, logística, e custo logístico. Com isso, é contemplada a base teórica necessária para a fundamentação teórica do estudo proposto.

2.1 COMÉRCIO EXTERIOR

O comércio exterior compreende assuntos de negociação entre países, ou seja, é uma relação comercial praticada entre as nações através da importação e da exportação.

Segundo Rebono e Segre (2006, p. 1), comércio é:

Comércio são relações de sociedade que implicam necessariamente numa reciprocidade nas atividades de permuta, troca, compra e venda de produtos ou valores. Mercado, negócio e tráfico são sinônimos de comércio.

A atividade de comércio exterior lida com a compra, venda, troca de bens e serviços, bem como de circulação de capitais e mão-de-obra entre os países (KEEDI, 2010). Para Soares (2004, p. 13), comércio exterior é:

Operação de compra e venda internacional como aquela em que dois ou mais agentes econômicos sediados e/ou residentes em países diferentes negociam uma mercadoria que sofrerá um transporte internacional e cujo resultado financeiro sofrerá uma operação de câmbio.

Os principais motivos para uma empresa ingressar no comércio exterior são: alternativa de mercado, reduções de custo, reduções de tributos, aprimoramento na qualidade e tecnologia dos setores gerais da empresa, informações e tendências de mercado e oportunidades vislumbradas (MALUF, 2000).

As operações de comércio exterior podem ser classificadas como exportação e importação. Para Maluf (2000, p. 27) exportação é “a saída de mercadoria nacional ou nacionalizada do território aduaneiro brasileiro. Esta saída está baseada em especialização do país na produção de bens para os quais tenham maior disponibilidade de fatores produtivos, garantindo excedentes exportáveis”.

A exportação é aplicada na saída de mercadorias que são produzidas no território nacional ou quando se tornam nacionalizadas, ou seja, importada a título definitivo, no qual está estabelecido um prazo limitado ou temporário (WERNECK, 2006). A prática da

exportação é importante, pois implica em entradas de divisas e geração de caixa para os países exportadores.

Por outro lado, Werneck (2006, p. 13), define importação como: “a entrada da mercadoria estrangeira no território nacional. Essa entrada pode ser por um prazo limitado (admissão temporária) ou a título definitivo”. Este estudo tem foco no processo de importação, que será abordado no próximo tópico.

2.2 IMPORTAÇÃO

Uma operação de importação envolve a compra de produtos oriundos do exterior através das pessoas físicas ou jurídicas e, para sua aplicação, deve-se analisar as normas cambiais, comerciais e fiscais vigentes (UNESP, 2003).

A importação é a entrada de mercadoria em um país, oriunda do exterior, a qual se configura perante a legislação brasileira, no momento do desembarço aduaneiro (LOPEZ; GAMA, 2008).

No item a seguir são demonstrados os tipos de importação existentes e aceitos pela Receita Federal no Brasil.

2.2.1 Tipos de Importação

No Brasil existem dois tipos de importação que são aceitas pela Secretaria da Receita Federal (SRF): as diretas ou próprias e as indiretas ou terceirizadas.

A opção entre importar mercadoria estrangeira por conta própria ou por meio de terceirização é livre e legal, seja esse terceiro um prestador de serviço ou um revendedor. Porém, o importador e o adquirente ou encomendante, devem analisar o tratamento tributário específico dessas operações, a fim de que não sejam autuados pela SRF (RECEITA FEDERAL, 2011).

Cada vez mais e por vários motivos, as empresas vêm optando por focar-se nas atividades-fim e por terceirizar as atividades-meio do seu empreendimento. Isso ocorre pelo

fato das organizações estarem dando prioridade ao objeto principal do seu próprio negócio (RECEITA FEDERAL, 2011).

Atualmente, duas maneiras de terceirização das operações de importação são aceitas e regulamentadas pela Secretaria da Receita Federal (SRF), a importação por conta e ordem e a importação por encomenda.

A Importação por Conta e Ordem é um serviço prestado por uma empresa importadora, a qual efetua em seu nome, o despacho aduaneiro de importação dos produtos adquiridos por outra empresa, a adquirente, em virtude de um contrato anteriormente firmado, que pode abranger a prestação de outros serviços relacionados com a transação comercial. Por exemplo, a realização de cotação de preços e a intermediação comercial (art. 1º da IN SRF nº 225/02 e art. 12, § 1º, I, da IN SRF nº 247/02) (RECEITA FEDERAL, 2011).

Já a Importação por Encomenda é aquela em que uma empresa compra mercadorias no exterior com recursos próprios e efetua o seu despacho aduaneiro de importação, a fim de revendê-las, em seguida, a uma empresa encomendante previamente determinada, em razão de contrato entre a importadora e a encomendante (art. 2º, § 1º, I, da IN SRF nº 634/06). Essa operação tem, para o importador contratado, os mesmos efeitos fiscais de uma importação própria (RECEITA FEDERAL, 2011).

A seguir serão demonstrados os documentos utilizados e necessários no comércio exterior e suas finalidades dentro do processo de importação.

2.2.2 Documentos no Comércio Exterior

Os documentos são muito importantes para as operações de comércio exterior, e dentro das principais atribuições desempenhadas, exercem as seguintes funções: documento de crédito, documento indicador de posse da mercadoria, conferência dos documentos, comprovação de uma relação comercial, contabilização internacional e estatística, comprovação de origem, qualidade, peso entre outros (MALUF, 2000).

Os documentos abortados no comércio exterior neste estudo são: Fatura pro forma, Fatura comercial, Romaneio, Manifesto de carga, Conhecimento de embarque e Certificado de origem.

2.2.2.1 Fatura pro forma

A Fatura pro forma, segundo Maluf (2000, p. 144), servirá:

Para o importador providenciar os trâmites de Licenciamento de Importação em seu país, apresentar junto ao seu banco para o envio de pagamento antecipado, extrair dados para a abertura de Carta de Crédito e outros.

Esse documento precede a fatura comercial, descreve a mercadoria e os termos de venda, servindo para fins de cotação e formalizando o que foi negociado pelas partes. É por ela e nos termos nela acordados que será providenciada a licença de importação e o pagamento. Ele é o primeiro documento que representa este vínculo comercial e é emitida pelo exportador (UNESP, 2003).

2.2.2.2 Fatura comercial

A Fatura Comercial é um documento utilizado na realização do desembaraço da mercadoria. Não existe um modelo oficial e o responsável por sua emissão é o exportador (MALUF, 2000).

Conforme Vieira (2006, p. 142) a Fatura Comercial representa:

Um documento oficial que servirá de base para o desembaraço da mercadoria na alfândega. O seu preenchimento é efetuado com base na fatura *pro forma* e deve ser executado sem erros, emendas ou rasuras, pelo próprio exportador.

Segundo Rocha (2009), a fatura comercial deverá conter: nome e endereço do exportador e importador, especificação das mercadorias, marca e numeração, quantidade e espécies dos volumes, peso bruto e líquido da mercadoria, país de origem, país de aquisição, país de procedência, preço unitário e total, condições e moeda de pagamento e termo da condição de venda.

2.2.2.3 Romaneio (*packing list*)

O responsável pela emissão do *packing list* é o exportador, e como a fatura comercial, não existe um modelo de apresentação. Esse documento deve conter todos os produtos

embarcados, ou todos os componentes de uma mesma mercadoria em quantas partes ela estiver fracionada (VIEIRA, 2006).

O *packing list* relaciona as mercadorias embarcadas dentro de suas respectivas embalagens (containers, engradados ou outros). Contém também outras informações como, destinatário, quantidade de volumes, marcas, entre outros (UNESP, 2003).

2.2.2.4 Manifesto de carga

O Manifesto de Carga é um documento emitido pelo transportador responsável da operação marítima, no qual relaciona todos os conhecimentos de carga embarcados em um determinado lugar com destino a outros lugares. Com isso, para cada porto de destino será enviado um Manifesto de Carga e o seu objetivo é de verificar se houve acréscimo ou diminuição de carga (MALUF, 2000).

Há três tipos de manifesto: em relação ao processo marítimo o documento utilizado é o Manifesto de Carga. No processo aéreo é o Rol de Conhecimentos e por último no processo terrestre o documento principal é o Manifesto Internacional de Carga – MIC (MALUF, 2000).

2.2.2.5 Conhecimento de embarque

O conhecimento de embarque, emitido pela transportadora é o documento para transporte, objeto de especificações convencionadas em protocolos internacionais, cuja função é identificar os principais dados característicos de uma remessa transportada. Serve para transferir a propriedade da carga, além de constituir prova de embarque, tem função de contrato de transporte e quando aplicável, de bilhete de seguro. Esse documento serve para transferir a propriedade da carga e também constitui como prova do embarque (UNESP, 2003).

Para Maluf (2000, p. 146) conhecimento de embarque “é um título de crédito que representa as mercadorias nele descritas, conferindo ao seu consignatário o direito á posse de mercadoria”.

Existem três tipos de conhecimento de embarque que são: marítimo, aéreo e rodoviário.

- Conhecimento de embarque marítimo (*Bill of Lading*)

Quanto ao Conhecimento de Embarque Marítimo também chamado de *Bill of Lading* (B/L), no qual o Artigo 586 do Código Comercial Brasileiro diz que esse documento relaciona todas as partes interessadas na carga e frete, tanto das seguradoras quanto das transportadoras (MALUF, 2000).

Para Vieira (2006, p. 144) o *Bill of Lading* é um documento:

Emitido pela companhia transportadora ou seu agente, sendo elaborado em três vias originais negociáveis e tantas outras cópias não-negociáveis, conforme a necessidade do importador.

Esse documento é impresso no idioma inglês, e representativo para os processos de importação, pois ele é um comprovante de embarque da mercadoria que faz parte dos documentos. Além disso, o conhecimento de embarque tem a função de um título de crédito (VIEIRA, 2006).

- Conhecimento de embarque aéreo (*Air Waybill- AWB*)

O conhecimento de embarque aéreo, também conhecido como *Air Way Bill* (AWB) é um documento emitido através da transportadora da mercadoria ou pelo seu agente responsável e autorizado, servindo como forma de contrato de transporte (MALUF, 2000).

Segundo Maluf (2000) o AWB deve conter os seguintes dados: descrição generalizada da mercadoria, peso bruto, valor e modalidade do frete, moeda, aeroporto de origem, destino e conexões.

- Conhecimento de embarque rodoviário

O Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário é representado pelo documento Carta de Porte Internacional por carreta e tem bastante importância no seu sistema, onde as principais funções são: Contrato de transporte terrestre, recibo de entrega de carga e título de crédito (MALUF, 2000).

