

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC  
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO - LINHA DE FORMAÇÃO ESPECÍFICA EM  
COMÉRCIO EXTERIOR**

**SABRINA OLIVO**

**O REGIME ADUANEIRO *DRAWBACK* NAS OPERAÇÕES LOGÍSTICAS DAS  
EMPRESAS EXPORTADORAS DO SUL DE SANTA CATARINA**

**CRICIÚMA  
2014**

**SABRINA OLIVO**

**O REGIME ADUANEIRO *DRAWBACK* NAS OPERAÇÕES LOGÍSTICAS DAS  
EMPRESAS EXPORTADORAS DO SUL DE SANTA CATARINA**

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

Orientador: Prof. Msc. Júlio Cesar Zilli

**CRICIÚMA**

**2014**

## **DEDICATÓRIA**

Aos meus queridos pais, que estão presentes em todas as escolhas de minha vida, não hesitando em fazer o possível e o impossível para que meus sonhos se tornem realidade.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus, pelas graças concedidas ao longo de minha trajetória acadêmica e profissional. Sem Ele, os ganhos e oportunidades não seriam possíveis, bem como o término de minha graduação ao fim de todo trabalho e dedicação depositados.

Aos meus pais, Nelson Olivo e Cleusa Boaroli Olivo, que desde minha infância proporcionaram o melhor ambiente possível para que eu pudesse seguir nos estudos. Agradeço sua paciência, carinho, amor e atenção para comigo mesmo nos momentos difíceis, em todos esses anos de faculdade, apoiando-me nas minhas escolhas e acreditando no meu potencial.

Minha gratidão ao orientador, Júlio Cesar Zilli, professor que aos poucos foi ganhando minha admiração por sua paciência, dedicação e inteligência. Pessoa que ajudou para que este estudo virasse realidade, contribuindo com suas sábias ideias. Alguém que se tornou para mim um grande amigo.

Agradeço à coordenação do curso de Administração com Habilitação em Comércio Exterior, por oferecer aos alunos as melhores condições de estudo possíveis, nos envolvendo em eventos direcionados à nossa área, como viagens, *workshops* e visitas de campo.

Por fim, gostaria de agradecer ao grupo de empresas exportadoras do Sul de Santa Catarina, que prontamente acataram às minhas necessidades, atendendo-me por telefone e respondendo ao questionário, proporcionando com que esta pesquisa se tornasse viável.

## RESUMO

OLIVO, Sabrina. **O regime aduaneiro *Drawback* nas operações logísticas das empresas exportadoras do Sul de Santa Catarina.** 2014. 75 páginas. Monografia do Curso de Administração – Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

O *Drawback* é um regime aduaneiro especial que permite a isenção, suspensão ou restituição do pagamento de impostos na importação de matéria-prima empregada na produção de bens destinados à exportação. Atualmente, as empresas buscam cada vez mais atender o cliente de forma eficiente, reduzindo os custos logísticos, agregando valor ao produto e à imagem da empresa. Diante disso, o presente estudo teve como objetivo analisar a utilização do regime aduaneiro *Drawback* nas operações logísticas das empresas exportadoras do Sul de Santa Catarina. Com relação à metodologia utilizada, o trabalho caracterizou como uma pesquisa descritiva quanto aos fins de investigação e pesquisa bibliográfica e de campo, quanto aos meios de investigação. A população alvo foi delimitada por empresas exportadoras produtoras do Sul de Santa Catarina, caracterizadas por 13 empresas usuárias e 31 empresas não usuárias do regime aduaneiro *Drawback*. O estudo caracterizou-se por coleta de dados primários e técnica de coleta de dados quantitativa. O instrumento de coleta de dados foi um questionário aplicado via *Google Docs*, enviado diretamente para os profissionais dos departamentos de exportação e importação. A análise dos dados foi essencialmente qualitativa. Verificou-se que a maioria das empresas exportadoras da região Sul de Santa Catarina ainda não utiliza o regime aduaneiro *Drawback*, caracterizando empresas de pequeno, médio e grande porte com menos de 10 anos de atuação com o mercado externo. Em contraponto, as usuárias ou que já utilizaram o regime, empresas de médio e grande porte consolidadas com o comércio exterior e em sua maioria do setor químico e cerâmico, garantem a redução dos seus custos logísticos, apoio perante as vendas com o mercado externo e aquisição de matéria-prima mais barata com relação à nacional, porém destacam a falta de profissionais capacitados e alto controle fiscal empresarial, como entraves na sua utilização.

**Palavras-chave:** *Drawback*. Logística. Importação. Exportação.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Evolução do pensamento logístico.....	22
Figura 2 - <i>Supply Chain Management</i> e logística integrada.....	25
Figura 3 - Sequência de operações para a modalidade suspensão.....	30
Figura 4 - Passo a passo do <i>Drawback</i> Integrado Suspensão.....	32
Figura 5 - Sequência de operações para a modalidade isenção.....	33
Figura 6 - Passo a passo do <i>Drawback</i> Integrado Isenção.....	34
Figura 7 - Sequência de operações para a modalidade restituição.....	35
Figura 8 - Modalidades de <i>Drawback</i> utilizadas pelas empresas.....	48
Figura 9 - Tempo de trabalho com o <i>Drawback</i> . ....	48
Figura 10 - Frequência dos embarques de importação e exportação sob o <i>Drawback</i> . .....	50
Figura 11 - Origem e destino de material adquirido com a vinculação do <i>Drawback</i> . .....	50
Figura 12 - Modais utilizados na importação e exportação sob o <i>Drawback</i> .....	51

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Elementos relevantes na cadeia produtiva.....	14
Quadro 2 - Fases da evolução logística. ....	14
Quadro 3 - Modelos de integração logística. ....	20
Quadro 4 - Operações que envolvem a cadeia global. ....	21
Quadro 5 - Passos para a implementação do SCM. ....	24
Quadro 6 - Operações de industrialização para pedido de <i>Drawback</i> . ....	28
Quadro 7 - Submodalidades de <i>Drawback</i> .....	36
Quadro 8 - Estruturação da população-alvo.....	39
Quadro 9 - Fórmula para o cálculo do tamanho mínimo da amostra. ....	40
Quadro 10 - Perfil das empresas que utilizam ou já utilizaram <i>Drawback</i> .....	44
Quadro 11 - Perfil das empresas que não utilizam <i>Drawback</i> .....	45
Quadro 12 - Matérias-primas vinculadas à importação sob o <i>Drawback</i> . ....	49
Quadro 13 - Opinião das empresas à respeito da operacionalização do <i>Drawback</i> . ....	53

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	9
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA .....	10
1.2 OBJETIVOS .....	11
<b>1.2.1 Objetivo geral</b> .....	11
<b>1.2.2 Objetivos específicos</b> .....	11
1.3 JUSTIFICATIVA .....	11
<b>2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b> .....	13
2.1 LOGÍSTICA .....	13
<b>2.1.1 Operações logísticas no mercado interno</b> .....	16
<b>2.1.2 Operações logísticas no mercado externo</b> .....	19
2.2 GESTÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS .....	22
<b>2.2.1 Conceito</b> .....	23
<b>2.2.2 Abrangência do <i>Supply Chain Management</i></b> .....	24
2.3 REGIME ADUANEIRO <i>DRAWBACK</i> .....	26
<b>2.3.1 Contexto histórico</b> .....	27
<b>2.3.2 <i>Drawback</i> Integrado e suas modalidades</b> .....	29
2.3.2.1 <i>Drawback</i> Integrado Suspensão .....	30
2.3.2.2 <i>Drawback</i> Integrado Isenção .....	32
2.3.2.3 <i>Drawback</i> Integrado Restituição.....	34
<b>2.3.3 Submodalidades</b> .....	35
<b>3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....	37
3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA .....	37
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO-ALVO .....	38
3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS .....	40
3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS .....	42
<b>4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA</b> .....	43
4.1 PERFIL DAS EMPRESAS.....	43
4.2 UTILIZAÇÃO DO <i>DRAWBACK</i> .....	47
4.3 IMPACTO DO <i>DRAWBACK</i> NAS OPERAÇÕES LOGÍSTICAS.....	52
<b>5 CONCLUSÃO</b> .....	57
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	60
<b>APÊNDICE</b> .....	66

APÊNDICE A - Questionário aplicado às empresas exportadoras.....	67
<b>ANEXO</b> .....	73
ANEXO A - Fragmento do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966.....	74

## 1 INTRODUÇÃO

No âmbito do comércio exterior, pensar globalmente para definir estratégias de crescimento resulta em uma aproximação comercial entre os países. Optar pelo desafio de exportar tornou-se para muitas empresas uma forma de não manter-se limitadas à comercialização apenas no mercado doméstico.

O processo de introdução de um produto ou serviço no mercado externo é algo que necessita ser cautelosamente estudado pela empresa que pretende atuar com negociações internacionais. Diante desta mudança, as organizações tendem a desenvolver competências gerenciais adequadas ao ambiente pelo qual estarão se inserindo.

Para Araújo e Sartori (2003) o desenvolvimento das exportações está diretamente relacionado aos mecanismos competentes por parte do governo, no sentido de promover uma política de promoção às exportações e incentivar o setor exportador a se ajustar às exigências do mercado internacional.

Atualmente, o governo disponibiliza algumas formas de incentivo à atividade exportadora, onde se criou uma série de regimes especiais para pequenas, médias ou grandes empresas com objetivo de reduzir os gastos da operação, suspendendo ou isentando as beneficiárias do pagamento de determinados impostos.

Criado em 1966, pela publicação do Decreto-Lei nº 37, o regime aduaneiro *Drawback* já passou por diversas alterações em seus aspectos administrativos, chegando ao modelo atual de *Drawback* Integrado. É basicamente um regime aduaneiro que permite a isenção, suspensão ou restituição do pagamento de impostos na importação de matéria-prima empregada na produção de bens destinados à exportação (BRASIL, 1966).

Dados do Brasil (2011) apontam que o uso desse regime pode provocar uma redução de até 71,6% sobre o valor de uma importação. Apesar disso em 2010, foram exportados aproximadamente US\$ 45 bilhões por esse regime, o que representa menos de 25% das exportações brasileiras.

O Estado de Santa Catarina mantém o *déficit* na balança comercial ao longo de alguns anos, ficando entre os cinco primeiros maiores importadores do país. Nas exportações, ocupa o 10º lugar no *ranking* (FIESC, 2012). Contudo, há um grande potencial de exportação no estado, uma vez que as empresas catarinenses

vêm adquirindo *know-how* nos mais diversos segmentos e por sua vez muitas delas utilizam os mecanismos necessários para garantir uma boa operação.

Desta forma, o presente estudo tem como objetivo analisar a utilização do regime aduaneiro *Drawback* nas operações logísticas das empresas exportadoras do Sul de Santa Catarina.

A monografia foi estruturada em cinco capítulos, onde o primeiro destaca a situação problema, os objetivos geral e específicos e a justificativa para o desenvolvimento da pesquisa. No segundo capítulo encontra-se a fundamentação teórica, objetivando destacar os autores e suas publicações mais relevantes em relação ao tema em estudo.

Os procedimentos metodológicos utilizados para a aplicação da pesquisa junto às empresas exportadoras do Estado de Santa Catarina estão apresentados detalhadamente no terceiro capítulo.

No quarto capítulo destacam-se os dados coletados com a pesquisa de campo e a sua análise com o objetivo de responder a pergunta de pesquisa apresentada no estudo. Finalizando o trabalho, encontram-se a conclusão, as referências, os anexos e o apêndice contendo o instrumento de coleta de dados.

## 1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

A exportação depende de investimentos por parte da empresa em todos os sentidos. Deixar a provável segurança do comércio interno para alcançar novos mercados fora do país requer planejamento e conhecimento das formas mais viáveis para se realizar o processo.

Como citado anteriormente, o governo brasileiro oferece às empresas que destinam sua produção ao mercado internacional o regime aduaneiro *Drawback*, que está entre os principais incentivos à exportação. Em 2010, foi instituído o *Drawback* Integrado, oportunizando as empresas a utilizarem este regime também na compra de insumos dentro do país para industrialização de produto a ser exportado.

Entretanto, as estatísticas revelam que apesar dos benefícios nem todas as empresas operam neste sistema. O *Drawback* em sua modalidade mais utilizada (suspensão) vem desde 2006 representando uma parcela média de 27% do total das exportações brasileiras (BRASIL, 2011).

Em Santa Catarina, segundo o diagnóstico do setor exportador realizado pela FIESC (2011), aproximadamente 58% das empresas do estado empregam o regime aduaneiro *Drawback*, sendo que do total 7% desconhecem e 16% não conseguem utilizá-lo.

Considerando esse aspecto, é preciso compreender como o emprego deste regime pode promover a melhoria da competitividade na exportação, bem como as dificuldades enfrentadas na administração logística dos recursos, considerando-se o perfil das empresas exportadoras da região em questão.

Baseado em tais premissas, o presente estudo busca responder a seguinte pergunta de pesquisa: **Qual a utilização do regime aduaneiro *Drawback* nas operações logísticas das empresas exportadoras do Sul de Santa Catarina?**

## 1.2 OBJETIVOS

### 1.2.1 Objetivo geral

Analisar a utilização do regime aduaneiro *Drawback* nas operações logísticas das empresas exportadoras do Sul de Santa Catarina.

### 1.2.2 Objetivos específicos

- a) Identificar o perfil empresarial das empresas usuárias e não usuárias do regime aduaneiro *Drawback*;
- b) Apresentar a utilização do regime aduaneiro *Drawback*;
- c) Destacar o impacto do regime aduaneiro *Drawback* como fator competitivo nas operações logísticas das empresas em estudo.

## 1.3 JUSTIFICATIVA

Este estudo tem por objetivo analisar a utilização do regime aduaneiro *Drawback* nas operações logísticas das empresas exportadoras do Sul de Santa Catarina.

Desta forma, o estudo é importante visto que a pesquisa junto às empresas exportadoras da região Sul apresenta ao leitor o valor de compreender os variados processos enfrentados por elas na utilização do regime *Drawback* e qual a necessidade disso para manterem-se competitivas no mercado.

A relevância destaca-se em uma análise em nível estadual, que pode servir de pesquisa a acadêmicos, demonstrando o cenário atual deste regime aduaneiro e toda a sua dinâmica. Além disso, é um instrumento aos empresários de qualquer ramo industrial que pretendem atuar neste regime, entretanto desconhecem o processo.

O trabalho oportuniza a identificação do porte e o perfil das empresas que se beneficiam com o regime *Drawback*, a fim de trazer uma percepção sobre o nível de dificuldade que as mesmas enfrentam na operacionalização desse regime, assim como as principais vantagens de sua utilização.