2.2.2.6 Certificado de origem

Maluf (2000, p. 154) define Certificado de origem como um documento:

Que confirma a natureza, quantidade, valor e outros dados das mercadorias, objeto da exportação ou importação, incluindo também uma declaração formal de que as mercadorias são originárias de determinado país.

Diante da definição acima, o Certificado de Origem tem como objetivo seguir as reivindicações firmadas entre o exportador e o importador através de Acordos Comerciais, assim evitando e combatendo alguns conflitos como: reduzir ou dispensar os direitos aduaneiros, evitar a triangulação de mercadorias, realizar o controle estatístico aduaneiro e comprovar a origem das mercadorias (MALUF, 2000).

Com base nas informações apresentadas, é possível visualizar uma noção dos principais documentos exigidos e necessários para o processo de importação. Outro aspecto negocial da importação é a escolha dos *Incoterms* (Termos Internacionais de Comércio).

2.2.3 *Incoterms*

O *Incoterms* foi publicado pela primeira vez em 1936, pela Câmara do Comércio Internacional (ICC), com sede em Paris. Sua última atualização foi em 2000, através da publicação nº 560 e forma um conjunto de regras para serem usadas nos contratos internacionais (VAZQUEZ, 2007).

Essas regras definem os parâmetros de preço negociados e também estabelecem o marco da transferência de responsabilidade (VIEIRA, 2006).

A Câmara de Comércio Internacional – CCI, de acordo com a publicação nº 560, Revisão 2000, estabelece que:

O propósito dos *Incoterms* é o de prover um conjunto de regras internacionais para interpretação dos termos comerciais usuais mais utilizados no comércio internacional. Dessa forma, as incertezas das diferentes interpretações de tais termos em diferentes países pode ser evitada, ou, pelo menos reduzida a um patamar considerável (MALUF, 2000, p. 59).

O quadro 1 classifica os principais *Incoterms* que serão utilizados nesse trabalho e suas responsabilidades dentro das operações de comércio exterior.

DENOMINAÇÃO	OBSERVAÇÃO/RESPONSABILIDADES
<i>EXW – EX Works</i> (À Disposição)	Refere-se à entrega das mercadorias nas dependências do vendedor. Todas as despesas, além de perdas e danos, até o destino final, são de responsabilidade do comprador. O EXW é utilizado em qualquer modalidade de transporte.
<i>FAS – Free Alongside Ship</i> (Livre no Costado do Navio)	A responsabilidade do exportador encerra no momento em que a mercadoria é colocada no cais do porto de embarque, junto ao costado do navio, livre e desembarçada. O FAS poderá ser utilizado somente para transporte marítimo ou aquático interno.
<i>FOB – Free on Board</i> (Livre a Bordo)	O vendedor deve entregar as mercadorias no porto indicado pelo comprador, no navio designado por este. O Importador tem que arcar com todos os custos, riscos de perda ou dano da mercadoria, a partir desse ponto. O FOB é utilizado apenas no transporte marítimo ou fluvial.
<i>CFR – Cost and Freight</i> (Custo e Frete)	O exportador deverá pagar os custos e o frete necessários para levar a mercadoria até o porto de destino, porém, o importador se torna responsável pelos riscos de perdas ou danos da mercadoria e futuros custos adicionais. Esse <i>Incoterm</i> ocorre quando o vendedor entrega a mercadoria quando as mesmas cruzam a armada do navio, no porto de embarque. O CFR é utilizado exclusivamente no transporte marítimo ou aquático interno.
<i>CIF – Cost, Insurance and Freight</i> (Custo, Seguro e Frete)	O exportador entrega as mercadorias quando as mesmas cruzam a amurada do navio, no porto de embarque. Diante disso, ele deve arcar com os custos e fretes, mas existindo risco de perda ou dano da mercadoria o importador fica responsável. O CIF é aplicado nos transportes marítimos e aquático interno.

Quadro 1: Principais *Incoterms* e suas responsabilidades.

Fonte: Adaptado de Maluf (2000, p. 59-71) e Vazquez (2007, p. 29-32).

Observa-se, assim, que os *Incoterms* são importantes no processo de importação, pois eles definem o responsável pelo transporte e seu pagamento, além de a quem cabe a responsabilidade por danos na mercadoria. A seguir serão apresentadas as etapas do processo de importação.

2.2.4 Etapas do Processo de Importação

Nesta parte do estudo será estruturado o processo de importação, começando pelo registro da empresa importadora, registro no SISCOMEX E RADAR e finalizando com o despacho aduaneiro.

2.2.4.1 Registro da empresa importadora

Para a empresa atuar como importadora, ela deve estar cadastrada no Registro de Exportadores e Importadores (REI). O registro pode ser feito por meio do sistema integrado de comércio exterior (SISCOMEX), de forma automática ao efetuar a primeira operação de importação (art. 1º, § 2º, da Portaria SECEX nº 21/96, de 12-12-1996) (VAZQUEZ, 2007).

A importação pode ser efetuada por empresas, entidades e pessoas físicas, desde que estejam em dia com o fisco.

2.2.4.2 Registro no sistema integrado de comércio exterior (SISCOMEX) e no RADAR (Ambiente de Registro e Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros)

SISCOMEX é o sistema informatizado da Secretaria da Receita Federal (SRF) pelo qual o importador registra as informações da operação comercial e da mercadoria para que sejam emitidos o Licenciamento Não-Automático de Importação (LI), Declaração de Importação (DI), Registro de Operações Financeiras (ROSA, 2011).

Segundo Segre (2006, p. 16) a habilitação do SISCOMEX é feita “mediante identificação por senha, concedida em caráter pessoal e intransferível, observadas as normas específicas do órgão concedente e os limites das funções e os níveis”. Essa habilitação é feita especificamente no sistema RADAR (Ambiente de Registro e Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros).

Existem 4 modalidades de habilitação: ordinária, simplificada, especial e restrita. Elas variam de acordo com o tipo e a operação do interveniente. Seguem a seguir os tipos de habilitação conforme a Secretaria da Receita Federal (RECEITA FEDERAL, 2011).

- Habilitação ordinária: destinada à pessoa jurídica que atue habitualmente no comércio exterior;
- Habilitação simplificada: aplicada para as pessoas físicas, as empresas públicas ou sociedades de economia mista, as entidades sem fins lucrativos e, também, para as pessoas jurídicas que efetuam a importação por encomenda ou por conta e ordem;
- Habilitação especial: destinada aos órgãos da administração pública direta, autarquia e fundação pública, órgão público autônomo, e organismos internacionais; e
- Habilitação restrita: efetuada para pessoa física ou jurídica que tenha operado anteriormente no comércio exterior, exclusivamente para realização de consulta ou retificação de declaração.

Depois de efetuar os registros no SISCOMEX e RADAR a empresa importadora deverá observar os tratamentos administrativos dispensados à mercadoria importada. Na importação existem três modalidades que compreendem as importações brasileiras: Importações Dispensadas de Licenciamento, Importações Sujeitas a Licenciamento e Importações Sujeitas a Licenciamento Não-Automático.

2.2.4.3 Tipos de licenciamento

- Licenciamentos Dispensados

Conforme Bizelli (2006, p. 66) para os casos de dispensa de licenciamento na importação o importador:

Deve apenas providenciar o registro da Declaração de Importação (DI), no SISCOMEX, com o objetivo de dar início aos procedimentos de despacho aduaneiro junto à unidade de fiscalização aduaneira da Secretaria da Receita Federal – SRF, inserindo na própria Declaração de Importação as informações de natureza comercial, financeira, cambial e fiscal.

Com isso, alguns produtos ou operações necessitam de procedimentos especiais, pois os mesmos devem ser examinados para ser ingressados no país. Com isso, utilizando a consulta administrativa do SISCOMEX, este não indicará a necessidade de licenciamento, porém alertará de que significa a necessidade do cumprimento de algum procedimento específico a ser observado para o desembaraço aduaneiro do mesmo (BIZELLI, 2006).

- Licenciamento de Importação (LI)

O objetivo do Licenciamento de Importação é analisar na tabela do Tratamento Administrativo do SISCOMEX, e ver quais mercadorias de determinada operação de importação estão sujeitas ao Licenciamento, tanto automático quanto não-automático (BIZELLI, 2006)

Vieira (2006, p. 32) conceitua Licença de Importação como:

Documento eletrônico processado pelo Sistema Integrado do Comércio Exterior, utilizado para licenciar as importações de produtos cuja natureza ou tipo de operação está sujeita a controles de órgãos governamentais.

Para se obter o Licenciamento de Importação, a empresa representada pelo importador ou por um representante legal, deve formular esse licenciamento no programa SISCOMEX, que transmitirá as informações para a base central, recebendo a numeração específica. Esta permanecerá à disposição do órgão competente para aprovação ou autorização para embarque, onde o órgão interveniente analisará o Licenciamento de Importação e emitirá um parecer sobre a importação do determinado produto (VIEIRA, 2006).

A Licença de Importação “abrange informações referentes ao importador, país de procedência, fornecedor, mercadoria e informações adicionais” (VIEIRA, 2006, p. 33). E as importações permitidas podem ter dois tipos de licenciamento, o automático e o não-automático.

O Licenciamento Automático é o método mais utilizado pelas empresas, pois é feito automaticamente no momento do registro da Declaração de Importação (DI). Essa Declaração de Importação é efetuada através do SISCOMEX a partir da chegada da mercadoria no país, cujo objetivo é iniciar o Despacho Aduaneiro junto à Secretaria da Receita Federal (VIEIRA, 2006).

Conforme Bizelli (2006, p. 67) estão sujeitas ao Licenciamento Automático:

As importações de produtos relacionados no Tratamento Administrativo do SISCOMEX e as efetuadas ao amparo do regime aduaneiro especial de *drawback*. Em relação às mercadorias, além da sua indicação, consta ainda o órgão anuente, mas não é definido, no sistema, se é Licenciamento Automático ou Não-Automático.

Segundo Bizelli (2001, p.100) as informações “de natureza comercial, financeira, cambial e fiscal deverão ser prestadas no SISCOMEX em conjunto com os dados exigidos para a formulação da Declaração de Importação, para fins de despacho aduaneiro da mercadoria”.

O Licenciamento Não-Automático segue a mesma estrutura do Licenciamento Automático, na parte relacionada relacionadas ao Tratamento Administrativo do SISCOMEX (BIZELLI, 2006).

De acordo com Rocha (2009, p.552) estão sujeitas a Licenciamento Não-Automático as importações:

de produtos relacionados no Tratamento Administrativo do Siscomex e também disponível no endereço eletrônico do Mdic para simples consulta, prevalecendo o constante do aludido Tratamento Administrativo; onde estão indicados os órgão responsáveis pelo exame prévio do licenciamento não automático, por produto.

Os produtos desse tipo de licenciamento de importação são analisados e deferidos pelo órgão anuente e também através de autorização para embarque, sendo assim, o licenciamento deve ser obtido antes do embarque da mercadoria (VIEIRA, 2006).

2.2.4.4 Despacho aduaneiro

O despacho aduaneiro de importação é o procedimento fiscal pelo qual é verificada a exatidão das informações declaradas pelo importador em relação à mercadoria importada, aos documentos apresentados e à legislação vigente, onde o processo será feito por meio do SISCOMEX (Instrução Normativa SRF nº 69/96) (VAZQUEZ, 2007).

Esse procedimento inicia-se com o registro pelo SISCOMEX da Declaração de Importação (DI), na repartição fiscal competente. Nesta fase do processo o importador recolhe os impostos devidos, habilitando-se, e cumprindo outras formalidades (Ex: pagamentos de taxas, despesas de capatazia), e finalmente toma posse efetiva da mercadoria (VAZQUEZ, 2007).

A Declaração de Importação (DI) é o documento norteador do despacho aduaneiro. A DI deve conter as informações gerais, que incluem importador, transporte, carga e pagamento; e as específicas, chamadas de adição, onde constam fornecedor, valor aduaneiro, *Incoterms*, tributos e câmbio (ROSA, 2011).

Depois do registro da declaração de importação e iniciado o procedimento de despacho aduaneiro, a DI é submetida a verificação fiscal e selecionada para um dos canais de conferência, tal procedimento de seleção recebe o nome de parametrização (RECEITA FEDERAL, 2011). Segundo o art. 21 IN 680/2006 existem quatro canais de parametrização, e esses serão descritos a seguir:

- **Canal verde** – pelo qual o sistema registrará o desembaraço automático da mercadoria, dispensados o exame documental e a verificação física da mercadoria;
- **Canal amarelo** – neste canal será realizado o exame documental, e, não sendo constatada irregularidade, efetuado o desembaraço aduaneiro, fica dispensada a verificação física da mercadoria;
- **Canal vermelho** – pelo qual a mercadoria somente será desembaraçada após a realização do exame documental e da verificação física da mercadoria; e
- **Canal cinza** – neste canal será realizado o exame documental, a verificação física da mercadoria e a aplicação de procedimento especial de controle aduaneiro, para verificar elementos indiciários de fraude, inclusive no que se refere ao preço declarado da mercadoria, conforme estabelecido em norma específica.

Finalizada a conferência e não existindo exigência fiscal ou outra, a autoridade aduaneira registra o desembaraço da mercadoria no SISCOMEX e emite o Comprovante de Importação (CI), para que possa ser retirada a mercadoria importada (ROSA, 2011).

A seguir será demonstrado o aspecto fiscal das operações de importação.

2.2.5 Aspecto fiscal da importação

As importações no Brasil sofrem tributação por causa da liberação para o mercado interno, com a nacionalização das mesmas. O Imposto de Importação (II) é o primeiro a ser calculado e, sucessivamente, quando forem devidos, os Impostos de Produtos Industrializados (IPI), o de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), além das contribuições de PIS (Programa de Integração Social) e COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social) (VAZQUEZ, 2007).

A seguir serão apresentados e demonstrados os principais tributos que incidem sobre as importações brasileiras, e sua forma de cálculo, além da valoração aduaneira, que é importante para a compreensão da base de cálculo dos impostos incidente nas operações de importação.

- Valoração Aduaneira

O valor aduaneiro é integrado pelo custo de transporte da mercadoria até a zona primária (local de embarque), os gastos relativos à carga, descarga e ao manuseio associados

até a zona primária, além do custo do seguro internacional, ou seja, o valor aduaneiro é usualmente chamado de valor “CIF”. (Artigo 77 do Decreto nº 6.759/09 – Regulamento Aduaneiro) (ASHIKAGA, 2010).

- Impostos de Importação (II)

O Imposto de Importação, segundo o art. 1º do Decreto-lei nº 2.472/1988, que deu nova redação ao mesmo artigo do Decreto-lei nº 37/1966, incide sobre mercadoria estrangeira e tem como fato gerador sua entrada no território nacional. A alíquota do II pode variar de zero a 35% (ASHIKAGA, 2010). O quadro 2 indica a base para o cálculo para o Imposto de Importação – II.

<p style="text-align: center;">Base de Cálculo (II) = VA</p> <p style="text-align: center;">II= VA . a</p> <p style="text-align: center;">Em que,</p> <p style="text-align: center;">VA = Valor Aduaneiro</p> <p style="text-align: center;">a = alíquota do I.I (Em decimal)</p>

Quadro 2: Base de cálculo do Imposto de Importação
Fonte: Ashikaga (2010, p. 34).

A base de cálculo do Imposto de importação é o Valor Aduaneiro, que é composto pelo valor de compra da mercadoria no exterior, frete, seguro e despesas referentes ao embarque da mercadoria na origem. O II é um imposto que não permite recuperação, ou seja, será um custo no processo de importação.

- Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)

O IPI é um imposto federal, que incide sobre operações com produtos industrializados, nacionais ou estrangeiros, efetuados por industrial ou equiparados a industrial e a sua alíquota pode variar de zero a 330% (ASHIKAGA, 2010).

O quadro 3 indica a base para o cálculo do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI.

<p style="text-align: center;">Base de Cálculo (IPI) = (VA + I.I.)</p> <p style="text-align: center;">IPI= (VA + I.I.) . b</p> <p style="text-align: center;">Em que,</p> <p style="text-align: center;">VA= Valor Aduaneiro</p> <p style="text-align: center;">b= alíquota do IPI (Em decimal)</p>

Quadro 3: Base de Cálculo do IPI
Fonte: Ashikaga (2010, p. 36 e 41).

Como é apresentado no quadro 3 a base de cálculo do Imposto sobre Produtos Industrializados é composto pelo Valor Aduaneiro e o Imposto de Importação.

- Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS)

O ICMS é um imposto estadual, incidente sobre operação circulação de mercadoria e prestação de serviços de comunicação e de transporte interestadual e intermunicipal e a sua alíquota interna no Estado de Santa Catarina encontra-se dividida em quatro faixas, ou seja, 7%, 12%, 17% e 25% (ASHIKAGA, 2010).

O quadro 4 indica a base para o cálculo do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.

<p>Base de Cálculo (ICMS) = (Valor da DI + II + IPI + IOF + outros impostos, Taxas, contribuições e despesas aduaneiras) / (1 - c)</p> <p>ICMS= (B.C ICMS) . c</p> <p>Em que,</p> <p>DI= Declaração de Importação</p> <p>c= alíquota do ICMS (Em decimal)</p>

Quadro 4: Base de Cálculo do ICMS

Fonte: Ashikaga (2010 p. 47 e 55).

No quadro 4 é demonstrado a base de cálculo do ICMS, que é composta pela soma do valor da mercadoria na DI, II, IPI, IOF, outros impostos, taxas, contribuições e despesas aduaneiras.

- PIS e COFINS

O PIS e o COFINS são contribuições administradas pela Receita Federal e foram criadas através da Lei Complementar 07 de 07 de setembro de 1970 e Lei Complementar 70 de 30 de dezembro de 1991 respectivamente, sendo que ao longo do tempo sofreram diversas atualizações.

O fato gerador do PIS e COFINS na importação é a entrada de mercadoria estrangeira no território nacional. Em regra geral, para efeito de cálculo do imposto, considera-se a ocorrência do fato gerador a data do registro da Declaração de Importação (DI) de mercadoria a ser submetida no SISCOMEX, sendo diferente em casos específicos definidos em lei (BIZELLI, 2006).

A incidência dessas contribuições na importação é estabelecida pelo Decreto 6.759/09 que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior:

Art. 249. A importação de produtos estrangeiros está sujeita ao pagamento da contribuição para o PIS/PASEP - Importação e da COFINS – Importação (Lei nº 10.865, de 2004, art. 1º, caput). (RECEITA FEDERAL, 2011).

O quadro 5 indica a base para o cálculo do PIS e COFINS.

<p>Base de Cálculo (PIS/COFINS)imp. = (VA . X)</p> <p>$X = \{1 + e. [a + b. (1 + a)]\} / [(1 - c - d) . (1 - e)]$</p> <p>(PIS/COFINS)imp. = (VA . X). d ou e</p> <p>VA = Valor Aduaneiro</p> <p>a = alíquota do II. (decimal)</p> <p>b = alíquota do IPI (decimal)</p> <p>c = alíquota do PIS_{importação} (decimal)</p> <p>d = alíquota da COFINS_{importação} (decimal)</p> <p>e = alíquota do ICMS (decimal)</p>
--

Quadro 5: Base de Cálculo do PIS e COFINS

Fonte: Ashikaga (2010 p. 45-46).

Para se calcular o valor da base de cálculo do PIS e COFINS de importação, multiplica-se o valor aduaneiro pela variável “x”, que é obtida pela fórmula demonstrada no quadro 5.

A forma de recolhimento dessas contribuições pode se dar por duas modalidades: cumulativa ou não-cumulativa. Essas modalidades, conforme a opção da empresa para a forma de tributação do Imposto de Renda (IR), Lucro Real ou Lucro Presumido, implicará em tratamento diferenciado para o aproveitamento dos créditos de PIS e COFINS na comercialização das mercadorias, bem como das alíquotas incidentes.

Quando a empresa faz opção pela tributação do IR na forma do Lucro Real implicará para as contribuições do PIS e COFINS o recolhimento na modalidade não-cumulativa, o que significa que serão permitidos os descontos de créditos apurados sobre os custos, despesas e encargos, inclusive na importação das mercadorias. Nesta situação, de modo geral, as alíquotas incidentes sobre a comercialização são de 1,65% para o PIS e 7,6% para o COFINS, variando em casos específicos previstos em lei (MARTINS, 2010).

Sendo a forma de tributação do IR o Lucro Presumido, a modalidade para o PIS e COFINS é cumulativa. Mesmo na modalidade cumulativa, inclusive sobre as alíquotas incidentes, o pagamento dessas contribuições na importação em nada se altera, porém, de forma diferente de como acontece na modalidade não-cumulativa, não serão aproveitados como créditos tais custos. Em geral, a alíquota incidente na comercialização das mercadorias na forma cumulativa é 0,65% e 3% para o PIS e COFINS respectivamente, e serão diferenciadas somente nos casos previstos em lei.