Tratando-se de uma pesquisa que não engloba o caso de uma determinada empresa ou ramo em específico, independe o momento da aplicação da análise, mas sim as respostas do questionário enviado às empresas.

O trabalho é viável, pois foram coletados dados de leis, decretos e portarias acerca do tema *Drawback*, grande parte do Regulamento Aduaneiro em sua versão mais atual, artigos, além das informações fornecidas pelo conjunto de empresas exportadoras do Sul de Santa Catarina por meio de um questionário, a tempo de estabelecer-se a análise.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Segundo Vianna (2001), a fundamentação teórica busca a análise de autores que já escreveram sobre o tema em que se deseja pesquisar, portanto direciona ao leitor um referencial teórico de acordo com a pesquisa.

Desta forma, os próximos títulos do capítulo procuram relacionar informações acerca do propósito da pesquisa, assim como entendimento do tema em estudo com base em outros autores.

### 2.1 LOGÍSTICA

A utilização da logística em um primeiro momento estava basicamente ligada às operações militares, onde precisava-se de uma equipe que cuidasse do deslocamento na hora certa, munições, equipamentos e socorro médico para as batalhas. Isso também começou a acontecer em empresas que necessitavam estocar matéria-prima para suprir uma futura necessidade e levar seus produtos manufaturados para depósitos ou para os clientes (NOVAES, 2001).

Os diversos setores ligados a uma empresa como fornecedores, compras, distribuição e administração de materiais eram vistos de forma isolada, sem levar em consideração os componentes dos quais faziam parte. Até a década de 1980 era a forma de sobrevivência das empresas, porém com a rápida evolução da tecnologia, principalmente na área de informação, o processo passou a ser tomado de uma forma mais competitiva (LARRAÑAGA, 2003).

Para Ballou (2006, p. 25) “A logística é a essência do comércio”. Completando sua explanação sobre sistemas logísticos eficazes, o autor ainda cita que o aperfeiçoamento da logística resulta em uma separação geográfica possível desde que a produção excedente possa ser enviada a áreas consumidoras e os artigos escassos sejam importados. O que não acontecia antigamente, onde os povos eram obrigados a viver perto da produção limitando seu consumo.

As operações logísticas eram consideradas atividades de apoio que não agregavam valor ao produto, simplesmente eram inevitáveis no processo. Novaes (2001) também fala sobre o distanciamento entre a indústria e os mercados consumidores, apresentando elementos que passaram a fazer parte de uma cadeia produtiva no sistema logístico, de acordo com o Quadro 1.

Quadro 1 - Elementos relevantes na cadeia produtiva.

<b>ELEMENTO</b>	<b>CONSIDERAÇÕES</b>
Valor de lugar	Depende do transporte do produto da fábrica ao depósito, à loja ou ao consumidor final.
Valor de tempo	Preocupação com a redução de estoques e custos, em função do cumprimento dos prazos buscando a satisfação do cliente.
Valor de qualidade	A qualidade deve ser considerada tanto no momento de saída fábrica quanto no decorrer do processo, por ser um ponto decisivo para a imagem da empresa.
Valor de informação	Máximo de informações incorporadas de forma gratuita ao cliente, rapidez e agilidade de rastreamento, bem como prevenção de possíveis atrasos de entrega.

Fonte: Novaes (2001).

Em uma empresa, a logística envolve a gestão de processamento de pedidos, transportes, estoques, armazenamento e embalagem, unificados por meio de uma rede de instalações com o desafio de coordenar as funções voltadas para a satisfação do cliente (BOWERSOX; CLOSS; COOPER, 2008).

A evolução desse processo é definido por Novaes (2001) em quatro fases, segundo o Quadro 2.

Quadro 2 - Fases da evolução logística.

<b>ATUAÇÃO SEGMENTADA</b>	<b>INTEGRAÇÃO RÍGIDA</b>	<b>INTEGRAÇÃO FLEXÍVEL</b>	<b>SUPPLY CHAIN MANAGEMENT</b>
Os produtos ficavam em estoque e periodicamente eram revistos conforme necessidade, buscando-se uma economia no transporte conforme maior capacidade.	Busca pela racionalização da cadeia de suprimentos de forma rígida, pois não permitia a correção do planejamento ao longo do tempo.	Manter uma maior relação entre empresa, fornecedor e elementos intermediários, mantendo uma preocupação também com a satisfação do cliente.	As empresas passaram a buscar novas soluções, usando a logística para ganhar competitividade, reduzindo os custos e desperdícios, além de todo o processo anterior.

Fonte: Novaes (2001).

Sobre os custos gerados no emprego da administração logística Bowersox, Closs e Cooper (2008, p. 24) definem que:

A logística refere-se à responsabilidade de projetar e administrar sistemas para controlar o transporte e a localização geográfica dos estoques de materiais, produtos inacabados e produtos acabados pelo menor custo total. Alcançar o menor custo total significa que os ativos financeiros e humanos aplicados na logística devem ser mínimos. [...] As combinações de recursos,

habilidades e sistemas necessários para conseguir uma logística enxuta representam um desafio na hora de serem integrados [...].

Entre todas as atividades logísticas que compõem um processo produtivo, Larrañaga (2003) elenca uma listagem das principais que influenciam no ciclo de distribuição, sendo: armazenagem, compras, disposição de refugos, distribuição física, embalagem, processamento de pedidos, faturamento, gestão de inventários, localização industrial, movimentação de materiais, previsão de demanda, serviço ao cliente, suporte de serviços e transporte.

A otimização da logística garante a entrega em condições reais para o cliente no momento desejado, operação prometida ao consumidor que muitas vezes não é cumprida por deficiências de informação, no depósito e transporte. Todas são situações que acarretam efeitos positivos ou negativos para a imagem da empresa (NOVAES, 2001).

Christopher (2007) salienta que há várias maneiras de se definir o conceito de logística, mas o ideal seria dizer que ela é o processo de gerenciamento de compra, armazenagem e transporte por parte da empresa e seus canais de *marketing*, de modo que a lucratividade atual e futura da empresa seja elevada a partir das entregas dos produtos a um menor custo possível. E continua frisando o aspecto de custo narrando que “[...] em qualquer setor, o concorrente que mais lucra tende a ser o produtor de custo mais baixo ou o fornecedor que entrega o produto com a maior diferenciação percebida” (CHRISTOPHER, 2007, p. 6).

Segundo Cavanha Filho (2001), a falta determina um custo logístico negativo para a empresa. Por exemplo, quando há a falta de algum insumo para a produção de um produto, isso poderá significar a parada na produção do mesmo, bem como o atraso na entrega e possível não venda. São fatores que reduzem a receita e geram despesas possivelmente maiores que os estoques.

Ballou (2006) acredita que os custos gerados pela logística são divididos em custos operacionais e de capital. Os custos operacionais acontecem periodicamente e variam com o nível de atividades, como salários, despesas administrativas e armazenamento. Já os custos de capital são investimentos em transporte, construção de armazéns próprios, compra de equipamento, entre outros gastos que não variam com as atividades do dia-a-dia.

Alguns autores ao abordar o tema enfatizam os valores envolvidos, planejamento estratégico e os benefícios obtidos ao se aplicar uma boa gestão

logística. Para Christopher (1997) a vantagem competitiva surge da maneira como as organizações realizam as atividades dentro da cadeia de valor. Segundo o autor, uma empresa deve gerar valor para seus clientes de uma forma mais eficiente que seus concorrentes e que traga um diferencial a ser percebido pelo comprador.

### **2.1.1 Operações logísticas no mercado interno**

A logística no Brasil tem evoluído muito rapidamente nos últimos anos. Há resultados obtidos pelo CEL (Centro de Estudos em Logística) em 2003 citados por Figueiredo, Fleury e Wanke (2003) dos quais indicam que grandes empresas na área industrial brasileira gastam cerca de R\$ 39 bilhões por ano com operações logísticas, o que representa 7% de seu faturamento. Além de detectar-se diferenças em empresas na área de alimentos, bebidas e materiais de construção para um percentual maior, estima-se que o país gasta aproximadamente R\$ 160 bilhões por ano.

Um ponto negativo detectado nas empresas brasileiras é a limitação de estrutura organizacional, que segundo Novaes (2001), é causada pela divisão em setores de uma empresa girando em torno de atividades como finanças, vendas, manufatura ou armazenagem, restringindo o tratamento sistemático e por processo das operações logísticas. No Brasil, muitas vezes ao invés de se reestruturarem adequadamente, as empresas buscam soluções sem um fim condizente, onde não encontram a devida resolução para o problema.

Para Pontes, Do Carmo e Porto (2009) também observa-se que existem dificuldades na implantação de sistemas logísticos de qualidade e confiabilidade no Brasil. Acreditam que a resolução dos problemas logísticos aumentará a competitividade internacional brasileira, reduzindo os custos da ineficiência no processo de exportação; e que é grande a perspectiva de melhoria da logística porque há uma demanda de expansão do setor produtivo. Para que os planos de melhorias tragam ganhos competitivos para a soja em grão nacional frente ao mercado internacional, por exemplo, objeto de estudo de Pontes, Do Carmo e Porto (2009), são necessários que os setores do sistema tenham investimentos com planejamento sem que haja favorecimentos para um determinado, como aconteceu a um tempo atrás com o transporte rodoviário.

Já para Figueiredo, Fleury e Wanke (2003) a logística no país passou por diversas transformações e sofisticação. Os autores acreditam que elas são evidenciadas em diferentes aspectos relacionados à estrutura organizacional, atividades operacionais, relacionamento com os clientes e questões financeiras. É importante ressaltar “[...] o impacto da logística não apenas na lucratividade das empresas, influenciada pelos custos, mas também na criação de novas oportunidades de mercado, através de serviço de valor adicionado” (FIGUEIREDO; FLEURY; WANKE, 2003, p. 49).

Novaes (2001) alega que a informação é preocupante no país. O investimento em programas deve ser bem pensado, para que não haja falhas de comunicação entre a integração das atividades rotineiras de operação e controle. Isso requer um acompanhamento *real time*, que é muito importante ao longo da cadeia de suprimento.

Ferreira e Ribeiro (2003) concluíram em sua análise sobre Intercâmbio Eletrônico de Dados (EDI) nas operações logísticas de uma empresa automobilística brasileira, que a tecnologia da informação é essencial à integração das atividades logísticas e para que esta garanta a disponibilidade de produtos, materiais ou serviços no mercado e pontos consumidores, no tempo apropriado e na condição esperada ao menor custo possível.

Com base no estudo em um hospital da região Nordeste brasileira, Medeiros *et al* (2009) constataram que a logística vem passando por transformações e se faz necessário o implemento de técnicas de gestão de estoques sem diminuir a qualidade do serviço de saúde. Espera-se que “[...] profissionais da área de saúde que não detêm o domínio das informações sobre logística, despertem um interesse sobre suas atividades, [...] permitindo, assim, que toda a comunidade hospitalar possa avançar na resolução desses problemas” (MEDEIROS *et al*, 2009, p. 77). Neste e em outros hospitais, entende-se haver problemas com as especificações técnicas de compras que podem acarretar prejuízos no caso de compra de materiais de não serão utilizados ou materiais de má qualidade.

Um dos principais pontos onde o Brasil deixa a desejar é o quesito transporte. A infraestrutura do sistema de transportes fica abaixo se comparado com outros países, onde não se consegue utilizar da intermodalidade como fator competitivo. Alguns problemas são a ineficiência dos portos, terminais para

integração entre modais e regulamentação de operações de transporte por mais de um modal (FLEURY; WANKE; FIGUEIREDO, 2000).

Os estudos de Kussano e Batalha (2012) sobre custos logísticos agroindustriais demonstraram que nem sempre a intermodalidade é vantajosa, visto que no Brasil a infraestrutura é precária, como citado anteriormente. Concluíram que em nosso país o escoamento de produtos agrícolas, em especial a soja, pelo modal rodoviário acaba sendo a melhor opção, uma vez que a maioria da produção agrícola brasileira está nas regiões interiores e a exportação de grandes volumes continuará viajando grandes distâncias até chegar ao porto. “O desafio é manter a competitividade, reduzir o custo logístico total, sabendo que o país tem um crescimento voltado para estas regiões do interior do Brasil” (KUSSANO; BATALHA, 2012, p. 631).

Administradores de organizações de diferenciados ramos entendem que hoje a logística é a principal estratégia de *marketing*. Em entrevista no programa Gestão & Negócios sobre Logística Empresarial, diretores de uma indústria de mobiliário e de uma distribuidora de água mineral dizem acreditar que para manter uma boa imagem da empresa e estratégias de *marketing* é necessário antes cumprir a gestão logística e manter bom contato com parceiros fornecedores, cumprindo tudo que foi prometido pelo comercial (LOGÍSTICA..., 2008).

Há um aspecto adicional que dificulta sobremaneira a evolução das empresas brasileiras na direção da moderna Logística e do SCM. As operações logísticas são muitas vezes complexas e, para que as inter-relações entre os agentes da cadeia de suprimento se desenrolem adequadamente, é preciso dispor de um sistema de custos adequado. [...] Muitas vezes as empresas competem entre si de forma desleal. [...] Muito embora a busca pela redução de custos seja uma constante na moderna prática logística, a qualidade e a confiabilidade dos serviços são de fundamental importância (NOVAES, 2001, p. 57).

No setor público as operações logísticas também devem ser bem coordenadas. Segundo Vaz e Lotta (2011) as decisões logísticas podem impactar na efetividade de políticas públicas brasileiras, sendo essenciais na reforma da gestão pública para os que desejem ampliar os direitos de cidadania pelo oferecimento de políticas mais abrangentes e efetivas. O estudo dos autores torna evidente que a atuação adequada do Estado na cadeia de suprimento dos serviços e políticas públicas aumenta a capacidade de intervenção e impede que estas sejam obtidas por interesses particulares.

Empresários brasileiros questionam-se: se é difícil a integração dentro da empresa, entre todos os setores como compras, comercial, produção, financeiro e logística, como vamos conseguir nos entender entre empresas? As empresas nacionais tem certo receio em integrar-se na cadeia de suprimentos junto a seus fornecedores e clientes com temor de que dados confidenciais de sua própria organização sejam espalhados aos seus concorrentes (MACHLINE, 2011).

### **2.1.2 Operações logísticas no mercado externo**

O desenvolvimento econômico vem mudando as características dos fluxos logísticos globais. Dornier *et al* (2000) descreve que entre as tendências de mudança no contexto de globalização está a intensificação do tráfego, o crescimento rápido de fluxos de retorno causados pela preocupação com assuntos ecológicos e por fim, maior agressividade nas técnicas de vendas.