2.3 LOGISTICA

A logística é uma variável que vem se tornando cada vez mais importante podendo ser considerada a atividade mais importante do comércio exterior. Isso ocorre devido ao elevado grau de competitividade de que as empresas têm sido obrigadas a apresentar para participarem do jogo internacional de trocas de produtos (KEDDI, 2010).

Para compreensão da logística serão abordadas na seqüência questões referentes ao histórico e evolução, conceitos e objetivos, valores agregados pela logística, fluxo logístico e Aspecto Logístico da Importação.

2.3.1 Histórico e Evolução

A logística existe desde os tempos bíblicos, quando os líderes militares a usavam nas guerras para o deslocamento de recursos. Para transportar as tropas, armamentos e carros de guerra pesados aos locais de combate eram necessários o planejamento, organização e execução de tarefas logísticas, que envolviam a definição de uma rota. Na antiga Grécia, Roma e no Império Bizantino, os militares com o título de *Logistikas* eram os responsáveis por garantir recursos e suprimentos para a guerra (NOVAES, 2007).

A evolução da logística conforme Faria e Costa (2007) pode ser dividida em cinco fases:

- Até 1950: O principal foco das empresas estava nas atividades de Marketing, e as funções logísticas estavam separadas entre os departamentos das empresas. Nessa fase, os custos logísticos não eram evidenciados com clareza, mas eram registrados contabilmente em áreas distintas;
- De 1950 a 1960: Algumas empresas passaram a ter cargos específicos para controlar o fluxo de materiais e transportes. As empresas tinham certas noções de determinados Custos Logísticos, mas sem uma estrutura clara e específica;
- Entre 1960 e 1970: Houve uma forte absorção por partes das empresas de conceitos de balanceamento de custos, devido à influência dos fatores econômicos de mercado, a evolução dos computadores e de pesquisas a respeito do tema;
- De 1970 a 1980: Neste período teve uma grande preocupação em integrar todas as áreas da empresa em torno de um objetivo comum, tentando ocupar uma posição de

distinção no mercado, através de uma estrutura de armazenagem e distribuição eficiente que trouxesse redução custo, otimização de tempo e espaço, buscando uma maior satisfação do cliente; e,

- 1980 até os dias de hoje: evidenciou a logística pela importância dada a integração externa, ou seja, entre os diferentes elos da cadeia de suprimentos. Destacou-se o grande desenvolvimento dos sistemas de informações.

Diante disso, atualmente a logística está passando por um processo de mudanças devido ao desenvolvimento dos sistemas de informações, pois na prática, a logística passa a ter mais integração externa e interna de seus processos (BOWERSOX; CLOSS, 2009).

2.3.2 Conceitos e Objetivos

A logística é o processo de planejamento, implementação, controle do fluxo e armazenagem eficientes de matérias-primas, estoque em processo, produto acabado e informações relacionadas, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender às necessidades do cliente (SERPRO, 2011).

Segundo Bowersox e Closs (2009, pg. 20), “a logística envolve a integração de informações, transporte, estoque, armazenagem, manuseio de materiais e embalagem”.

Para Ballou (2008, p. 29) logística empresarial é um:

Conjunto de atividade funcionais (transportes, controle de estoque, etc.) que se repetem inúmeras vezes ao longo do canal pelo qual matérias-primas vão sendo convertidas em produtos acabados, aos quais se agrega valor ao consumidor.

Os principais objetivos da logística são alcançar um estágio desejado de serviço ao cliente pelo menor custo total possível e tornar disponíveis produtos, materiais e serviços no local onde são necessários, na hora que são desejados (BOWERSOX; CLOSS, 2009).

Os objetivos da logística são alcançados pela coordenação de um (1) um projeto de rede; (2) informação; (3) transporte; (4) estoque; (5) armazenagem, manuseio de materiais e embalagem. O desafio está em gerenciar o trabalho relacionado a essas áreas funcionais de maneira orquestrada, com o objetivo de gerar a capacidade necessária ao atendimento das exigências logísticas (BOWERSOX; CLOSS, 2009).

2.3.3 Fluxo Logístico

Existem três tipos de fluxo logístico: informações, materiais e de dinheiro, sendo que o fluxo de informações acontece durante todo o processo e ocorre nos dois sentidos, trazendo informações paralelamente à evolução do fluxo de materiais, mas conduzindo também informações no sentido inverso (NOVAES, 2007).

O fluxo de materiais está relacionado com insumos e produtos, envolvendo também a armazenagem de matéria-prima, dos materiais em processamento e dos produtos acabados, percorrendo todo o processo, indo do fornecedor até o consumidor final. Já o fluxo de dinheiro ocorre no sentido oposto.



Figura 1: Fluxos Logísticos
Fonte: Novaes (2007, p. 33).

Conforme Novaes (2007) esses elementos devem ter como objetivo satisfazer as necessidades e preferências dos consumidores finais. Porém, cada elemento da cadeia logística é também cliente de seus fornecedores, sendo assim, é importante conhecer as necessidades de cada um dos componentes do processo, buscando sua satisfação plena.

2.3.4 Aspecto Logístico da Importação

Para Segre (2006) o transporte internacional pode ser feito pelos meios aéreos, marítimos e terrestres, ou pela combinação dos mesmos em uma mesma remessa que se denomina Multimodalidade.

Werneck (2006, p. 25) define transporte como:

É a movimentação da mercadoria do local de origem para o local de destino, podendo ser feita por diversas vias, aérea, rodoviária, marítima, ou mesmo uma mistura dessas vias.

A utilização dessas modalidades é definida pela localização geográfica dos países que estão envolvidos no processo de importação, urgência da mercadoria, relação custo *versus* benefício e pelas características do produto a ser transportado (MALUF, 2000). Segundo Segre (2006, p. 144) o transporte aéreo:

Diferencia-se de outros modais por sua agilidade e rapidez. É recomendado para mercadorias de alto valor agregado e baixo volume (tipicamente produtos industrializados e containerizados), que demandam sistemas logísticos que possam oferecer altos níveis de serviço, além da excelente adequação para viagens de longas distâncias e intercontinentais.

Esse tipo de transporte é ser usado para médias e longas distâncias, em produtos de alto valor agregado e com alto grau de exigência quanto aos níveis de serviço aos clientes. Neste modo os custos com seguro e embalagem são menores em função do tempo de trânsito (FARIA; COSTA, 2007).

O transporte rodoviário tem como característica a facilidade do seu funcionamento, além do pouco manuseio de carga entre o ponto de origem e o ponto de destino. Ele também possibilita ao importador uma redução de custos por meio da utilização de embalagens mais simples (SEGRE, 2006). Esse tipo de transporte é mais utilizado em distâncias curtas ou para lugares de difícil acesso.

Um do meio de transporte mais utilizado no comércio internacional é o marítimo. Segundo Maluf (2000, p. 107), “o Ministério dos Transportes, por intermédio do Departamento da Marinha Mercante – DMM é o órgão governamental que regula as operações de transporte marítimo no Brasil”.

Já para Bizelli (2001, p. 127) o transporte marítimo será feito:

Em navio de bandeira brasileira ou de bandeira do país de procedência, quando existir entre o Brasil e o respectivo país acordo bilateral de transporte marítimo, devendo o importador consultar o Departamento da Marinha Mercante da Secretaria

de Transportes Aquaviários – STA, para verificar a relação das empresas conveniadas, autorizadas a operar no tráfego correspondente.

Nas operações marítimas normalmente são utilizados *containers* para o deslocamento e transporte de mercadorias de um local de origem para outro de destino.

O container é uma caixa, construída de aço, alumínio ou fibra, criada para o transporte de mercadorias, suficientemente forte para resistir ao uso constante. Ele é identificado com marcas do proprietário e local de registro, número, tamanho, tipo, bem como definição de espaço e peso máximo que pode comportar (PAULA, 2011).

Os tipos de contêineres usados no transporte marítimo são: na classificação dos 20 pés pode-se encontrar o REEFER e o DRY, e em relação aos 40 pés há o HIGH CUBE e o DRY. (PAULA, 2011).

Assim sendo, a mercadoria transportada via marítima necessita transitar pela armazenagem nos portos de origem e destino. Werneck (2006, p. 28) define a função de armazenagem como:

A mercadoria fica armazenada em local alfandegado à espera da liberação (se importada) ou do embarque (se a exportar). O depositário cobra o serviço de armazenagem em função da duração desta, da área ocupada, do tipo da mercadoria e entre outros, de forma semelhante ao cálculo do preço do transporte.

Segundo Maluf (2000, p. 222) a tarifa de armazenagem:

é devida pela guarda e controle das mercadorias importadas nos armazéns de carga. No caso de armazém portuário é considerada como a taxa paga por mercadoria depositada nos armazéns, pátios, pontos ou depósitos pertencentes às administrações dos portos organizados independentemente da procedência dessas mercadorias.

Além disso, a sua quantificação será feita em função do valor da mercadoria CIF/CIP, da natureza da mercadoria e do tempo de armazenagem.

Existem outros tipos de transportes, como via férrea e dutos, porém não são foco desta pesquisa. No item a seguir será abordado custo logístico e também formação de custo total.

2.4 CUSTO LOGÍSTICO

Neste item da fundamentação teórica serão abordados alguns conceitos de custo, custo logístico, classificação dos custos, elementos e apuração do custo logístico total (CLT), e os aspectos de custos na importação.

2.4.1 Conceitos de Custos Logísticos

Para a compreensão do custo logístico será abordado primeiramente o conceito de custo, que segundo Martins (2008) é todo gasto relacionado com um bem ou serviço que se concretiza na produção de outros bens ou serviços.

Os custos logísticos são aqueles necessários à transferência desde seu ponto de origem até seu ponto de destino final (KEEDI, 2010). O Instituto dos Contadores Gerenciais – (IMA, 1992 apud FARIA; COSTA, 2007, p. 69) em um documento sobre seu gerenciamento, diz que:

Os Custos Logísticos são os custos de planejar, implementar e controlar todo o inventário de entrada (inbound), em processo, e de saída (outbound), desde o ponto de origem até o ponto de consumo.

Os custos logísticos de importação conforme Keedi (2010) podem ser classificados em gerais e circunstanciais:

Gerais: deve-se considerar o de armazenagem ou permanência da mercadoria no ponto de origem, à espera do embarque, e no ponto de destino, à espera do desembarque. Carregamento e estiva da mercadoria na sua origem, num veículo para transporte interno, e o transporte até o embarque internacional. Também existe o frete internacional e nacional do produto.

Circunstanciais: são outros custos que poderão estar envolvidos para que essa operação geral descrita aconteça.

2.4.2 Elementos e Apuração do Custo Logístico Total

O Custo Logístico Total (CLT) são todos os gastos necessários para executar as exigências logísticas (LEWIS; CULLITON, 1956 apud BOWERSOX; CLOSS, 2009). O CLT é um somatório dos elementos de Custos Logísticos individuais, considerando também os possíveis aumentos ou diminuições de custos existentes entre esses elementos (FARIA; COSTA, 2007).

$\text{CLT} = \text{CAM} + \text{CTRA} + \text{CE} + \text{CMI} + \text{CTI} + \text{CTRI} + \text{CDL} + \text{CDNS} + \text{CAD}$

Quadro 6: Equação de Apuração do Custo Logístico Total
 Fonte: Faria; Costa (2007, p. 29).

Em que:

- CAM (Custos de Armazenagem e Movimentação): neste processo são consideradas as Atividades de Movimentação dos materiais, embalagem e produtos e estocagem (FARIA; COSTA, 2007);
- CTRA (Custos de Transporte): inclui as despesas do frete contratado de terceiros e suas despesas complementares, além de gastos em função de eventos imprevistos nos vários modais de transporte (BOWERSOX; CLOSS, 2009);
- CE (Custos de Embalagem): compreendem neste elemento as embalagens e os dispositivos de movimentação (estrados e etc.) (FARIA; COSTA, 2007);
- CMI (Custos de Manutenção dos Inventários): são os custos incorridos para que os materiais e produtos estejam disponíveis para o sistema logístico (FARIA; COSTA, 2007). Neste elemento também inclui-se o custo de capital que considera um custo de oportunidade desse capital investido para o tempo de armazenagem dos estoques. Segundo Martins (2008, p. 23) o custo de oportunidade que é o “quanto a empresa sacrificou em termos de remuneração por ter aplicado seus recursos numa alternativa ao invés de outra.”;
- CTI (Custos de Tecnologia de Informação): incluem os custos de emissão e atendimento dos pedidos, entradas, processamento comunicação interna e externa, entre outros (FARIA; COSTA, 2007);
- CDL (Custos Decorrentes de Lotes): está relacionado à atividade de *setup*, que é o trabalho necessário para preparar uma máquina específica ou centro de trabalho, entre o término da fabricação de um item ao início da produção do próximo item programado (FARIA; COSTA, 2007);
- CTRI (Custos Tributários): é formado por tributos de vários tipos, tais como: ICMS. Taxas, contribuições e etc. (FARIA; COSTA, 2007);
- CDNS (Custos Decorrentes do Nível de Serviço): está relacionado com os custos de vendas perdidas, em razão de falhas logística (FARIA; COSTA, 2007); e
- CAD (Custos de Administração Logística): envolvem os gastos com tecnologia de informação, mão-de-obra, depreciação de equipamentos e outros gastos utilizados na realização de serviços de apoio a logística dentro da empresa (FARIA; COSTA, 2007).

Para a apresentação de custo total é normal considerar os estoques e o transporte como os dois principais fatores da rede logística. As empresas buscam desenvolver e implementar uma competência logística que satisfaça as necessidades básicas do cliente com um custo total realista (BOWERSOX; CLOSS, 2009).

Outra forma de apuração do custo logístico total é o método por atividades necessárias para alcançar o objetivo maior, que é poder fornecer o produto adequado no momento desejado e no tempo certo (ROSA, 2007). Método demonstrado no quadro 7,

$$\text{CTL} = \text{CI} + \text{CL} + \text{CPPI} + \text{CA} + \text{CT}$$

Quadro 7: Equação do Custo Total das Atividades de Logística
Fonte: Rosa (2007, p. 30).

Em que:

- CTL** = Custo Total das Atividades de Logística
CI = Custo de Inventário
CL = Custo de Lote
CPPI = Custo de Processamento de Pedidos e Informação
CA = Custo de Armazenagem
CT = Custo de Transporte

Os custos logísticos seguem os padrões contábeis de outras atividades, necessitando ter um bom conhecimento do negócio antes de se alocar, classificar ou ratear qualquer tipo de custo, evitando-se incorrer em erros conceituais que possam comprometer a confiabilidade dos números apresentados pela contabilidade de custos (ROSA, 2007).

O **CI** ou **Custo de Inventário** segundo Rosa (2007, p. 32) “representam para algumas empresas o seu maior investimento e pode atingir mais de 50% dos investimentos, porém a prática de política *Just In Time* conduziu a uma redução significativa dos inventários”. Os gestores devem determinar os custos do inventário que resultam da estratégia e da operação logísticas (ROSA, 2007).

Para o **CL** ou **Custo do Lote**, considerando que para avaliar o gasto total de compra de determinado produto ou grupo de produtos é necessário verificar todos os custos, o CL consiste em verificar por meio de arranjos de simulação, qual é o lote de compra que tem o menor custo total (ROSA, 2007).

O **CPPI** ou **Custo de Processamento de Pedidos e Informação** são os gastos referente a operação logística de troca eletrônica de informações entre empresas, e nele pressupõe os custos das tecnologias necessárias para executar essa atividade (ROSA, 2007).

O **CA** ou **Custo de Armazenagem** se apresenta no cálculo do preço de venda e qualquer erro pode por em risco a lucratividade da operação. Uma indústria quando adquire insumos, armazena e depois distribui pelos setores produtivos. Esses custos serão atribuídos às mercadorias adquiridas, que serão revendidas (ROSA, 2007).

Finalmente, no **CT** ou **Custo de Transporte** para Rosa (2007, p.33) “destaca-se que a situação da malha rodoviária brasileira contribui com uma grande parcela para a perda de produção e aumento do custo operacional dos veículos”.

A exigência básica do quadro 7 é que o gerenciamento eficaz dos custos dentro da cadeia de suprimentos deve minimizar o custo total, atendendo, ao nível de serviço necessário para a empresa (ROSA, 2007).

2.4.3 Os Custos de Importação

Os custos de importação compreendem diversas despesas. Podem variar de acordo com o modelo de negociação que foi realizada a compra, ou forma de envio, ou tipo de mercadoria; sendo que, os principais custos são: valor FOB do material, frete internacional (Aéreo ou marítimo), Imposto de Importação, IPI, ICMS, Armazenagem, Despesas Aduaneiras (Registro de DI, Transporte interno e serviços profissionais e despesas bancárias) (UNESP, 2003).

Nos materiais importados, a cadeia logística envolve todas as atividades, do fornecedor no exterior até a fábrica ou empresa no país importador. A Figura 2 mostra as atividades dos custos de obtenção do material importado (FARIA; COSTA, 2007).

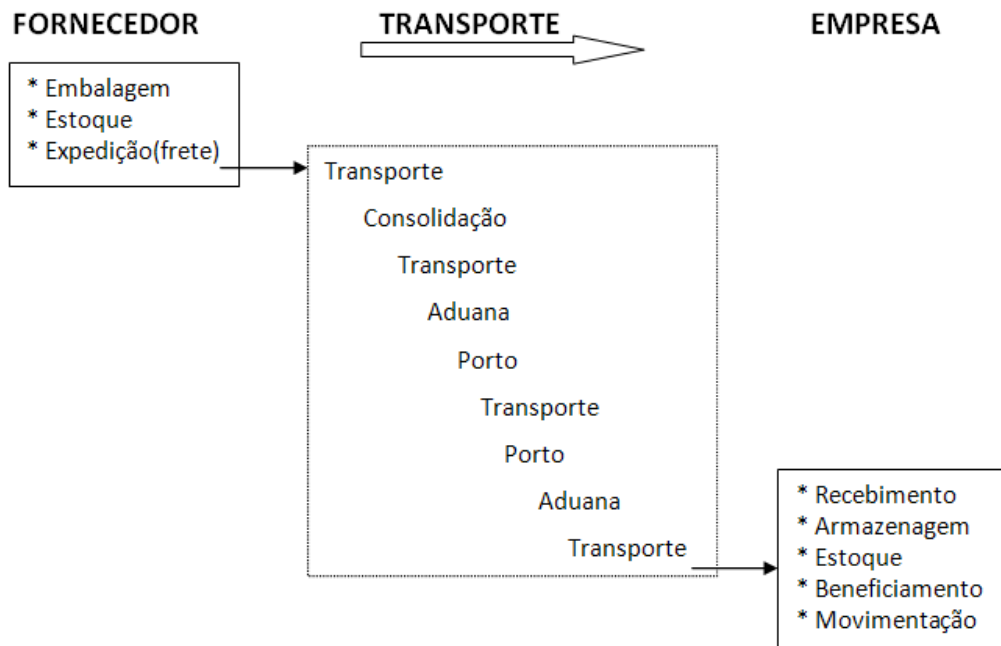


Figura 2: Custos de obtenção do material importado.
 Fonte: Faria; Costa (2007, p. 143).

Na figura 2, observam-se os elementos que compõem o custo de importação e suas etapas desde o fornecedor até o recebimento da mercadoria pela empresa importadora. Com isso, é completada a fundamentação teórica necessária para a compreensão do estudo de caso proposto.

3 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Este capítulo tem como finalidade apresentar e analisar o estudo de caso proposto, bem como, os resultados atingidos. Inicialmente serão abordadas características da empresa e do produto importado pela empresa, e depois, será apresentada a cadeia logística do produto, os custos logísticos relativos ao processo de importação e a sua participação no custo final do produto.

3.1 CARACTERÍSTICAS DA EMPRESA

A empresa estudada está situada no Estado de Santa Catarina, na Região da Grande Florianópolis, com matriz firmada e consolidada no Estado de São Paulo. Essa filial foi criada em 2010, com o objetivo auxiliar nos processos de importação, ajudar na logística das vendas e também para diminuir os custos de importação. As informações referentes à empresa em estudo foram coletadas através de acesso ao endereço eletrônico.

A empresa foi fundada em 1993, com o objetivo de servir ao mercado brasileiro com especialidade em transporte de fluidos, por meio da venda de equipamentos de bombeamento e controle para indústrias. Os principais produtos comercializados pela empresa são bombas dosadoras; centrífugas; controladores de pH; controladores de condutividade e sistemas completos de dosagem.

Deste modo, a empresa importa produtos prontos para venda, e também produtos que necessitam passar pelo processo de industrialização para posteriormente serem vendidos. Além disso, foi criado um Departamento de Serviços para atender as demandas aos clientes oferecendo suporte na instalação, manutenção, treinamento, testes e peças de reposição.