“Tendências também apontam a importância cada vez maior do comércio internacional” (BALLOU, 2007, p. 375). Para o autor, esse crescimento resulta em fatores como livre comércio, diferenças nos custos de mão-de-obra, desigualdade social e eficiência das diversas operações logísticas em nível mundial. Quanto mais as empresas procuram baixar os custos, as compras conseqüentemente vão em busca de insumos mais baratos trazidos de outros países com nível elevado de conhecimento em determinado produto.

A logística local se concentra em um ambiente mais limitado, enquanto a logística global tem de atender necessidades domésticas e mais um acréscimo de distância, demanda, documentos, culturas, legislações, entre outros. Essa expansão requer integração da capacidade por parte da produção e início ao suporte logístico para os novos mercados alcançados, o que certamente impulsiona as empresas a ingressar no mercado global (LARRAÑAGA, 2003).

Segundo Dornier *et al* (2000) as empresas devem definir métodos de gestão e organização para tornar possíveis os modelos de integração de logística e operações globais conforme apresentado no Quadro 3.

Quadro 3 - Modelos de integração logística.

MÉTODO DE INTEGRAÇÃO	DEFINIÇÃO
Integração geográfica	Enxergar as redes de instalações como uma única empresa, podendo comprar para uma empresa fabricar em um país, ter o produto entregue em outro para a montagem e um terceiro país para a venda do produto.
Integração funcional	Determinação de gestão de operações e logística integradas com a produção, distribuição, serviços pós-vendas, pesquisa, desenvolvimento e <i>marketing</i> .
Integração setorial	Define-se uma visão para além das corporações, para trabalhar cooperativamente com todas as partes da cadeia em um esforço para aperfeiçoar o sistema.

Fonte: Dornier *et al* (2000).

As empresas estão fugindo da chamada integração vertical, onde todas as questões de operações logísticas eram trabalhadas por uma orientação interna, para onde agora são organizadas por uma ótima externa que conecta todos os membros da cadeia de suprimentos (DORNIER *et al*, 2000). Um exemplo disso são as “empresas sem fronteiras”, definidas por Larrañaga (2003, p. 53) como aquelas que decidem atuar sem preocupações com limites geográficos e veem o mundo como um único mercado.

Larrañaga (2003) ainda afirma que com a abertura das fronteiras internacionais e a expansão do comércio, a logística não fica limitada às quatro paredes da organização permitindo gerar vantagens competitivas para aquelas empresas que se tornam globais.

Keedi (2004) também entende a importância da logística como uma vantagem competitiva para as empresas que atuam com comércio exterior, sendo esse um conjunto de atividades que pode fazer a organização se destacar e desenvolver perante o restante do mundo.

Em análise para descobrir quais os principais problemas logísticos enfrentados por empresas de grande porte de Santa Catarina na exportação, os pesquisadores Rocha, Vidal e Guterres (2011) apontam em seus resultados uma série de considerações apontadas pelas empresas como a desvantagem cambial e excesso de burocracia com o comércio exterior. Esses pontos foram unânimes para os entrevistados, mas além desses aspectos foram citados a necessidade de

modernização da infraestrutura portuária, que vem novamente como um ponto negativo para que haja uma logística eficaz.

Segundo Ballou (2007), para trabalhar com o mercado internacional o sistema logístico tem um menor número de alternativas do que o sistema logístico doméstico. Para operar com logística no mercado externo deve-se estudar as peculiaridades da concorrência e a legislação do país parceiro. Mesmo quando produtos são iguais, há diferentes operações logísticas enfrentadas, pelos motivos ainda citados por Ballou (2007): natureza da distribuição internacional, competição, legislação e regulamentação governamental.

Para operar no mercado externo, as empresas devem atender uma série de desafios e diferenças entre os países resultantes da complexidade das cadeias globais de suprimento. Conforme o Quadro 4, Larrañaga (2003) elenca uma lista de assuntos e operações que envolvem o conceito de cadeia global.

Quadro 4 - Operações que envolvem a cadeia global.

COMPONENTES	INFLUÊNCIAS
Tempo de ciclo	Maior diferença entre operações internas e externas. Os procedimentos de exportação causam maiores atrasos nas operações, desta forma o ciclo se torna mais longo e menos flexível em comparação ao ciclo doméstico.
Operações	Impacto importante no planejamento e execução dos serviços logísticos. A complexidade dos transportes internacionais, documentação, a diferença de idiomas e maior oferta de produtos são as maiores diferenças entre o mercado interno e externo.
Integração de sistemas	São poucas empresas que mantêm um sistema de informação integrado dentro da cadeia global para que os dados sejam passados em tempo real.
Alianças	Os fornecedores e parceiros são essenciais para o sucesso das operações logísticas.

Fonte: Larrañaga (2003).

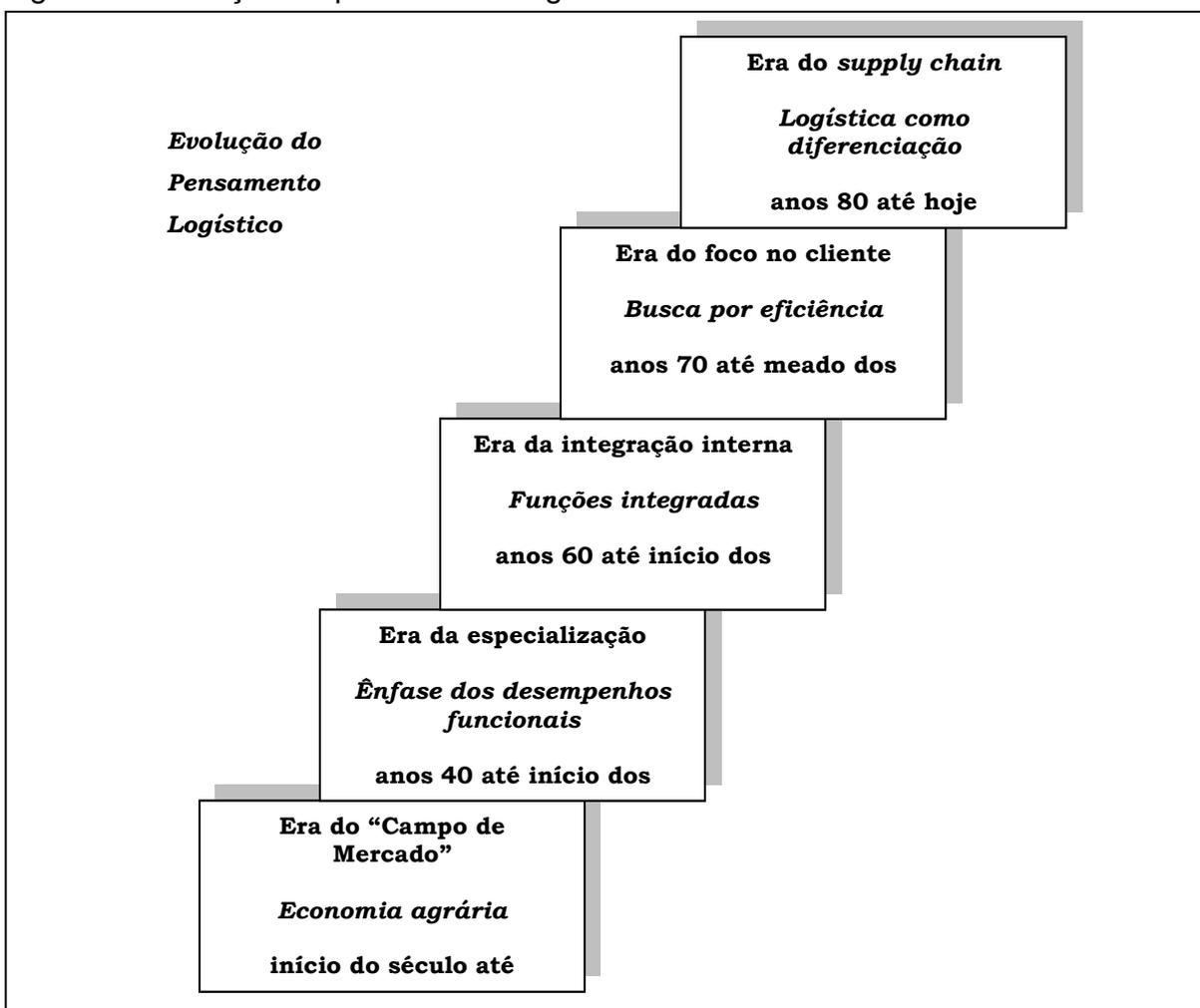
Não é possível evitar a globalização, mas os desafios de uma operação logística globalizada complicam o surgimento de sistemas eficientes e eficazes de região para região. Já por outro lado o crescimento econômico, regionalização, tecnologia, abordagem da cadeia de suprimento motivam às operações logísticas sem fronteiras (BAWERSOX; CLOSS, 2004).

## 2.2 GESTÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS

Técnicas e procedimentos utilizados por empresas industriais, como conceitos *Just in time* (JIT), *Kanban* e Controle Estatístico do Processo (CEP) foram antecedentes dos mais novos conceitos em produção que evoluíram ao longo dos anos de 1990. Após a logística integrada começou a se desenvolver o termo *Supply Chain Management*, a gestão da cadeia de suprimentos (FLEURY; WANKE; FIGUEIREDO, 2000).

A Figura 1 apresenta o modelo da evolução da era logística desde os tempos em que não se pensava estar organizando o sistema de uma forma prática.

Figura 1 - Evolução do pensamento logístico.



Fonte: Fleury, Wanke e Figueiredo (2000, p. 51).

Fleury, Wanke e Figueiredo (2000) apontam a gestão da cadeia de suprimentos como um conceito novo de ferramenta gerencial, mas que pode gerar grandes resultados na sua implementação.

Para Taylor (2005), poucas empresas são preparadas para lidar com sua cadeia de suprimentos, porém também não procuram desenvolver nenhuma estratégia para combater o problema da falta de organização de suas cadeias.

### 2.2.1 Conceito

A cadeia de suprimentos em ligação com a logística, de acordo com Ballou (2006, p. 29) é “[...] um conjunto de atividades funcionais [...] que se repetem inúmeras vezes ao longo do canal pelo qual matérias-primas vão sendo convertidas em produtos acabados, aos quais agrega valor ao consumidor”.

O *Supply Chain Management* é uma abordagem sistêmica que provoca interação de todos os participantes no processo a fim de resolver ou identificar oportunidades nas atividades de perde-e-ganha nas empresas, os chamados *trade-offs* (FLEURY; WANKE; FIGUEIREDO, 2000).

Para Fleury, Wanke e Figueiredo (2000, p. 42):

[...] o SCM representa o esforço de integração dos diversos participantes do canal de distribuição por meio da administração compartilhada de processos-chave de negócios que interligam as diversas unidades organizacionais e membros do canal, desde o consumidor final até o fornecedor inicial de matérias-primas.

E segundo Ballou (2006, p. 29):

A gestão da logística empresarial passou a ser em geral chamada de gerenciamento da cadeia de suprimentos. São também usados termos como redes de valor, corrente de valor e logística enxuta a fim de descrever escopo e objetivo similares. [...]

Para Gomes e Ribeiro (2004) os objetivos do *Supply Chain Management* são basicamente maximizar o envolvimento entre as partes da cadeia produtiva para atender o consumidor final eficientemente, reduzir os custos com as transações de transportes, diminuir a variabilidade de demanda produtos, adicionar valor aos produtos por meio da criação de bens customizados, reduzir estoques e fornecedores.

Um grupo de pesquisa dos EUA (GSCF) citados por Pires (2004, p. 58) definiram o *Supply Chain Management* como a “[...] integração dos processos de

negócios desde o usuário final até os fornecedores originais (primários) que providenciam produtos, serviços e informações que adicionam valor para os clientes e *stakeholders*”.

Segundo Keedi (2004, p. 65) o gerenciamento da cadeia de suprimentos representa um instrumento para a integração de toda a cadeia de forma a ter-se um “[...] controle total das operações, integrando todas as unidades que fazem parte do produto final e a sua entrega ao consumidor”.

### 2.2.2 Abrangência do *Supply Chain Management*

Para Pires (2004), os três grandes ramos de atuação da gestão da cadeia de suprimentos são o processo de negócios; tecnologia, iniciativas, práticas e sistemas; e organização de pessoas.

O *Supply Chain Management* tem representado uma nova forma de obtenção de benefícios de forma efetiva que pode ser considerado uma visão atual da administração de materiais e da cadeia produtiva de forma estratégica. Todos esses objetivos devem ser aplicados não por uma pessoa, mas por toda uma equipe e parceiros comerciais (GOMES; RIBEIRO, 2004). Os processos considerados mais importantes para a implementação do SCM por Fleury, Wanke e Figueiredo (2000) são:

Quadro 5 - Passos para a implementação do SCM.

PASSOS	CARACTERÍSTICAS
1. <b>Relacionamento com o cliente</b>	Equipes focadas em clientes estratégicos a fim de tornar seus produtos ou serviços atrativos aos mesmos.
2. <b>Serviço aos clientes</b>	Atendimento de forma eficiente às consultas e aquisições dos clientes.
3. <b>Administração da demanda</b>	Captar e atualizar dados de demanda.
4. <b>Atendimento de pedidos</b>	Suprir os pedidos sem erros e no prazo combinado.
5. <b>Administração do fluxo de produção</b>	Utilizar sistemas flexíveis às mudanças nas condições de mercado.

Continua...

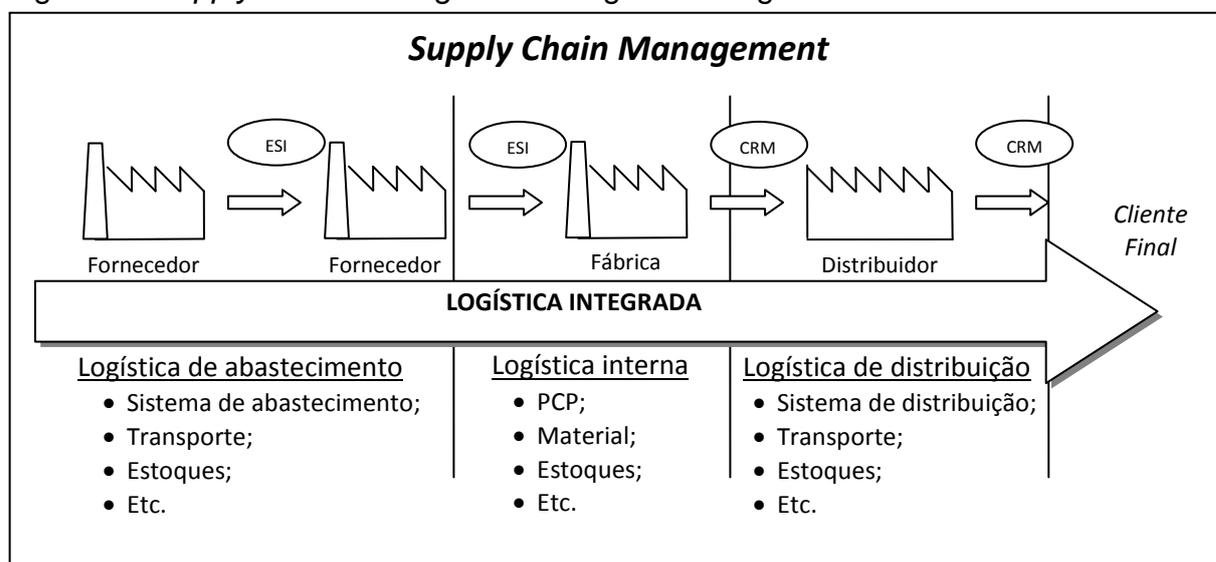
...Continuação

<b>6. Compras/suprimento</b>	Manter relações de parceria com fornecedores.
<b>7. Desenvolvimento de novos produtos</b>	Quanto antes haja o envolvimento dos fornecedores no desenvolvimento melhor.