O processo de importação de produtos da empresa é feito de duas maneiras, na Matriz em São Paulo é feita de forma direta pelo departamento de importação, na filial em Florianópolis é feito por meio da Importação de Conta e Ordem de Terceiros através de uma empresa importadora.

Quanto à importação dos produtos, a empresa tem seus principais fornecedores situados nos Estados Unidos da América e na Europa, principalmente na Alemanha, sendo que o produto proposto no estudo de caso é dos EUA.

Os principais clientes são empresas das áreas de engenharia, indústria química, petroquímicas, tratamento de água e indústrias em geral.

Por meio do transporte aéreo e rodoviário a empresa realiza suas vendas em todo o território nacional, sendo que seus estoques de mercadorias estão situados nos Estados de Santa Catarina e São Paulo.

3.2 CARACTERÍSTICA DO PRODUTO IMPORTADO

O produto importado deste estudo de caso é uma bomba centrífuga vertical em linha, com rotor aberto, acionada por motor elétrico, com caixa de engrenagem para operar hidrocarbonetos, água, soda, solução de amina, e líquidos diversos da indústria química e petroquímica. É capaz de trabalhar com alta pressão diferencial, mesmo em baixas vazões. Seu modelo é o LMV 311.

As informações referentes ao produto, foram obtidas através de informações do endereço eletrônico da empresa fornecedora no exterior e, material impresso da empresa em estudo.



Figura 3: Bomba Centrífuga Modelo LMV-311.
Fonte: Sundyne, 2011.

Algumas aplicações dessa bomba centrífuga são: Transferência de Butano, Transferência de Acido, Líquidos Inflamáveis, Produtos Químicos Orgânicos e Inorgânicos, Abastecimento de Água, Processamento Petroquímico, Serviços de Reciclagem, Circulação

de Água, Biocombustíveis, Produção de Óleo, Produção e Refino de petróleo e Transferência de Propano.

3.3 CADEIA LOGÍSTICA DO PRODUTO IMPORTADO

Após a etapa de negociação com o fornecedor, localizado na cidade de Arvada, no Estado do Colorado, EUA, o exportador deve deixar a mercadoria apta para embarque, no porto de Norfolk, situado no estado de Virgínia, na costa leste dos EUA. Esse trajeto é feito sob a responsabilidade do exportador com o custo embutido no preço acordado, pois, a negociação foi na modalidade de compra FOB, para esse caso.

A partir do momento que a carga embarca no navio, dentro de um container, todos os custos e responsabilidade sobre a mercadoria passam a ser do importador. O tempo que a mercadoria leva do porto de Norfolk/EUA até o porto de Navegantes/BRA é cerca de vinte e três dias.

O produto analisado segue com destino ao porto de Navegantes – Santa Catarina, realizando algumas escalas determinadas pelo proprietário do navio (armador).

Na chegada da mercadoria, o importador ou adquirente, avalia se a carga será nacionalizada no porto ou na Estação Aduaneira do Interior (EADI), conforme o período de espera e tipo de mercadoria. Caso escolha a segunda opção, o produto é transportado pela EADI até seu estabelecimento e cobrado um taxa. O tempo de liberação da mercadoria no porto de Navegantes/BRA é cerca de sete dias. No caso estudado, a mercadoria foi nacionalizada no porto.

No processo de nacionalização da mercadoria, por ser tratar de uma importação por conta e ordem de terceiros, é realizado através de uma empresa importadora (Trading). Essa empresa (Trading) emite uma nota fiscal de entrada e uma de saída com todos os custos incorridos no processo de importação. Essa nota de saída é emitida para a empresa adquirente da mercadoria, neste caso, a empresa em estudo. A empresa importadora (Trading) apenas intermedia a nacionalização da mercadoria, pois, após a liberação, ela a transfere para a empresa adquirente.

Depois da conferência e nacionalização dos produtos pela Receita Federal, a mercadoria parte via transporte rodoviário diretamente para o cliente final sem passar pelas dependências da empresa importadora, conforme ilustra a Figura 4.

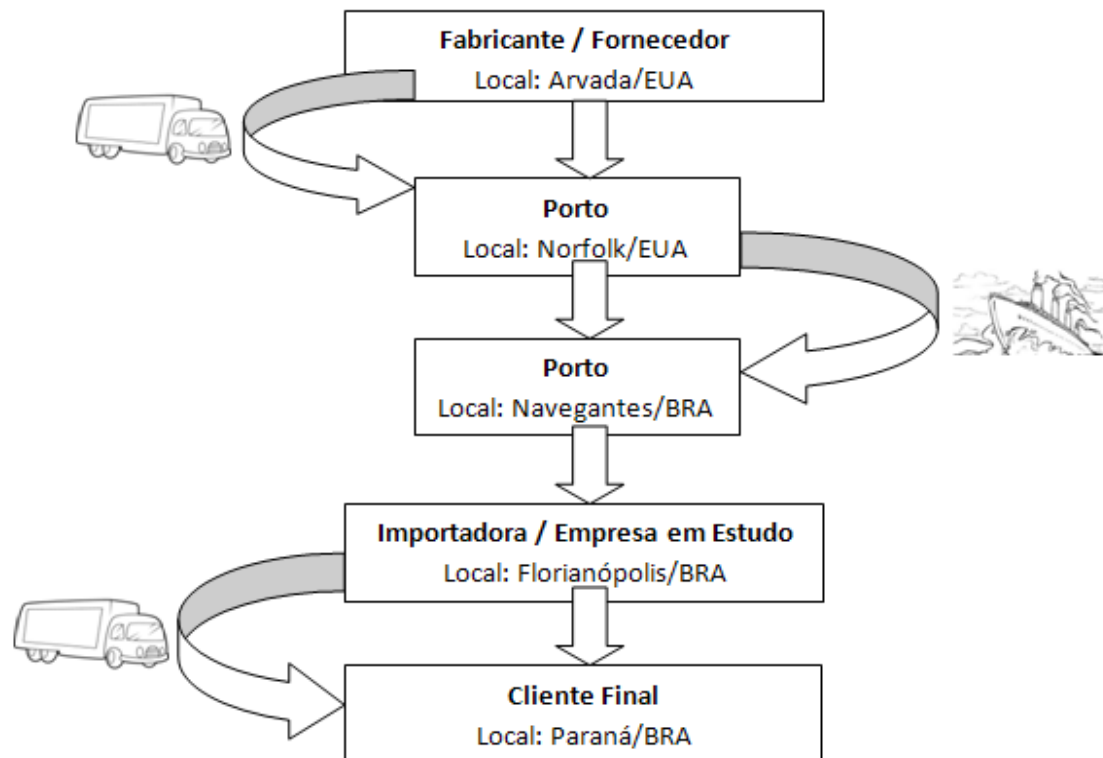


Figura 4: Logística do Produto Importado
Fonte: Elaborado pelo autor

A mercadoria após a sua nacionalização sai do porto de Navegantes diretamente para o cliente final, não havendo a necessidade de a mercadoria ser transportada e armazenada na empresa importadora, reduzindo assim os custos logísticos. Isso ocorre, por que a empresa importadora só efetua a compra no fornecedor estrangeiro, quando há um pedido de compra para essa mercadoria no Brasil, ou seja, quando a mercadoria é comprada do fornecedor estrangeiro pela empresa importadora, ela já está vendida.

3.4 IDENTIFICAÇÃO DOS CUSTOS LOGÍSTICOS

Para identificar o custo logístico total relacionado ao processo de importação deste estudo, foi utilizado o modelo proposto por Faria e Costa (2007), porém, não foram usadas todas as categorias propostas.

As operações foram divididas em: Custos de Transporte e Seguro, Custos de Armazenagem e Movimentação, Custo Tributário, Custo com Desembaraço e Custo de Oportunidade (FARIA; COSTA, 2007).

Também será demonstrado o Custo Total Logístico referente à importação do produto do estudo proposto. Os custos apurados são correspondentes à importação de duas bombas centrífugas, sendo que essas ocupam um container inteiro, assim consolidando-o.

3.4.1 Custos de Transporte e Seguro

Os Custos de Transporte e Seguro neste estudo de caso compreendem: o frete internacional, que é o transporte da mercadoria do porto nos Estados Unidos até o porto no Brasil, e o frete nacional, que é o transporte da mercadoria do porto no Brasil até o cliente final e, o seguro referente aos transportes da mercadoria. Na tabela 1 é apresentada a composição do frete internacional.

Tabela 1: Relação de Custos de Transporte Internacional – Frete Marítimo

<i>FRETE INTERNACIONAL – MARÍTIMO</i>	<i>VALOR (R\$)</i>
FRETE INTERNACIONAL	18.684,96
LIBERAÇÃO HB/L	336,00
CAPATAZIA FCL – 40' - THC	582,40
DESCONSOLIDAÇÃO MARITIMA	252,00
TOTAL	19.855,36

Fonte: Dados do autor (2011).

O frete internacional neste estudo de caso é referente ao transporte da mercadoria do Porto de Norfolk/EUA até o porto de Navegantes/BRA. Ele é composto pelo valor do transporte, a Liberação HB/L, Capatazia (*Terminal Handling Charge - THC*), que é a taxa de manuseio do container e a desconsolidação marítima.

A Liberação HB/L e a desconsolidação marítima são taxas cobradas referente à documentação emitida para o embarque da mercadoria. Na tabela 2 será demonstrado o valor do frete nacional.

Tabela 2: Relação de Custos de Transporte Nacional – Frete Rodoviário

<i>FRETE NACIONAL – RODOVIÁRIO</i>	<i>VALOR (R\$)</i>
FRETE NACIONAL	4.200,00
TOTAL	4.200,00

Fonte: Dados do autor (2011).

O frete nacional será referente ao transporte da mercadoria do porto de Navegantes para o cliente final, neste estudo, situado no Paraná. Esse frete é por conta da empresa em estudo. No valor está incluído o valor de devolução do container vazio ao porto. Na tabela 3 se demonstra o valor do seguro da mercadoria.

Tabela 3: Relação de Custos de Seguro

<i>SEGURO – MARITIMO</i>	<i>VALOR (R\$)</i>
SEGURO	1.987,50
TOTAL	1.987,50

Fonte: Dados do autor (2011).

O valor do seguro é referente ao transporte internacional da mercadoria, pois como a negociação foi na modalidade FOB, a responsabilidade por danos decorrentes no transporte internacional na mercadoria fica por conta da empresa importadora, neste caso, a empresa em estudo. Na tabela 4 é apresentada a composição total do custo de transporte e seguro da mercadoria em estudo.

Tabela 4: Resumo Total dos Custos de Transporte e Seguro

<i>RESUMO TOTAL – FRETE E SEGURO</i>	<i>VALOR (R\$)</i>	<i>%</i>
FRETE INTERNACIONAL (MARITIMO) + TAXAS	19.855,36	76,24
FRETE NACIONAL (RODOVIARIO)	4.200,00	16,13
SEGURO	1.987,50	7,63
TOTAL	26.042,86	100,00

Fonte: Dados do autor (2011).

Nota-se na tabela 4, que o maior custo nesta etapa é o frete internacional com 76,24% do total do custo com transporte e seguro, ressaltando assim, a importância de uma boa negociação do valor do frete internacional.

3.4.2 Custos de Armazenagem e Movimentação

Os custos de Armazenagem e Movimentação da carga ocorreram no porto de Navegantes/BRA. O valor de armazenagem do container neste estudo foi referente ao primeiro período, que é sete dias corridos. Para se calcular o valor da armazenagem multiplica-se 0,22% sobre o valor aduaneiro da carga.

Os custos referentes à movimentação são: a inspeção do container para conferir o estado do container e o levante do container, que é o custo cobrado para colocar o container no caminhão para transporte. Na tabela 5 são relacionados os custos de armazenagem e movimentação.

Tabela 5: Relação dos Custos de Armazenagem e Movimentação

<i>ARMAZENAGEM E MOVIMENTAÇÃO – PORTONAVE</i>	<i>VALOR (R\$)</i>	<i>%</i>
ARMAZENAGEM CONTAINER	1541,60	80,60
INSPEÇÃO CONTAINER	273,00	14,28
LEVANTE CONTAINER	98,00	5,12
TOTAL	1.912,60	100,00

Fonte: Dados do autor (2011).

A tabela 5 demonstra que o custo mais relevante é o do armazenamento do container, cujo custo representa 80,60% do custo total de Armazenagem e movimentação. Esse custo poderia ter sido maior ainda, caso o tempo de desembarço da mercadoria fosse maior que sete dias corridos.

3.4.3 Custo Tributário

O custo tributário neste estudo de caso foi composto por todos os tributos não recuperáveis: Imposto de Importação, PIS, COFINS e taxas. O ICMS não será considerado um custo, pois ele será creditado na venda, assim recuperando o valor pago na entrada da mercadoria. A alíquota do IPI neste caso foi 0%, sendo assim ele não compôs o custo tributário.

Na tabela 6, será demonstrada a composição do Valor aduaneiro, que é utilizado na base de cálculo dos impostos.

Tabela 6: Base de cálculo para Impostos Federais

VALOR ADUANEIRO – BASE DE CÁLCULO PARA IMPOSTOS FEDERAIS	VALOR (R\$)
VALOR DA MERCADORIA – FOB	679.825,56
FRETE INTERNACIONAL	18.332,65
SEGURO	1987,50
CAPATAZIA FCL – 40' - THC	582,40
TOTAL	700.728,11

Fonte: Dados do autor (2011).

O Valor Aduaneiro é composto, neste estudo de caso, pelo valor da mercadoria, frete internacional, seguro e Capatazia (*Terminal Handling Charge* - THC). Esse valor é de R\$ 700.728,11. O valor do frete internacional é diferente do que demonstrado anteriormente devido à cotação do dólar do dia. Na tabela 7, serão mostradas as bases de cálculo e valores dos impostos federais.

Tabela 7: Base de cálculo e valores dos Impostos Federais

CÁLCULO DO II / IPI / PIS E COFINS	VALOR (R\$)
BASE DE CÁLCULO II (VALOR ADUANEIRO)	700.728,11
II (2%)	14.014,56
BASE DE CÁLCULO IPI	714.742,67
IPI	-
TAXA SISCOMEX	56,00
BASE DE CÁLCULO PIS / COFINS	933.466,88
PIS (1,65%)	15.402,20
COFINS (7,60%)	70.943,48
TOTAL DE IMPOSTOS FEDERAIS	100.416,25

Fonte: Dados do autor (2011).

O valor do Imposto de Importação é de 2% do valor aduaneiro, a taxa SISCOMEX, neste estudo de caso é de R\$ 56,00 reais, sendo R\$ 42,00 reais pelo registro da DI, e mais R\$ 14,00 pela adição do produto.

Visto que a opção da empresa para o IR é o Lucro Presumido, a forma de pagamento das contribuições do PIS e COFINS dão-se na modalidade cumulativa. Então, na importação dos produtos, as alíquotas do PIS e COFINS para o estudo de caso proposto são de 1,65% e 7,60%, respectivamente, e não serão aproveitados como créditos.

A tabela 8 apresenta o resumo do custo tributário, discriminando o valor de cada imposto e taxa.

Tabela 8: Relação do Custo Tributário

<i>RESUMO TOTAL</i>	<i>VALOR (R\$)</i>	<i>%</i>
II	14.014,56	13,96
TAXA SISCOMEX	56,00	0,06
PIS	15.402,20	15,34
COFINS	70.943,49	70,65
TOTAL	100.416,25	100

Fonte: Dados do autor (2011).

Pode-se observar na tabela 8, que COFINS é o tributo mais relevante, representando 70,65% do custo tributário total, seguido pelo PIS e I.I, com uma representação de 15,34% e 13,96%, respectivamente.

3.4.4 Custos com Desembaraço

Os Custos com Desembaraço, neste estudo, são formados pelo Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que é uma taxa cobrada no desembaraço da mercadoria pela Marinha Brasileira, serviço do despachante, Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do estado de Santa Catarina, serviço da importadora e outros. Na tabela 9 são relacionados os custos com desembaraço.

Tabela 9: Relação dos Custos com Desembaraço

<i>DESEMBARAÇO</i>	<i>Valor (R\$)</i>	<i>%</i>
AFRMM (25% SOBRE O VALOR DO FRETE - MARITIMO)	4.708,62	15,22
DESEMBARAÇO (HONORÁRIOS) – DESPACHANTE	7.007,28	22,65
S.D.A – SINDICATO DOS DESCHANTES	782,60	2,53
OUTROS – IMPRESSOS	126,70	0,41
SERVIÇO EMPRESA TRADING	18.309,91	59,19
TOTAL	30935,11	100,00

Fonte: Dados do autor (2011).

O valor do AFRMM é de 25% sobre o valor total do frete internacional, o de despachante é de 0,01% sobre o valor aduaneiro especificado anteriormente e, o valor do sindicato é fixo. Já, o valor do serviço da importadora, é de 2% sobre a nota fiscal de saída da mesma, neste caso, foi de R\$ 915.496,03.

3.4.5 Custo de Oportunidade

O custo de oportunidade é calculado, neste estudo, pelo valor pago antecipadamente pela mercadoria importada, neste caso, foi de 50%, ou seja, R\$ 346.253,74, sendo que esse pagamento foi efetuado três meses antes da chegada e liberação da mercadoria no Brasil. Na negociação ficou acordado o pagamento do valor restante, para 60 dias após o embarque nos Estados Unidos. Na tabela 10, é demonstrado o valor do custo de oportunidade.

Tabela 10: Relação do Custo de Oportunidade

<i>CUSTO DE OPORTUNIDADE – TAXA 0,8% AO MÊS</i>	<i>Valor (R\$)</i>
MÊS 1	2.770,03
MÊS 2	2.792,19
MÊS 3	2.814,53
TOTAL	8.376,75

Fonte: Dados do autor (2011).

Para calcular o custo de oportunidade, nesse estudo, foi utilizada uma taxa de retorno líquida de 0,8% sobre o capital investido, pois neste caso, seria a taxa média de retorno financeiro líquido que a empresa teria conseguido, caso tivesse aplicado esse dinheiro em um fundo de renda fixa.

3.4.6 Custo logístico total e sua participação no custo final do produto

O Custo Logístico Total, neste estudo de caso, é formado pelos custos de transporte, seguro, armazenagem, movimentação, tributários, despacho e custo de oportunidade. Na tabela 11, é apresentada a formação e o valor do custo logístico total, demonstrando a participação referente a cada custo logístico.

Tabela 11: Relação do Custo Logístico Total

<i>CUSTO LOGÍSTICO TOTAL</i>	<i>Valor (R\$)</i>	<i>%</i>
CUSTOS DE TRANSPORTE E SEGURO	26.042,86	15,53
CUSTOS DE ARMAZENAGEM E MOVIMENTAÇÃO	1.912,60	1,14
CUSTO TRIBUTÁRIO	100.416,25	59,88
CUSTO COM DESEMBARAÇO	30.935,11	18,45
CUSTO DE OPORTUNIDADE	8.376,75	5,00
TOTAL	167.683,56	100,00

Fonte: Dados do autor (2011).

Nota-se na tabela 11 que, grande parte da composição do custo logístico, é formado pelo custo tributário, o qual representa 59,88% do custo total. Outros custos relevantes são os custos com: desembaraço, transporte e seguro; que representam respectivamente, 18,45% e 15,53% do custo logístico total.

No gráfico 1 é apresentada a composição do custo logístico total.

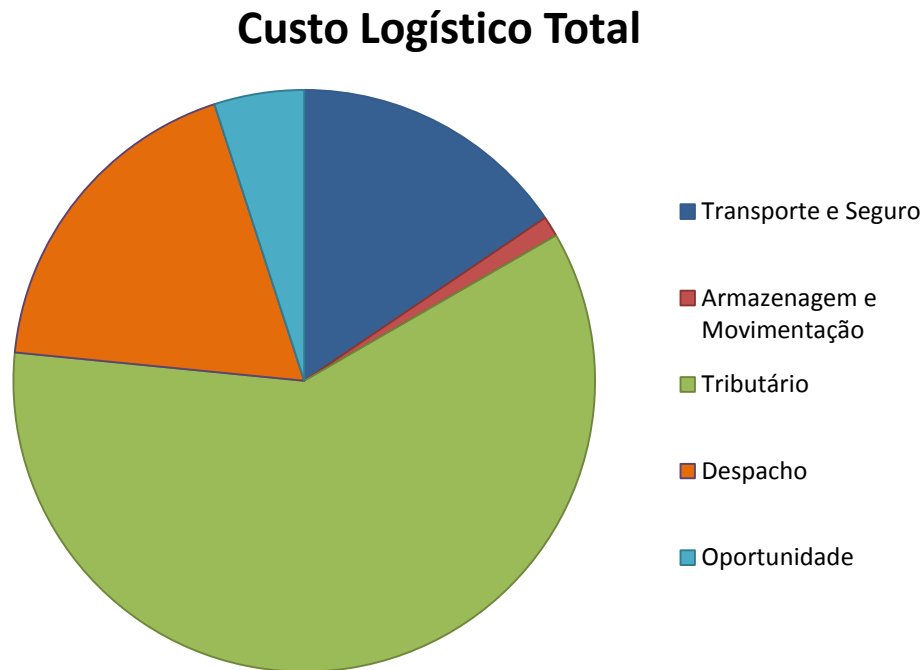


Gráfico 1: Composição do Custo Logístico Total
Fonte: Dados do autor (2011).