Fonte: Fleury, Wanke e Figueiredo (2000).

A Figura 2 ajuda a entender as diferenças entre as atividades de logística e as atividades de gestão da cadeia de suprimento.

Figura 2 - *Supply Chain Management* e logística integrada.



Fonte: Adaptado de Pires (2004, p. 60).

Outro ponto a ser considerado é a utilização *softwares* para que haja o controle de toda a cadeia. Hoje em dia é praticamente impossível manter uma empresa sem um sistema interligando as informações, o que antigamente era feito com a simples ajuda de uma calculadora (TAYLOR, 2005). Esses sistemas aliados ao SCM, segundo Gomes e Ribeiro (2004) podem trazer benefícios como a eliminação da necessidade de funcionários manuseando documentos, redução de atrasos e custos.

Baseados em exemplos reais, Fleury, Wanke e Figueiredo (2000) afirmam que a aplicação do SCM permite a eliminação de previsões a longo prazo, do excesso de estoques e cancelamento de pedidos, bem como o crescimento da rentabilidade, atendimento imediato dos pedidos, redução dos custos operacionais e tempos de ciclo.

Parra e Pires (2003) reforçam que o aprimoramento do SCM traz resultados positivos para empresas de todo e qualquer ramo. Os mesmos também constataram em sua pesquisa, que os benefícios estão ligados a melhorias no processo como a previsão de vendas, racionalização dos produtos e maior integração com os fornecedores.

A tecnologia é uma grande ferramenta para se obter ganhos nas estratégias organizacionais, visto que os ganhos no processo de gestão da cadeia de suprimento são positivos em todos os ramos, como citado anteriormente. Porém alguns casos como empresas do setor petroquímico e varejo não obtêm os mesmos ganhos em relação à flexibilidade devido à deficiência na infraestrutura de TI com os sócios da cadeia (MAÇADA; FELDENS; SANTOS, 2007).

O tema *Supply Chain Management* e sustentabilidade possui relação com várias áreas do conhecimento, com destaque para Economia, Engenharia, Ciência Ambiental e Ecologia, Operacional e Ciência da Computação, assim por ordem de importância. Estes resultados evidenciam a preocupação no ambiente de negócios em manter a administração da cadeia de suprimentos e sustentabilidade (ROCHA *et al*, 2013).

### 2.3 REGIME ADUANEIRO *DRAWBACK*

Entre os principais e mais antigos incentivos fiscais concedidos à exportação encontra-se o regime aduaneiro *Drawback*. O principal intuito desse regime é desonerar a importação de insumos para serem empregados na produção de bens destinados a exportar (GARCIA, 1997; MARQUES, 1999; ARAUJO; SARTORI, 2003; ASHIKAGA, 2004).

No Brasil este regime representa um instrumento muito importante para a exportação, uma vez que a alta carga tributária vigente que incide sobre as importações de insumos, matérias-primas e produtos intermediários afeta no custo da venda do produto final (ARAUJO; SARTORI, 2003), além de que muitas empresas iniciam suas atividades utilizando esse regime (MOORI; KONDA; GARDESANI, 2011).

Segundo Castro (2001, p. 319) o regime aduaneiro *Drawback*:

[...] em geral resulta na redução dos custos de fabricação dos produtos exportados, variando de acordo com as alíquotas de importação e do percentual que a mercadoria adquirida no exterior representa no custo total

do produto exportado, em comparação ao custo dessa matéria-prima eventualmente existente no mercado interno.

De uma forma genérica, o *Drawback* permite a isenção, suspensão ou restituição do pagamento de impostos na importação (ou compra no mercado interno) de matéria-prima empregada na industrialização de bens destinados à exportação, bem como algumas operações especiais exclusivas para a modalidade isenção e suspensão (DRAWBACK, 2002).

A legislação federal que dispõe sobre a regulamentação das atividades aduaneiras, bem como os regimes especiais para operar com comércio exterior encontra-se no Decreto nº 6759 de 6 de fevereiro de 2009, o chamado Regulamento Aduaneiro. O *Drawback* está inserido mais especificamente no livro IV, título I, capítulo V, dos artigos 383 ao 403, os quais vem sofrendo alterações desde a publicação do Decreto-Lei nº 37, de 1966.

### **2.3.1 Contexto histórico**

De acordo com a interpretação de Araujo e Sartori (2003) a existência do *Drawback* foi marcada por quatro períodos: primeiramente o período mais liberal de 1934 a 1982; o segundo marcado pela crise cambial entre 1982 e 1983; depois houve o período da retomada da utilização do *Drawback*, entre 1983 a 1992; e por fim o quarto período que está compreendido de 1992 até os dias atuais, onde há uma política governamental voltada para o comércio exterior.

Dados mais completos remontam a sua criação em 1966, com a publicação do Decreto-Lei nº 37. A partir de então as modificações realizadas por Decretos, Portarias e Comunicados são constantes, uma vez que a tributação e incentivos fiscais vêm mudando ao longo dos anos. Em 1997, a Consolidação das Normas de *Drawback* (CND), foi criada a fim de tornar pública a concessão das modalidades de suspensão e isenção do regime (DRAWBACK, 2002).

Com o intuito de adequar as normas modificadas às novas situações impostas pelo Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX) e simplificar o uso operacional do regime, nos últimos anos muitas regras foram editadas regulamentando as modalidades Suspensão e Isenção, trazendo uma tendência de redução de atividades de controle da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX). Isso proporcionou uma simplificação nos procedimentos, reduzindo a quantidade de

documentos de habilitação e acompanhamento, extinguindo laudos técnicos que tornavam muito mais difíceis as obrigações para a empresa beneficiada (ARAUJO; SARTORI, 2003).

Araujo e Sartori (2003) ainda ressaltam a importância do *Drawback* em um sentido de viabilizar o desenvolvimento da indústria brasileira e o fomento da entrada de dinheiro no país, já que sendo um incentivo à exportação não possui como fundamento a arrecadação de impostos.

As operações de industrialização, instituídas em 1997 com a publicação da CND, são definidas como qualquer operação que modifique o produto, funcionamento, acabamento, apresentação, finalidade ou aperfeiçoamento do mesmo. O Comunicado Decex nº 21 de 1997, hoje revogado, foi substituído pela Portaria nº 11 de 2004 do qual a partir de então foram atualizadas as determinadas intervenções em produtos que permitem o pedido de *Drawback* (BRASIL, 2004):

Quadro 6 - Operações de industrialização para pedido de *Drawback*.

OPERAÇÕES DE INDUSTRIALIZAÇÃO	CARACTERÍSTICAS
Transformação	Modificação de matéria-prima ou produto intermediário gerando um novo produto.
Beneficiamento	Transforma ou aperfeiçoa o funcionamento, utilização, acabamento ou aparência do produto.
Montagem	Montagem de produto, peças ou partes que resulte em novo produto ou partes independentes, podendo ser sobre a mesma classificação fiscal.
Renovação ou recondicionamento	Renovação de produto usado ou parte de produto deteriorado ou inutilizado à renovação ou restauração para sua utilização.
Acondicionamento ou recondicionamento	Altera a apresentação do produto pela colocação de embalagem, menos quando a embalagem for destinada exclusivamente ao transporte.

Fonte: Brasil (2004).

Dados do Brasil (2011) informam que com o aperfeiçoamento da tecnologia foi possível a evolução deste regime aduaneiro ao modelo atual de *Drawback* Integrado, pela Portaria Conjunta nº 467/2010. Este permite a desoneração de tributos na aquisição de insumos no próprio mercado interno para as três modalidades vigentes Suspensão, Isenção e Restituição (esta última menos utilizada).

### 2.3.2 *Drawback* Integrado e suas modalidades

Em 25 de março de 2010 foram instituídas pela Portaria Conjunta RFB/SECEX nº 467, as novas regras para o regime aduaneiro especial de *Drawback* Integrado, assinada pela Secretaria de Comércio Exterior e pela Secretaria da Receita Federal, sendo que todas as operações do chamado “*Drawback* Verde-Amarelo” foram convertidas para tal.

Segundo o texto da Portaria, o regime aduaneiro é definido como:

A aquisição no mercado interno ou a importação, de forma combinada ou não, de mercadoria para emprego ou consumo na industrialização de produto a ser exportado poderá ser realizada com suspensão do pagamento do Imposto de Importação (II), do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação (BRASIL, 2010).

Antes o regime apenas compreendia a situação de importação de insumos, diferentemente do *Drawback* Integrado onde é possível comprar mercadoria também no mercado interno com a isenção ou suspensão do pagamento de tributos se comprovada a posterior exportação. Além de matéria-prima, poderão ser amparadas pelo regime mercadorias utilizadas para reparo, criação, cultivo ou atividade extrativista de produto a ser exportado. Este entende-se como aquele que é diretamente destinado ao exterior ou vendido a empresas comerciais exportadoras com fim exportação (BRASIL, 2010).

Este regime especial pode ser concedido à mercadoria importada para beneficiamento, matéria-prima, produto semielaborado, peça, aparelho, mercadoria destinada à embalagem, mercadoria em processo de industrialização de embarcação, produtos intermediários destinados à fabricação de máquinas (ARAUJO; SARTORI, 2003) ou produtos a critério da Secex, levando-se em conta a agregação de valor e o resultado da operação (BRASIL, 2010).

Segundo a CND, o Ato Concessório de *Drawback* deve ser emitido em nome da empresa comercial, que após a importação enviará a respectiva mercadoria, por sua conta e ordem, devendo a exportação do produto ser realizada pela própria retentora (DRAWBACK, 2002). Este Ato Concessório, como o próprio nome diz, é um pedido de concessão do regime onde a empresa assume um compromisso e a partir deste pedido aprovado o beneficiário poderá usufruir dos benefícios do regime, porém qualquer irregularidade no Ato Concessório poderá

anulada a operação pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e pela Secretaria de Comércio Exterior, no âmbito de suas competências (BRASIL, 2009).

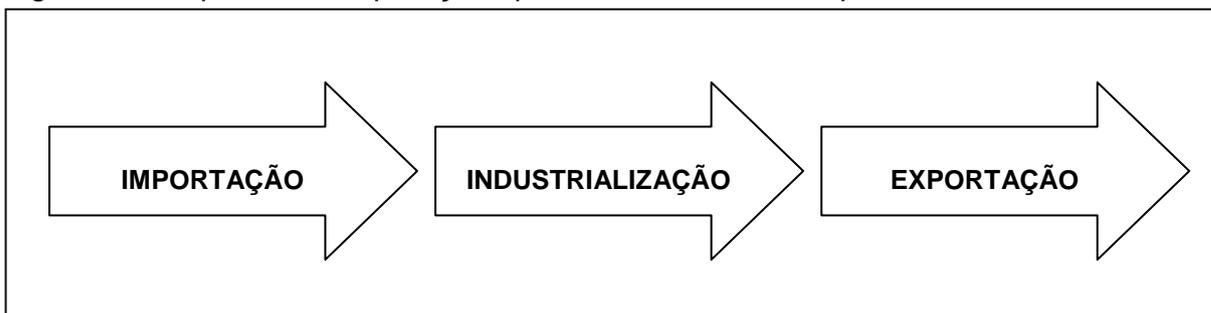
Araujo e Sartori (2003) elencam alguns dos benefícios na utilização do regime, como: a suspensão/isenção dos tributos II, IPI, ICMS e AFRMM; a dispensa do exame de similaridade e de transporte em navio de bandeira brasileira. Segundo Moori, Konda e Gardesani (2011) para empresas de pequeno porte a principal vantagem é a melhor qualidade dos produtos importados, sendo que para as empresas de grande porte o uso do *Drawback* oferece maior número de empregos e proporciona uma maior participação no mercado externo.

Uma das principais desvantagens na utilização do regime especial é a dificuldade em se ter pessoas qualificadas, assim como a complexidade da operação e controles fiscais; que a partir do momento em que são compreendidos, tais problemas nas operações logísticas diminuem (MOORI; BENEDETTI; KONDA, 2012). Para isso é necessário entender exatamente o que são as modalidades do regime aduaneiro especial de *Drawback* Integrado e quais suas principais características conforme relatado a seguir.

### 2.3.2.1 *Drawback* Integrado Suspensão

Nesta modalidade, a mercadoria importada deve ser empregada na fabricação de outra que, obrigatoriamente deve ser exportada (MARQUES, 1999), existindo um prazo estipulado para que os produtos em valor e quantidade determinados sejam utilizados na industrialização (GARCIA, 1997; VAZQUEZ, 2001). As operações logísticas para essa modalidade possuem a seguinte sequência, conforme a Figura 3.

Figura 3 - Sequência de operações para a modalidade suspensão.



Fonte: Araujo e Sartori (2003, p. 87).

Segundo a redação dada pelo Decreto nº 8.010, de 16 de maio de 2013, o Regulamento Aduaneiro passa a definir o *Drawback* Integrado Suspensão como:

I - suspensão - permite a suspensão do pagamento do Imposto de Importação, do Imposto sobre Produtos Industrializados, da Contribuição para o PIS/PASEP, da COFINS, da Contribuição para o PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação, na importação, de forma combinada ou não com a aquisição no mercado interno, de mercadoria para emprego ou consumo na industrialização de produto a ser exportado (BRASIL, 2013a).