O valor total do custo logístico foi de R\$ 167.683,56, conforme demonstra a tabela 11, sendo que, o custo logístico unitário foi de R\$ 83.841,78, pois, os custos apurados neste estudo, foram referentes à importação de duas bombas centrífugas.

Como se pode observar no gráfico 1, mais da metade do custo logístico total é formado pelo custo tributário, isso se deve à carga tributária no Brasil. A seguir, na tabela 12 será demonstrado a participação do custo logístico no valor final de aquisição do produto.

Tabela 12: Participação do Custo Logístico no custo final do Produto

<i>CUSTO TOTAL DO PRODUTO</i>	<i>Valor (R\$)</i>	<i>%</i>
CUSTO DO PRODUTO	679.825,56	80,21
CUSTO LOGISTICO TOTAL	167.683,56	19,79
TOTAL	847.509,12	100,00

Fonte: Dados do autor (2011).

A participação do custo logístico total no custo final do produto é de 19,79%. Esse valor representa quase um quarto do custo do produto no exterior (aproximadamente 25% do valor da mercadoria nos EUA). Com isso, o custo logístico total de importação de bomba centrífuga tem grande representatividade sobre o custo final do produto, sendo um fator determinante na formação do preço de venda da mercadoria no mercado interno.

O grande impacto do custo logístico na importação de bomba centrífuga, modelo LVM 311, oriunda dos Estados Unidos, deve-se principalmente, pelos valores dos custos com desembaraço, tributário, transporte e seguro.

Assim sendo, qualquer redução de custo no custo logístico de importação é importante, pois, influencia diretamente no custo do produto. Com isso, é ressaltada a necessidade de uma boa gestão desses custos para melhor atender os clientes, reduzir o tempo de entrega e o custo do produto.

4 CONCLUSÃO

Neste capítulo são apresentadas as conclusões do trabalho e as sugestões para trabalhos futuros.

4.1 CONCLUSÃO DO TRABALHO

A realização desse trabalho permitiu a visualização da participação do custo logístico no processo de importação de bombas centrífugas, demonstrando seu impacto no custo final do produto.

O objetivo geral do trabalho era verificar o custo logístico de importação de bombas centrífugas e sua participação no custo do produto, o que foi demonstrado, na realização do estudo de caso, por meio de análise dos dados coletados.

O custo logístico de importação da bomba centrífuga modelo LMV-311 foi de R\$ 83.841,78. Esse valor representa aproximadamente 20% do custo final do produto, ressaltando assim, a importância de uma boa gestão dos custos de importação.

O objetivo específico, que era descrever as atividades que compõem o processo de importação de bombas centrífugas, foi descrito e explicado na Fundamentação Teórica, evidenciando a sua importância para a realização e compreensão do estudo de caso.

Outro objetivo específico era identificar a cadeia de importação, descrevendo os elos e interfaces da cadeia na importação de bombas centrífugas. Foi realizado por meio de: visita à empresa em estudo e a empresa importadora, análise de documentos, consulta a outras fontes. Com isso, conseguiu-se as informações necessárias para identificar a cadeia logística da importação de bombas centrífugas.

Já, os objetivos de demonstrar a participação do custo logístico na importação de bombas centrífugas e analisar a parcela do custo logístico no custo do produto, foram demonstrados e analisados no estudo de caso proposto.

O estudo de caso demonstrou que, grande parte do custo logístico total, foi composto por custos tributários, com desembaraço, transporte e seguro. O custo tributário representou 59,88% do custo logístico total, ou seja, mais da metade do total. Já, os custos com

desembaraço, transporte e seguro, representaram 18,45% e 15,53% do custo logístico total, respectivamente.

A empresa em estudo só realiza a compra da mercadoria no exterior, quando há um pedido de venda para a mesma, no Brasil. Assim, a empresa reduz os custos de armazenagem e transporte, pois, a mercadoria sai do porto diretamente para o cliente final.

Para a empresa, é importante a utilização de uma empresa de consultoria de importação, pois ela, não tem um departamento especializado em Santa Catarina. Ela também auxilia no processo de importação, dando agilidade no desembaraço aduaneiro da mercadoria, deste modo, diminuindo os custos de importação.

Com isso, foi demonstrado neste estudo, a participação do custo logístico no preço final do produto e a importância de gerir esses custos, pois eles, representam aproximadamente 25% do custo do produto no exterior.

4.2 SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS

Como sugestões para o desenvolvimento de trabalhos futuros, avistam-se as seguintes possibilidades:

- Estudos comparando o custo logístico total de importação de bombas centrífugas, oriundas dos Estados Unidos, entre todos os estados brasileiros; e
- Estudos comparando o custo logístico total de importação de bombas centrífugas, oriundas dos Estados Unidos, nos países do MERCOSUL.

REFERÊNCIAS

ASHIKAGA, Carlos Eduardo Garcia. **Análise da tributação**: na importação e na exportação. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial**. 5. ed. São Paulo: Bookman, 2008.

BALLOU, Ronald H. **Revista tecnológica**: estratégica logística para negócios globais. Jul./2007, p. 72 -74.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. **Logística empresarial**: o processo de integração da cadeia de suprimento. São Paulo: Atlas, 2009.

BIZELLI, João dos Santos. **Importação**: sistemática administrativa, cambial e fiscal. São Paulo: Lex, 2006.

BIZELLI, João dos Santos. **Noções básicas de importação**. São Paulo: Aduaneira, 2001.

CHADE, Jamil. O Brasil virá o 20º maior importador. **O estado de São Paulo**, São Paulo, 8 abr./2011. Caderno de Economia.

COLAUTO, Romualdo Douglas; BEUREN, Ilse Maria. In: BEUREN, Ilse Maria. **Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade**: teoria e prática. São Paulo: Atlas, 2003.

DECRETO Nº 6.759 de 2009. Disponível em:
<<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/decretos/2009/dec6759.htm>>. Acesso em 12 mai 2011.

FARIA, Ana Cristina de; COSTA, Maria de Fátima Gameiro da. **Gestão de custos logísticos**: custeio baseado em atividades (ABC), balanced scorecard (BSC), valor econômico agregado (EVA). São Paulo: Atlas, 2007.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

_____. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1993.

KASSAB, Celso. [et al.]; **Revista Tecnológica: O SCM no seu devido lugar**. Ago./2007, p. 62 -71.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia científica**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1992.

LOPEZ, José Manoel Cortinãs; GAMA, Marilza. **Comércio exterior competitivo**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

MALUF, Sônia Nagib. **Administrando o comércio exterior do Brasil**. São Paulo: Edições Aduaneiras Ltda, 2000.

MARTINS, Sérgio Renato Reolon. **Projeto educação continuada: PIS/PASEP e COFINS regime cumulativo e regime não-cumulativo**. Lefisc, 2010.

MARTINS, Eliseu. **Contabilidade de custos**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

NOVAES, Antônio Galvão. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação**. 3. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

PAULA, Paulo Ricardo Guimarães de. **Comércio exterior**. Disponível em: <<http://www.despacho.com.br/paulo>>. Acesso em 15 abr. 2011.

PORTAL BRASILEIRO DE SUPPLY CHAIN ONLINE. Disponível em: <<http://www.supplychainonline.com.br>>. Acesso em 15 nov. 2010.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/ins/2006/in6802006.htm>>. Acesso em 12 mai. 2011a.

_____. Disponível em <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/procaduexpimp/DespAduImport.htm>>. Acesso em 12 mai. 2011b.

_____. Disponível em
<<http://www.receita.fazenda.gov.br/TextConcat/Default.asp?Pos=2&Div=Aduana/ContaOrdemEncomenda/ContaOrdem/>>. Acesso em 12 mai. 2011c.

_____. Disponível em
<<http://www.receita.fazenda.gov.br/TextConcat/Default.asp?Pos=2&Div=Aduana/ContaOrdemEncomenda/Encomenda/>>. Acesso em 12 mai. 2011d.

_____. Disponível em
<<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/siscomex/modalidsimplifpeqmonta.htm>>. Acesso em 12 mai. 2011e.

ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Regulamento aduaneiro**: anotado com textos legais transcritos. 14. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2009.

ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Logística & Aduana**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

ROSA, Daniel Polydoro. **Apostila curso**: importação passo a passo. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

ROSA, A. **Gestão do transporte na logística de distribuição física**: uma análise da minimização do custo operacional. 2007. 90f. Dissertação (Mestrado em Gestão em Desenvolvimento Regional do Departamento de Economia, Contabilidade e Administração) - Universidade de Taubaté, Taubaté, 2007.

SALVADOR, Ângelo Domingos. **Método e técnica de pesquisa bibliográfica**. 8. ed. Porto Alegre: Sulina, 1980.

SEGRE, German. **Manual prático de comércio exterior**. São Paulo: Atlas, 2006.

SERPRO: **Glossário do comércio exterior**. Disponível em:
<<http://www.glossarioce.serpro.gov.br/pagina.php>>. Acesso em 25 mai 2011.

SOARES, Cláudio César. **Introdução ao comércio exterior**: fundamentos teóricos do comércio internacional. São Paulo: Saraiva, 2004.

SOARES, Edvaldo. **Metodologia científica**: lógica, epistemologia e normas. São Paulo: Atlas, 2003.

SUNDYNE. Sundryne Corporation. Disponível em

< <http://www.sundyne.com/Products/Model+Locator/LMV+BMP+311>>. Acesso em 5 mai. 2011.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1990.

UNESP. Universidade Estadual Paulista. **Manual de importação da UNESP**. Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho". Pró-reitoria de administração, 2003.

VIEIRA, Aquiles. **Importação: práticas, rotinas e procedimentos**. São Paulo: Lex, 2006.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio exterior brasileiro**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

WERNECK, Paulo. **Comércio exterior & despacho aduaneiro**. Curitiba: Juruá, 2006.