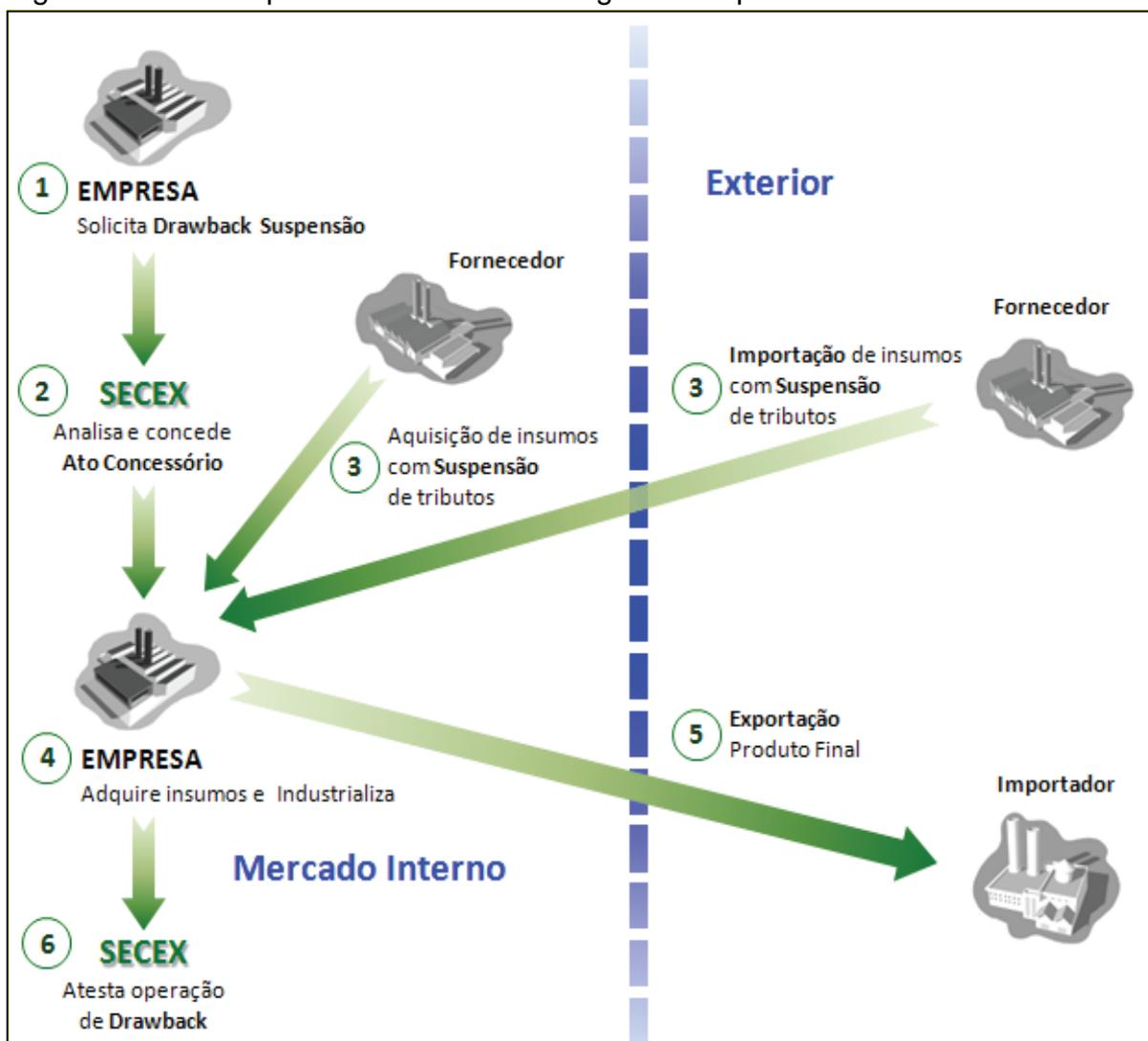
Segundo Araujo e Sartori (2003), o beneficiário do regime deverá comprovar as exportações através de documentos na importação e exportação abrangendo apenas um Ato Concessório, não podendo estar vinculado à outros tipos de regime ou incentivo à exportação.

A Secex poderá estabelecer condições específicas para a concessão do regime e inclusive exigir o cronograma de exportações. O prazo de vigência do regime é de um ano, permitindo ser feita a prorrogação de mais um ano, menos em casos de produtos que possuam ciclo longo de fabricação, onde neste caso o prazo máximo é cinco anos (BRASIL, 2009).

De acordo com o Regulamento Aduaneiro “o excedente de mercadorias produzidas ao amparo do regime [...] poderá ser consumido no mercado interno somente após o pagamento dos tributos suspensos dos correspondentes insumos ou produtos importados” (BRASIL, 2009), portanto nada do que foi importado com a suspensão de impostos poderá ficar no mercado interno sem que sejam tomadas as devidas providências, ficando sujeitos ao risco de (se não cumprido o compromisso no prazo de 30 dias para a exportação): devolução ao exterior; destinação para consumo das mercadorias remanescentes, com o pagamento dos tributos suspensos; destruição; entrega à Fazenda Nacional, livres de quaisquer despesas desde que a autoridade concorde em recebê-las.

Em tese, as operações de *Drawback* Integrado Suspensão ficam basicamente resumidas no esquema a seguir. A Figura 4 indica que para que haja a suspensão de tributos, anteriormente deve ocorrer a solicitação em forma de pedido à Secex. Concedido o Ato Concessório, a empresa pode importar sem a obrigação de pagamento de tributos referente à operação. Todo o produto importado através do benefício deve ser utilizado em operações de industrialização de produto acabado a ser exportado, uma vez que a exportação precisa ser comprovada e a Secex deve atestar a operação de *Drawback*.

Figura 4 - Passo a passo do *Drawback* Integrado Suspensão.



Fonte: Brasil (2011, p. 9).

### 2.3.2.2 Drawback Integrado Isenção

De acordo com Garcia (1997) esta modalidade é o oposto da Suspensão, sendo que não se trata de uma importação de matéria-prima para a produção de bens a serem exportados, mas sim para repor o estoque de algo que já foi exportado anteriormente. As operações logísticas para essa modalidade possuem a seguinte sequência, de acordo com a Figura 5.

Figura 5 - Sequência de operações para a modalidade isenção.



Fonte: Araujo e Sartori (2003, p. 135).

Segundo a redação dada pelo Decreto nº 8.010, de 16 de maio de 2013, o Regulamento Aduaneiro passa a definir o *Drawback* Integrado Isenção como:

II - isenção - permite a isenção do Imposto de Importação e a redução a zero do Imposto sobre Produtos Industrializados, da Contribuição para o PIS/PASEP, da COFINS, da Contribuição para o PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação, na importação, de forma combinada ou não com a aquisição no mercado interno, de mercadoria equivalente à empregada ou consumida na industrialização de produto exportado (BRASIL, 2013a).

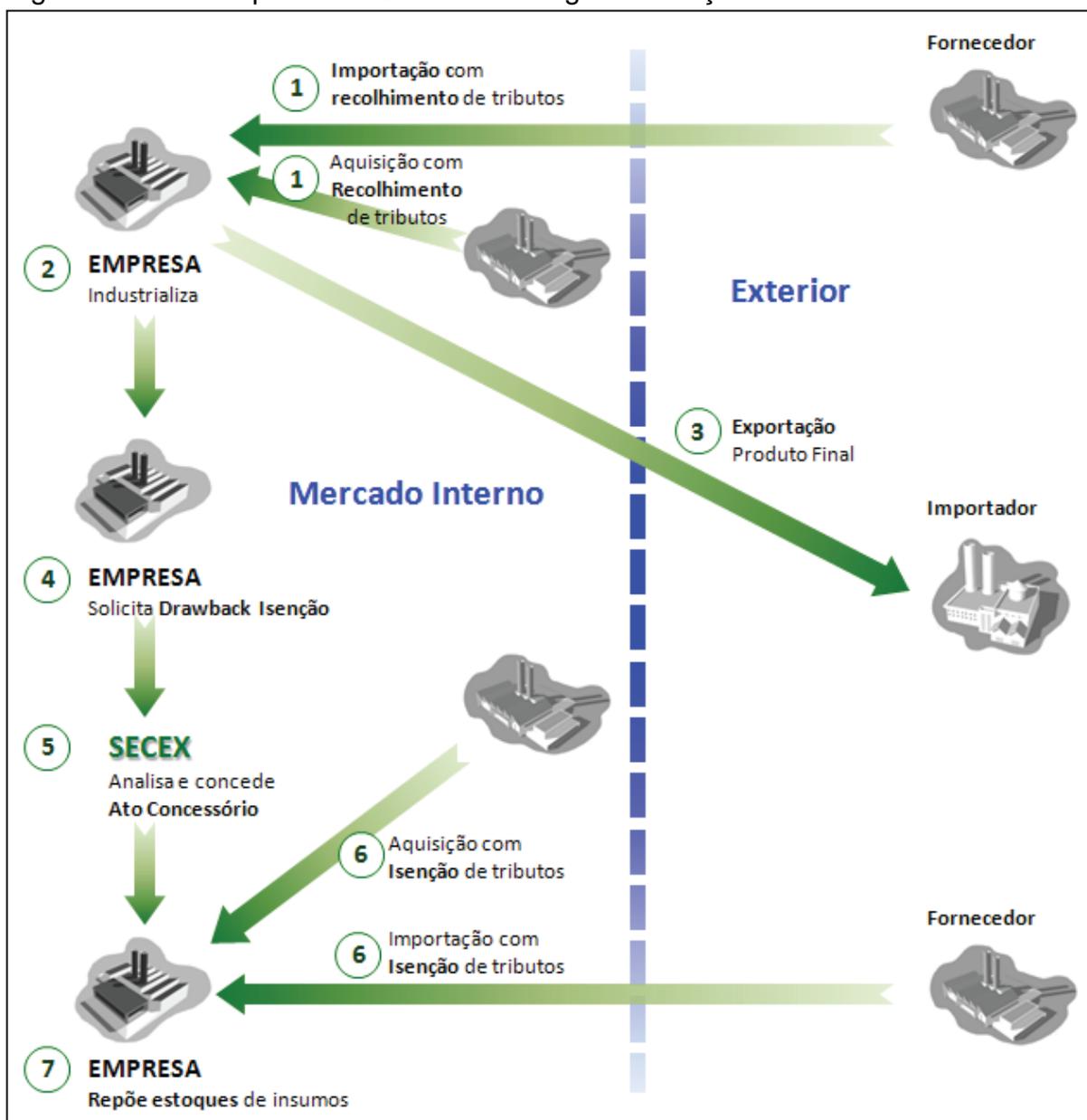
Garcia (1997) recomenda que as empresas emitam um laudo técnico detalhando o produto, insumos utilizados, fases de produção, resíduos ou perdas que ocorrerão em cada fase e destinação.

No Regulamento Aduaneiro constam os principais elementos que devem estar no Ato Concessório para que esta modalidade seja concedida (BRASIL, 2009):

- a) Valor e especificação da mercadoria exportada;
- b) Especificação e NCM das mercadorias a serem importadas ou adquiridas no mercado interno;
- c) Valor unitário da mercadoria importada, utilizada nas operações de industrialização de mercadoria exportada.

O processo geral de *Drawback* Integrado Isenção pode ser resumido conforme a Figura 6. No esquema observa-se a principal diferença entre a primeira modalidade citada: o pedido de *Drawback* é efetuado após a exportação de produto fabricado com matéria-prima importada. Sem o compromisso de exportar a empresa importa os insumos pagando os devidos impostos, porém se comprovada a venda para o mercado externo dentro dos prazos estabelecidos pode solicitar o Ato Concessório aprovado pela Secex. Desta forma, a empresa ficará com crédito para uma próxima importação, que será sem o pagamento dos tributos equivalentes à primeira importação.

Figura 6 - Passo a passo do *Drawback* Integrado Isenção.



Fonte: Brasil (2011, p. 15).

### 2.3.2.3 *Drawback* Integrado Restituição

Segundo a redação dada pelo Decreto nº 8.010, de 16 de maio de 2013, o Regulamento Aduaneiro passa a definir o *Drawback* Integrado Restituição como uma modalidade que “[...] permite a restituição, total ou parcial, dos tributos pagos na importação de mercadoria exportada após beneficiamento, ou utilizada na fabricação, complementação ou acondicionamento de outra exportada” (BRASIL, 2013a).

Essa modalidade assemelha-se com a Isenção, por ser caracterizada após a importação, produção e exportação. Sendo assim, a empresa ao optar por isso e que não tem interesse em repor o estoque, pode restituir-se dos impostos federais que incidiram na importação anterior (GARCIA, 1997).

As operações logísticas para essa modalidade possuem a seguinte sequência, conforme a Figura 7.

Figura 7 - Sequência de operações para a modalidade restituição.



Fonte: Araujo e Sartori (2003, p. 145).

Para Araujo e Sartori (2003) esta é a modalidade menos utilizada no Brasil, porque é um tanto ineficaz, uma vez que não permite a necessária agilidade que demandam as operações de comércio exterior.

### 2.3.3 Submodalidades

Além do *Drawback* Integrado comum com as três modalidades citadas anteriormente, a legislação estende concessões de operações especiais ou submodalidades deste regime aduaneiro. Estas submodalidades podem ser para uma das modalidades de *Drawback* ou para mais de uma delas.

A definição das operações especiais está na Portaria nº 11, de 25 de agosto de 2004, a saber (BRASIL, 2004):

Quadro 7 - Submodalidades de *Drawback*.

SUBMODALIDADES	DEFINIÇÃO
<i>Drawback</i> intermediário	Caracteriza-se pela importação de mercadoria por empresas fabricantes intermediárias que fornecem seus produtos a empresas industriais para a efetiva industrialização final para exportação. Se torna obrigatório informar a participação do fabricante-intermediário no RE, sendo que esse modelo é concedido para a modalidade <b>isenção e suspensão</b> .
<i>Drawback</i> solidário	Duas ou mais empresas vinculadas a um único contrato podem atuar na fabricação de um produto de forma conjunta, porém cada participante será responsável pela importação e exportação de mercadoria ou pendendo ser realizado por uma delas desde que seja detentora do Ato Concessório. Operação exclusiva para a modalidade <b>suspensão</b> .
<i>Drawback</i> genérico	É admitida a discriminação genérica da mercadoria a importar e o seu respectivo valor, dispensadas a classificação NCM e a quantidade. Somente na exportação é que deverão constar descrição, quantidade, valor total e NCM, sendo que esse modelo é concedido exclusivamente para a modalidade <b>suspensão</b> .
<i>Drawback</i> sem cobertura cambial	O ingresso de divisas corresponderá à diferença entre o valor total da exportação e o valor da parcela sem cobertura cambial da importação. Concedido somente na modalidade <b>suspensão</b> , caracteriza-se pelo não pagamento parcial ou total da importação.
<i>Drawback</i> para fornecimento do mercado interno	Pode ocorrer a importação de matéria-prima, produtos intermediários e componentes destinados à fabricação dentro do país, de máquinas e equipamentos a serem fornecidos para o próprio mercado interno. Caracteriza na modalidade <b>suspensão</b> .
<i>Drawback</i> para embarcação	É concedido nas modalidades <b>suspensão</b> e <b>isenção</b> para a importação de mercadorias destinadas à fabricação e montagem de embarcações, sendo que venda poderá ser feita no mercado interno.
<i>Drawback</i> agrícola	Aprovado na modalidade <b>suspensão</b> , consiste na importação de matéria-prima e outros produtos utilizados no cultivo dos produtos agrícolas ou na criação de determinados animais que obrigatoriamente devem ser exportados.

Fonte: Brasil (2004).

No próximo capítulo destacam-se os procedimentos metodológicos utilizados para o desenvolvimento da pesquisa de campo.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para Kmeteuk Filho (2005) é praticamente impossível apresentar uma metodologia que indique todos os pontos de uma pesquisa, no entanto existe um consenso de que os principais pontos subdivididos em outros mais específicos são o planejamento, coleta de dados, análise, interpretação e redação do relatório.

Houve um tempo em que a teoria e a metodologia eram vistos como elementos independentes, onde pesquisadores tinham um orientador para a teoria e outro para o método. Porém, ambos buscam o mesmo objetivo sendo interdependentes, com a teoria confirmando uma investigação e a metodologia de pesquisa tomando grande importância nesse processo (VERGARA, 2010a). De acordo com Roesch (2007) é neste capítulo que se descreve como a monografia foi realizada a partir dos objetivos geral e específicos.

Deste modo, neste presente capítulo serão apresentados o delineamento da pesquisa, definição da população-alvo, plano de coleta e análise de dados.

#### 3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

Define-se aqui o tipo de pesquisa quanto aos fins e meios de investigação para se chegar aos objetivos geral e específicos do estudo. É necessário orientar-se sobre os mais adequados procedimentos para efetivar o trabalho com qualidade (VIANNA, 2001).

O presente trabalho caracterizou como uma pesquisa descritiva quanto aos fins de investigação. A pesquisa descritiva é um levantamento de dados com características já conhecidas que compõem um processo ou fenômeno (SANTOS, 2004) que, no entanto procura descobrir com que frequência algo ocorre e sua relação com outros fenômenos, observando, registrando, analisando sem manipulá-los (KMETEUK FILHO, 2005).

Este método foi utilizado no estudo, pois foram apresentadas uma série de informações obtidas a partir do levantamento de dados junto às empresas em questão. Desta forma, a pesquisadora procurou expor e registrar as características de organizações que utilizam o regime aduaneiro *Drawback* e fazer uma comparação entre seu perfil, como se dá a exportação e importação de mercadoria,

além de principalmente apresentar qual a opinião das empresas que utilizam ou já utilizaram o regime aduaneiro *Drawback* alguma vez.

Quanto aos meios de investigação, trata-se de uma pesquisa bibliográfica e de campo.

A pesquisa bibliográfica está presente em praticamente todas as etapas de pesquisa e não costuma trazer fatos inéditos, porém traz originalidade de determinados raciocínios podendo surgir outros a partir dele (SANTOS, 2004). Nesta fase é feito um levantamento de material já publicado como livros, revistas científicas e jornais a respeito do assunto para esclarecer o assunto de pesquisa através de outros autores (VIANNA, 2001).

A utilização da pesquisa bibliográfica foi necessária para o maior conhecimento do tema abordado e suas relações com os objetivos do estudo, desta forma a pesquisadora pode aprofundar seu saber e ter base para a elaboração do questionário.

A pesquisa de campo é realizada de forma empírica, baseado em dados primários, no local alvo do estudo (VERGARA, 2010b). Este tipo de pesquisa requer a utilização de instrumentos como formulários, questionários, entrevistas e um pré-teste destes antes da aplicação (GIL, 2007).

Foi utilizada a pesquisa de campo uma vez que o estudo necessitou de um maior envolvimento com as partes que utilizam ou já utilizaram o regime aduaneiro *Drawback* na empresa, como profissionais internos de comércio exterior. Mesmo que por *e-mail* e telefone, o contato foi efetuado entre pesquisador e empresa, de forma primária, a fim de obter-se respostas que serviram depois para a análise de dados.

### 3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO-ALVO

A definição da população-alvo consiste em delimitar pessoas, organizações ou fenômenos dos quais serão pesquisados por características básicas como sexo, faixa etária, empresas e localização (LAKATOS; MARCONI, 2001). Segundo Vianna (2010) a pesquisa pode englobar toda uma organização, assim como um determinado departamento, mas se o projeto abrange uma população da qual se pretende extrair algum aspecto deverá definir-se um plano de amostragem.

O Sul do estado de Santa Catarina é subdividido em três microrregiões denominadas Associação dos Municípios da Região Carbonífera (AMREC), Associação de Municípios da Região de Laguna (AMUREL) e Associação de Municípios do Extremo Sul Catarinense (AMESC).

A AMREC é composta por Criciúma (sede), Içara, Lauro Muller, Morro da Fumaça, Nova Veneza, Siderópolis, Urussanga, Forquilha, Cocal do Sul, Treviso, Orleans e Balneário Rincão. Tem a finalidade de ampliar e fortalecer a capacidade administrativa, econômica e social destes municípios e promover a cooperação intermunicipal e intergovernamental (AMREC, 2014).

Abaixo uma síntese da estruturação da população-alvo de acordo com o objetivo geral deste estudo.

Quadro 8 - Estruturação da população-alvo.

OBJETIVO GERAL	PERÍODO	EXTENSÃO	UNIDADE DE AMOSTRAGEM	ELEMENTO
Analisar a utilização do regime aduaneiro <i>Drawback</i> nas operações logísticas das empresas exportadoras de Santa Catarina	Primeiro semestre de 2014	Região Sul	Empresas produtoras que exportaram no ano de 2013	Responsáveis pelo setor de comércio exterior

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2014).

Para a delimitação da população que participou da pesquisa, utilizou-se a lista de empresas exportadoras do ano de 2013 disponibilizada no *site* do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Filtrando-se pelo estado de Santa Catarina e posteriormente as cidades que compreendem a região Sul, obteve-se a população de 106 empresas entre produtoras, *trading companies* e assessorias de comércio exterior.

Definiu-se que a pesquisa seria relevante se aplicada somente a empresas produtoras, das quais podem importar matéria-prima e exportar seus produtos. Sendo assim, após retirar estas empresas que não se encaixaram no público-alvo e aquelas que possuem filiais, a população de 106 se reduziu a 90 empresas. Segundo Lakatos e Marconi (2001) colher as informações de um grande grupo no todo é praticamente impossível, por isso a necessidade de definir uma amostra que represente o conjunto.

A partir das 90 empresas exportadoras pré-definidas, foi aplicada a pesquisa em 70 empresas, pelo critério de disponibilidade de participação na pesquisa e pela acessibilidade junto às mesmas. Vale ressaltar que no período de 08 a 30 de abril de 2014, 44 empresas retornaram com as respostas do instrumento de coleta de dados, possibilitando identificar que 13 empresas utilizam o regime aduaneiro *Drawback* e 31 não utilizam o regime.

De acordo com Barbetta (2001), no plano de amostragem aleatória simples o pesquisador precisa ter uma lista completa dos membros da população-alvo em questão. Como o tamanho da população é conhecido, considera-se a fórmula abaixo para o cálculo do tamanho mínimo da população finita:

Quadro 9 - Fórmula para o cálculo do tamanho mínimo da amostra.

População Infinita	População Finita
$n_0 = \frac{1}{E_0^2}$	$n = \frac{N \cdot n_0}{N + n_0}$
<p><math>N</math> = tamanho da população  <math>n</math> = tamanho da amostra  <math>n_0</math> = uma primeira aproximação para o tamanho da amostra  <math>E_0</math> = erro amostral tolerável</p>	

Fonte: Adaptado de Barbetta (2001, p. 60).

Desta forma, utilizando-se o número total de empresas que se encaixavam na pesquisa (90) e com 44 empresas respondentes, o erro amostral constatado para esta pesquisa foi de 10,78%, conforme o cálculo de erro amostral definido por Barbetta (2001) para população finita.

### 3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

O plano de coleta de dados deve ser o mais adequado com a necessidade de pesquisa e buscar esclarecer se os dados coletados são primários ou secundários (ROESCH, 2007).

Com base na metodologia de pesquisa utilizada até o momento, pode-se verificar que o presente estudo utilizou o plano de coleta de dados primários, uma

vez que foi feita a investigação direta junto à amostra de empresas exportadoras do Sul de Santa Catarina.

Roesch (2007) afirma que na coleta de dados primários uma população é investigada pelo autor por meio de instrumentos de pesquisa como questionários, entrevistas e testes para que depois sejam analisados. Gil (2007) trata esse plano de coleta de dados como sendo um levantamento, pois interroga-se diretamente uma amostra ou a população total a fim de se obter conclusões acerca de um fenômeno, levando em consideração a margem de erro.

De acordo com Vianna (2001), as técnicas de coleta de dados para uma pesquisa científica podem ser quantitativa: quando da investigação do objeto de pesquisa por meio de análise numérica utilizando questionários e entrevistas estruturadas; ou qualitativa: quando os dados são descritivos como imagens e palavras, através da observação, entrevistas abertas, fotografias e documentos pessoais.

Para a técnica de coleta de dados utilizada para este estudo, a quantitativa, o questionário é um instrumento muito utilizado composto por várias perguntas, onde as questões devem ser respondidas por escrito, sem a necessidade da presença do entrevistador (LAKATOS; MARCONI, 2001). Segundo Vergara (2010b) os questionários podem ser de forma impressa ou digital (meio eletrônico e *e-mail*), e permitem a utilização de perguntas abertas, estruturadas ou fechadas. Roesch (2007, p. 142) reforça que “[...] é um instrumento que busca mensurar alguma coisa”.

De acordo com Lakatos e Marconi (2001) o questionário pode apresentar vantagens como economia de tempo, acesso a um maior número de pessoas, abrangência de grande área geográfica, rapidez, menos risco de distorção de respostas e uniformidade na avaliação; e desvantagens como baixo índice de questionários respondidos, devolução tardia das respostas, influência da resposta de uma questão às outras e dificuldade de compreensão por parte dos informantes.

Desta forma, o questionário aplicado via *Google Docs*, foi enviado diretamente para os profissionais dos departamentos de exportação e importação das empresas pesquisadas, contemplando os seguintes aspectos: i) Perfil empresarial; ii) Utilização do regime aduaneiro *Drawback*; e iii) *Drawback* nas operações logísticas.

O questionário, presente no Apêndice A, foi elaborado tendo como base autores que já aplicaram pesquisas do mesmo segmento. Para a primeira etapa do questionário relacionada ao perfil empresarial dos respondentes buscou-se verificar dados como cidade, porte e tempo de trabalho com o comércio internacional. A lista de setor de enquadramento industrial foi baseada nos dados gerais dos segmentos de atividade industrial em Santa Catarina, disponibilizados em pesquisa da FIESC (2013).

Com relação à utilização do *Drawback*, segunda etapa, a pesquisadora procurou identificar alguns dados gerais como modalidades utilizadas, tempo de trabalho com o regime, frequência de embarques, destinos da mercadoria, modais e tipos de matéria-prima amparados pelo *Drawback*.

O terceiro aspecto pesquisado, *Drawback* nas operações logísticas, teve por base os autores Moori, Benedetti e Konda (2012), Moori *et al* (2012), Moori, Konda e Gardesani (2011) e perguntas levantadas pelo MDIC (2013) sobre o *Drawback* Integrado Suspensão divulgadas no próprio *site*.

### 3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS

Entre os principais elementos que compõem um procedimento de pesquisa estão os métodos de análise de dados, dos quais podem possuir abordagem quantitativa, qualitativa ou mista, caracterizadas pelo foco em questões fechadas, análise de dados numéricos ou dados não-numéricos (CRESWELL, 2007).

Uma abordagem qualitativa depende de muitos fatores, como a natureza dos dados, tamanho da amostra, instrumentos de pesquisa e a conceituação teórica das questões (GIL, 2007) e o pesquisador busca investigar e desenvolver temas a partir deste dados coletados (CRESWELL, 2007).

Segundo Sampieri, Collado e Lúcio (2006) a abordagem quantitativa utiliza a análise de dados para responder perguntas de acordo com a contagem e frequência numérica dos dados através da estatística, buscando definir padrões exatos para o todo.

Neste sentido, o presente estudo possui uma abordagem essencialmente qualitativa, sem a utilização de um tratamento especificamente estatístico, como a utilização de médias ponderadas, dentre outros.

## 4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

Este capítulo apresenta os resultados obtidos por meio da coleta de dados junto à amostra de empresas exportadoras do Sul do estado de Santa Catarina. O questionário foi aplicado por *e-mail* e por contato telefônico, quando houve a disponibilidade do respondente. Em sua grande maioria, os questionários foram enviados a profissionais de comércio exterior que obtém o contato direto tanto com exportação tanto com importação, buscando efetividade nas respostas.

Do total de 70 questionários aplicados, obteve-se o retorno de 44 questionários respondidos, sendo empresas usuárias e não usuárias do regime aduaneiro *Drawback*. A seguir está uma análise detalhada de cada ponto questionado, levando-se em consideração os objetivos específicos da pesquisa.

### 4.1 PERFIL DAS EMPRESAS

O primeiro ponto identificado na pesquisa foi a frequência de utilização do regime aduaneiro *Drawback*. Das 44 empresas respondentes, apenas 13 (30%) utilizam ou já utilizaram, enquanto 31 (72%) ainda não se beneficiam desse regime.

Identificou-se na região uma pequena porcentagem de empresas que costumam utilizar o regime aduaneiro em questão, bem como diferenças entre o perfil das empresas em geral. Nos Quadros 10 e 11 é possível observar características como o setor industrial em que as empresas se enquadram, porte, tempo de trabalho com o mercado externo e a cidade da qual pertencem.

Tomando a utilização do *Drawback* como fator de divisão, obteve-se o perfil das empresas conforme o Quadro 10. Das 13 respondentes, os setores da qual pertencem são alimentício, metalúrgico, produtos plásticos, vestuário, máquinas e equipamentos, com destaque para o setor químico e cerâmico.

Observou-se um grande potencial para a indústria cerâmica e química, que juntas representam 61% das empresas que utilizam ou já utilizaram o regime aduaneiro *Drawback*, compreendendo empresas de grande e médio porte e com ampla experiência com o comércio internacional. Dados confirmados pela FIESC (2013), informando que os setores cerâmico, químico e supermercados são os de maior destaque na arrecadação de ICMS na mesorregião Sul de Santa Catarina.

Quadro 10 - Perfil das empresas que utilizam ou já utilizaram *Drawback*.

SETOR	QUANTIDADE	PORTE	TEMPO MERCADO EXTERNO	CIDADE	TOTAL	
					F	%
Alimentício	1	Grande	Mais de 30 anos	Nova Veneza	1	7,69
Cerâmico	1	Grande	Mais de 30 anos	Cocal do Sul	4	30,77
	2	Médio	10 a 15 anos	Içara		
	1	Médio	20 a 25 anos	Morro da Fumaça		
Máquinas e Equipamentos	1	Médio	15 a 20 anos	Criciúma	1	7,69
Metalúrgico	1	Médio	15 a 20 anos	Criciúma	1	7,69
Produtos Plásticos	1	Médio	5 a 10 anos	Orleans	1	7,69
Químico	1	Médio	10 a 15 anos	Içara	4	30,77
	1	Médio	10 a 15 anos	Criciúma		
	1	Médio	15 a 20 anos	Siderópolis		
	1	Médio	20 a 25 anos	Criciúma		
Vestuário	1	Médio	10 a 15 anos	Criciúma	1	7,69
TOTAL					13	100,00

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2014).

Nota-se que o destaque está para empresas que trabalham com o mercado internacional há mais de 10 anos. Houve unanimidade entre as empresas de grande porte, onde ambas atuam no comércio exterior há mais de 30 anos.

Quanto mais as empresas procuram baixar os custos, conseqüentemente há maior busca por insumos mais baratos trazidos de outros países com nível elevado de conhecimento em determinado produto (BALLOU, 2007). Com isso pode-se verificar que o benefício dos regimes torna-se maior à medida que a empresa adquire *know-how* em sua utilização e possivelmente são fatores que contribuem em parte do sucesso das organizações.

As empresas respondentes do Sul de Santa Catarina que costumam utilizar o *Drawback* são de Criciúma, Içara, Nova Veneza, Siderópolis, Cocal do Sul, Morro da Fumaça e Orleans. Vale ressaltar que como polo industrial desta mesorregião, representado pela maior população e uma das maiores cidades do estado, o município Criciúma possuiu maior parcela de empresas dos variados setores industriais citados para esta pesquisa.

Verificou-se que nenhuma das empresas respondentes é de pequeno porte. Percebe-se que as grandes e médias empresas sentem-se preparadas para utilizar de artifícios que as tornem competitivas no mercado, uma vez que já estão consolidadas no comércio internacional. O *Drawback*, assim como outros regimes

aduaneiros especiais, requer conhecimento especializado de operações devido aos controles fiscais e de matéria-prima necessário e esse processo demanda tempo e estudo das partes envolvidas.

A pesquisa oportunizou verificar que a maioria das empresas desta região não utiliza esse regime aduaneiro, conforme observado no Quadro 11.

Quadro 11 - Perfil das empresas que não utilizam *Drawback*.

SETOR	QUANTIDADE	PORTE	TEMPO MERCADO EXTERNO	CIDADE	TOTAL	
					F	%
Alimentício	1	Grande	10 a 15 anos	Içara	2	6,45
	1	Médio	5 a 10 anos	Forquilha		
Autopeças	1	Médio	20 a 25 anos	Nova Veneza	1	3,23
Cerâmico	2	Médio	10 a 15 anos	Criciúma	10	32,26
	2	Grande	5 a 10 anos	Criciúma		
	1	Grande	5 a 10 anos	Içara		
	1	Grande	Mais de 30 anos	Criciúma		
	1	Médio	20 a 25 anos	Criciúma		
	1	Médio	5 a 10 anos	Criciúma		
	2	Médio	Menos de 5 anos	Criciúma		
Construção Civil	1	Grande	20 a 25 anos	Criciúma	1	3,23
Máquinas e Equipamentos	1	Pequeno	15 a 20 anos	Criciúma	5	16,13
	1	Médio	10 a 15 anos	Morro da Fumaça		
	1	Médio	Menos de 5 anos	Içara		
	1	Microempresa	5 a 10 anos	Criciúma		
	1	Pequeno	Menos de 5 anos	Morro da Fumaça		
Metalúrgico	1	Médio	5 a 10 anos	Urussanga	5	16,13
	1	Médio	10 a 15 anos	Nova Veneza		
	1	Médio	15 a 20 anos	Nova Veneza		
	1	Pequeno	Menos de 5 anos	Içara		
	1	Pequeno	Menos de 5 anos	Criciúma		
Produtos Elétricos	1	Médio	5 a 10 anos	Siderópolis	1	3,23
Produtos Plásticos	1	Médio	Menos de 5 anos	Içara	3	9,68
	1	Médio	10 a 15 anos	Morro da Fumaça		
	1	Grande	15 a 20 anos	Orleans		
Químico	1	Grande	15 a 20 anos	Criciúma	2	6,45
	1	Pequeno	15 a 20 anos	Criciúma		
Vestuário	1	Grande	Menos de 5 anos	Criciúma	1	3,23
TOTAL					31	100,00

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2014).

O setor de enquadramento industrial é mais diversificado, assim como o porte das empresas e tempo de atuação com mercado externo. Os setores encontrados foram alimentício, autopeças, cerâmico, construção civil, máquinas e equipamentos, metalúrgico, produtos elétricos, produtos plásticos, químico e vestuário. O setor cerâmico continuou em evidência representando sozinho 32% das empresas, desta vez para empresas que não utilizam o *Drawback*. Também merece destaque o setor metalúrgico e de máquinas e equipamentos, que representaram 32% das empresas.

Com relação aos respondentes que não utilizam o *Drawback*, observou-se um destaque para médias empresas, provando que a maioria das empresas exportadoras da região Sul de Santa Catarina são de médio porte. Situação que vem se confirmando desde 2010 em outras pesquisas efetuadas pela FIESC (2011), por exemplo, com seu diagnóstico do setor exportador catarinense. Normalmente, metade das empresas participantes de sua pesquisa é de médio porte e atuante com o mercado externo.

Houve uma diferenciação com relação ao tempo de trabalho com o mercado externo entre o Quadro 10 e 11. Nesta nova situação, observou-se que as empresas que não utilizam o regime tem pouca experiência com mercado externo, tempo que varia entre 5 a 10 anos e menos de 5 anos.

Para Bawersox e Closs (2004) não é possível evitar a globalização, mas os desafios de uma operação logística globalizada complicam o surgimento de sistemas eficientes e eficazes de região para região. Isso evidencia que para estar se beneficiando com *Drawback*, as organizações precisam se consolidar no mercado e obter todo o conhecimento necessário envolvido.

Porém, um fator não citado ainda, foi a falta de necessidade de importação de matéria-prima. Constatou-se que muitas empresas entrevistadas não buscam insumos no exterior, por obterem todo o necessário dentro do país a um preço competitivo. Estas empresas não visualizaram a possibilidade de importação no momento e isso não está interferindo em sua competitividade.

Pode-se observar que neste caso o porte da empresa não influenciou no resultado de tempo com o mercado externo. A maioria das empresas de grande porte que não utiliza o *Drawback* trabalha com comércio exterior há menos de 10 anos, demonstrando um tempo relativamente baixo se comparadas às empresas que utilizam o regime.

Criciúma era o sétimo município da lista dos que possuem maior número de empresas exportadoras, apresentando 47 empresas no ano de 2012 (FIESC, 2013). Além disso, é a única da região Sul que se destacou entre as primeiras cidades da lista. Para esta pesquisa metade das empresas questionadas que não costumam utilizar o *Drawback* é da cidade de Criciúma (16).

Os outros municípios do Sul de Santa Catarina foram representados por empresas de Içara, Nova Veneza, Morro da Fumaça, Forquilha, Urussanga, Siderópolis e Orleans.

O polo cerâmico se sobressaiu na cidade de Criciúma, que por sua vez também é forte no setor químico. Nova Veneza apresentou tendência para o ramo metalúrgico e autopeças, do qual as únicas três respondentes do município pertenciam a esse setor.

Percebeu-se que as empresas da região Sul de Santa Catarina ainda não reconhecem o regime aduaneiro *Drawback* como fator de competitividade. Empresas de pequeno, médio e grande porte, algumas com bastante tempo de trabalho com o mercado externo, estão deixando de se beneficiar com este regime que o governo oferece à indústria exportadora a fim de tornar o país conhecido lá fora, fomentar a economia e equilibrar a balança comercial.

Alguns dos motivos constatados são a falta de experiência com determinados processos e da própria existência do regime. A complexidade pode assustar inicialmente, adiando a adesão ao regime pela empresa. Algo confirmado pelo próprio MDIC na divulgação de um questionário com final de postagem em março de 2014, com objetivo de colher contribuições dos usuários de *Drawback* Integrado Suspensão para a introdução de melhorias nas normas reguladoras, procedimentos operacionais e sistemas gerenciais do regime (BRASIL, 2013b).

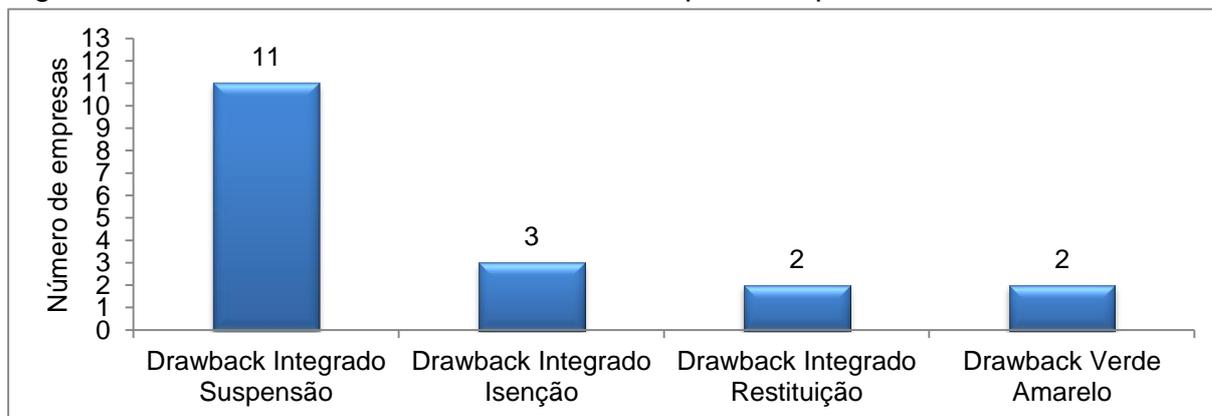
A seguir apresenta-se uma análise e exposição dos dados baseados na opinião das 13 empresas que efetivamente utilizam ou já tiveram algum contato com o regime aduaneiro *Drawback*.

## 4.2 UTILIZAÇÃO DO *DRAWBACK*

Para melhor visualização dos dados obtidos, esse subcapítulo apresenta alguns gráficos conforme as questões feitas às empresas. O primeiro ponto

observado foi que dentre as quatro modalidades, a maior parcela das empresas utiliza o *Drawback* Integrado Suspensão.

Figura 8 - Modalidades de *Drawback* utilizadas pelas empresas.



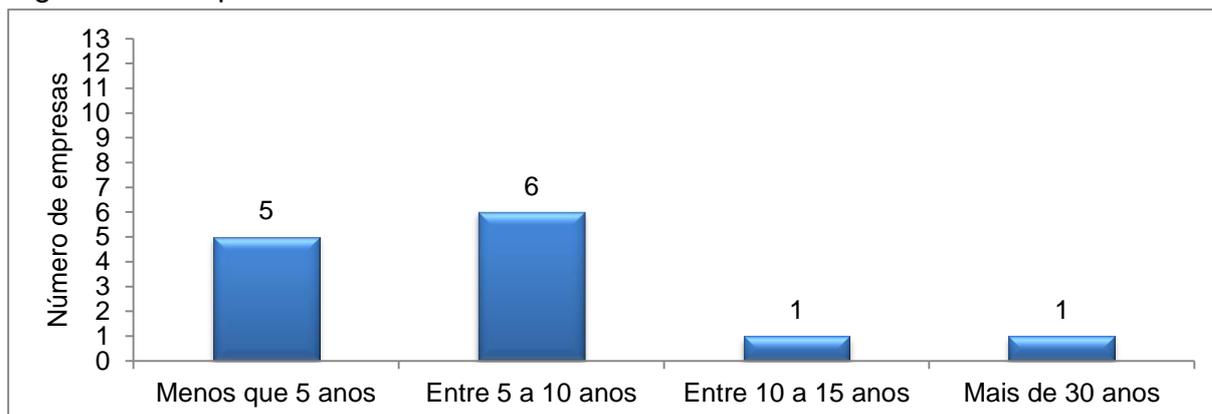
Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2014).

Por ser uma questão de múltipla escolha, foram obtidas mais respostas do que o total de empresas, portanto identificou-se que utilizam as demais modalidades do regime de forma combinada.

Conforme a Figura 8, onze (84%) empresas utilizam o *Drawback* Integrado Suspensão. Esta se tornou a modalidade mais comum entre as empresas, uma vez que para efetuar o *Drawback*, normalmente se faz um planejamento de compra baseado naquilo que efetivamente irá exportar. Desta forma, é possível suspender o pagamento dos impostos já no ato da primeira importação, preservando recursos financeiros desde o início da operação.

No que diz respeito ao tempo de trabalho com o regime, verificou-se que a maioria o utiliza há menos de 10 anos, conforme a Figura 9.

Figura 9 - Tempo de trabalho com o *Drawback*.



Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2014).

Verificou-se anteriormente que as empresas que utilizam o *Drawback* já estão consolidadas com o mercado externo há mais de 15 anos. Conclui-se que este é um regime relativamente novo para as empresas, uma vez que exportam/importam há mais tempo. Apesar de ter sido criado em 1966, o governo ainda vem alterando as normas de *Drawback* para melhor utilização entre as empresas, o que o tornou mais conhecido recentemente. Os regimes *Drawback* Integrado Suspensão e Isenção, por exemplo, foram novamente regulamentados em 2010 (BRASIL, 2011).

Quando questionadas a respeito de qual matéria-prima costumam importar para fabricação do bem a ser exportado, houveram respostas distintas conforme o Quadro 12.

Quadro 12 - Matérias-primas vinculadas à importação sob o *Drawback*.

SETOR INDUSTRIAL	MATÉRIA-PRIMA
Alimentício	Insumos como ração
Cerâmico	Nefelina, fritas e outras matérias-primas no geral
Máquinas e Equipamentos	Produtos para industrialização e montagem de equipamentos para avicultura
Metalúrgico	Rolamentos
Produtos Plásticos	Polietileno
Químico	Corantes, dietilenoglicol, produto controlado, soda, pigmentos, aditivos e titânio
Têxtil	Tecidos diversos

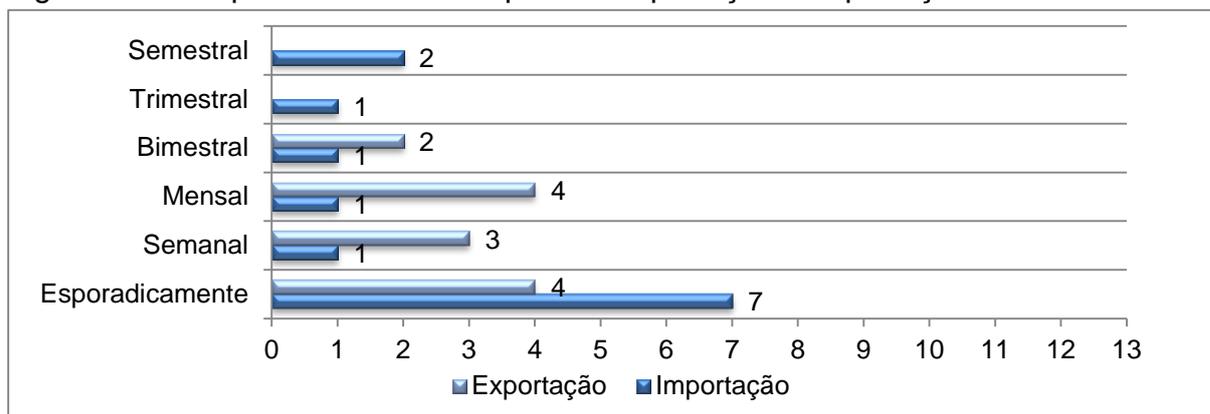
Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2014).

O tipo de matéria-prima importada confirma a alta porcentagem de empresas no setor cerâmico e químico que utilizam o *Drawback*. Esses ramos necessitam de produtos químicos especiais que normalmente são mais caros no Brasil, encontrando mais variedade e qualidade no exterior.

Os embarques amparados sob o regime tiveram uma disparidade entre as exportações e importações. Com esta pergunta buscou-se identificar qual a frequência das operações de *Drawback* nas empresas.

De acordo com a Figura 10 observa-se que entre as empresas há embarques semestrais, trimestrais, bimestrais, mensais, semanais e esporádicos. Com relação à importação de matéria-prima vinculada à operação, sete empresas afirmaram efetuar esporadicamente, o que representa a maioria das respostas. A exportação se dá um pouco diferente, onde costumam enviar o produto fabricado ao exterior mensal e semanalmente.

Figura 10 - Frequência dos embarques de importação e exportação sob o *Drawback*.

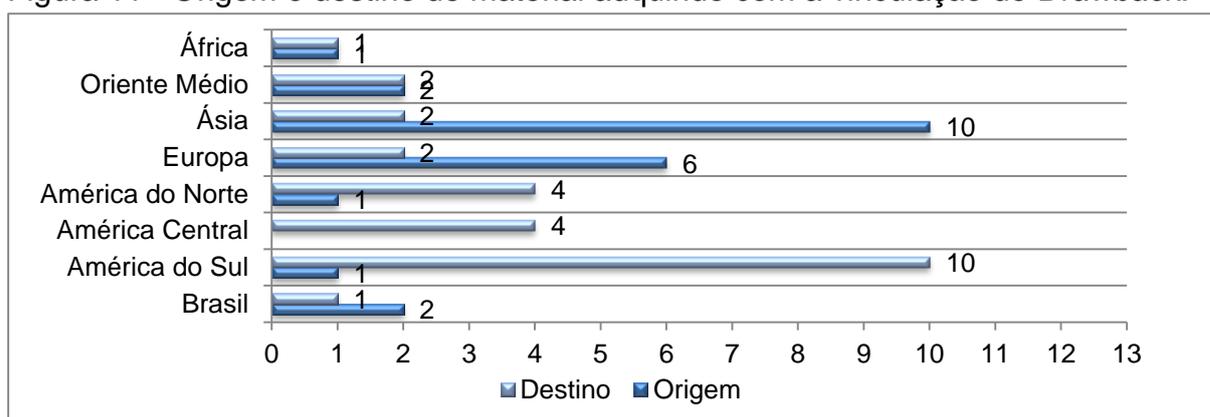


Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2014).

Analisa-se que as empresas efetuam uma grande operação de compra de matéria-prima poucas vezes ao ano. Matéria-prima esta, que é utilizada para fabricação de mercadoria a ser exportada, porém com mais frequência durante um pequeno período. Vale ressaltar que algumas das empresas que importam esporadicamente, também exportam esporadicamente sob o regime.

Observou-se que boa parte das matérias-primas tem origem da Ásia e Europa. As importações não costumam ser apenas de um continente, por isso uma quantidade maior de respostas, conforme a Figura 11.

Figura 11 - Origem e destino de material adquirido com a vinculação do *Drawback*.



Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2014).

Assim como o destaque da Ásia nas importações, a América do Sul é o principal destino das mercadorias produzidas sob o *Drawback*, com 10 empresas do total.

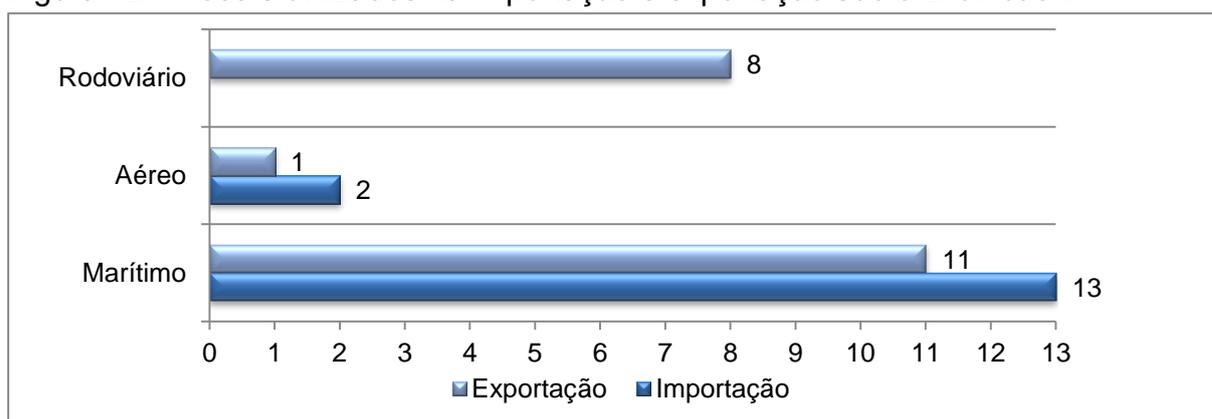
Um dos objetivos do Mercosul firmado em 1991 é manter “A livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos entre os países, através, entre

outros, da eliminação dos direitos alfandegários e restrições não-tarifárias à circulação de mercadorias e de qualquer outra medida de efeito equivalente” (MERCOSUL, 2014). O Mercosul como principal fator nesse destaque das exportações, torna conveniente às empresas exportar à países mais próximos e com potencialidade de compra.

No quesito exportação, toda a América ficou em evidência, uma vez que a América do Sul e Central são a segunda opção de exportação das empresas.

Na Figura 12, podem-se observar os tipos de modais utilizados nas operações de comércio exterior. Os modais empregados pelas empresas para as operações de importação são aéreo e marítimo, e na exportação são aéreo, marítimo e rodoviário.

Figura 12 - Modais utilizados na importação e exportação sob o *Drawback*.



Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2014).

Observou-se que as empresas da região utilizam mais de um meio de transporte, evidenciando a multimodalidade. Para Fleury, Wanke e Figueiredo (2000) um dos principais pontos onde o Brasil deixa a desejar é no transporte. A infraestrutura do sistema de transportes fica abaixo se comparado com outros países, não conseguindo utilizar da intermodalidade como fator competitivo. Talvez por esse motivo as empresas optem por maneiras mais fáceis e convenientes de conduzir a carga.

Todas as empresas questionadas realizam importações no modal marítimo, o mais comum, sendo que algumas combinam com embarques no modal aéreo. Em contrapartida, a exportação também é feita pelo modal marítimo, porém

com destaque no modal rodoviário, que não apareceu anteriormente na pesquisa, evidenciando mais uma vez o grande volume de exportações para a América do Sul.

#### 4.3 IMPACTO DO *DRAWBACK* NAS OPERAÇÕES LOGÍSTICAS

Com a presente pesquisa buscou-se verificar como as empresas do Sul encaram a utilização do *Drawback*. De forma geral, as empresas puderam responder às questões delimitando seu grau de concordância com a afirmação a respeito de suas operações logísticas.

Para operar com o mercado externo, Larrañaga (2003) afirma que as empresas devem atender uma série de desafios e diferenças entre os países, resultantes das cadeias globais de suprimento. Isso se confirma também no ambiente interno das empresas, as quais devem manter boas operações desde a compra de matéria-prima até o cliente final, com a finalidade de reduzir custos e agilizar o processo.

O objetivo do regime aduaneiro *Drawback* é reduzir custos e incentivar às exportações, porém, há alguns fatores que causam descontentamento quanto à operacionalização deste regime. Em contrapartida, os benefícios do mesmo são indiscutivelmente percebidos pelas empresas entrevistadas.

Como é possível observar no Quadro 13, as empresas demonstraram entender que a operacionalização do *Drawback* é um processo que requer conhecimento especializado, bem como alto nível de controle fiscal diretamente ligado à qualidade de processo, com 100% de concordância para essas assertivas.

Da mesma forma, com mais de 90% de concordância, está o fato de que o conhecimento e a capacitação gerencial são vitais para a correta utilização do *Drawback*. Demonstrando mais uma vez que empresas inexperientes com o mercado internacional não conseguem efetivamente utilizar benefícios como o deste regime.

Este fator também é apontado por Moori, Benedetti e Konda (2012) como uma das principais desvantagens da utilização do *Drawback*. Segundo os autores, existe uma grande dificuldade em se ter profissionais qualificados para atender às necessidades no que diz respeito à complexidade da operação e controles fiscais. Afirmam ainda que, a partir do momento em que são compreendidos, tais problemas nas operações logísticas diminuem.

Quadro 13 - Opinião das empresas à respeito da operacionalização do *Drawback*.

AFIRMATIVAS	1		2		3		4		5		6		7		TOTAL	
	DISCORDO TOTALMENTE ← → CONCORDO TOTALMENTE														TOTAL	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Aquisição de MP com menor custo							4	30,77	1	7,69	3	23,08	5	38,46	13	100
Redução de custos industriais							4	30,77	2	15,38	3	23,08	4	30,77	13	100
Agilidade do Ato Concessório	3	23,08	2	15,38	3	23,08	3	23,08	2	15,38					13	100
Fácil compreensão de normas	1	7,69	2	15,38	5	38,46	1	7,69	4	30,77					13	100
Interpretação padronizada da legislação	1	7,69	2	15,38	3	23,08	4	30,77	3	23,08					13	100
Maior agilidade com o " <i>Drawback</i> Eletrônico"					3	23,08	3	23,08	2	15,38	4	30,77	1	7,69	13	100
Dificuldades compressam o retorno financeiro					3	23,08	2	15,38	3	23,08	3	23,08	2	15,38	13	100
Segurança nas informações declaradas	2	15,38			2	15,38	4	30,77	2	15,38	3	23,08			13	100
Integração entre AC e volumes declarados no RE	1	7,69			3	23,08	3	23,08	3	23,08	2	15,38	1	7,69	13	100
Novos produtos para o mercado externo	2	15,38	1	7,69	0	0,00	3	23,08	2	15,38	4	30,77	1	7,69	13	100
Complexidade na operacionalização					3	23,08			1	7,69	7	53,85	2	15,38	13	100
Flexibilidade das regras de <i>Drawback</i>	4	30,77	2	15,38	1	7,69	5	38,46			1	7,69			13	100
Aquisição de MP com melhor qualidade	2	15,38	2	15,38	2	15,38	3	23,08			2	15,38	2	15,38	13	100
Exigência de melhorias no controle de qualidade	2	15,38			1	7,69	1	7,69	3	23,08	4	30,77	2	15,38	13	100
Conhecimento especializado									1	7,69	5	38,46	7	53,85	13	100
Controle de processos de produção e armazenagem	1	7,69					1	7,69	3	23,08	4	30,77	4	30,77	13	100
Controle fiscal empresarial									2	15,38	7	53,85	4	30,77	13	100
Capacitação gerencial para correta utilização					1	7,69			1	7,69	5	38,46	6	46,15	13	100
Aumento da competitividade			1	7,69	1	7,69	4	30,77	4	30,77	1	7,69	2	15,38	13	100
Maior participação no mercado externo			1	7,69	2	15,38	3	23,08	2	15,38	5	38,46			13	100
Fator de sucesso das exportações	4	30,77	2	15,38	3	23,08	3	23,08	1	7,69					13	100
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>177</b>	<b>15</b>	<b>115</b>	<b>36</b>	<b>277</b>	<b>51</b>	<b>392</b>	<b>42</b>	<b>323</b>	<b>63</b>	<b>485</b>	<b>43</b>	<b>331</b>	<b>273</b>	<b>2100</b>

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2014).

Assim como o controle fiscal, o controle sobre os processos de produção e armazenagem também é fator de importância quando se trata de *Drawback*. Observou-se que mais de 80% das empresas acreditam que para garantir o desempenho e qualidade de sua venda sob o regime, deve-se obter uma preparação logística interna de produção.

Pouco mais de 75% das empresas considera o regime aduaneiro *Drawback* como um processo complexo, no que diz respeito às suas operações em geral. Algo que já vinha sendo demonstrado pelo baixo número de empresas usuárias do regime, com falta de especialização e experiência no mercado internacional.

Quase 70% das respostas foram positivas a respeito de custos. Verificou-se que o *Drawback* realmente permite às empresas diminuir seus custos na aquisição da matéria-prima importada em relação à nacional. Este custo inicial reduzido é um dos principais fatores percebidos pelas empresas, assim como os custos industriais, também citados neste percentual.

“Alcançar o menor custo total significa que os ativos financeiros e humanos aplicados na logística devem ser mínimos” (BAWERSOX; CLOOS; COOPER, 2008, p. 24). Como a logística é um fator que envolve toda a produção e entrega de algum bem desde a compra de matéria-prima, percebe-se que o *Drawback* pode ser decisivo para a geração de valor e redução do custo total nas empresas.

Christopher (2007) também enfatiza o aspecto “custo” como uma das principais funções da administração logística. Para o autor, além da armazenagem, transporte e ações de *marketing*, a logística se baseia no gerenciamento da compra, pois em qualquer setor, aquele que consegue produzir à um custo mais baixo, tende a lucrar mais.

O controle interno de qualidade é interpretado como algo que deve ser constantemente melhorado à medida que a empresa decide utilizar o regime. Segundo Novaes (2001) um dos elementos de uma cadeia produtiva no sistema logístico é o “valor de qualidade”, que deve ser considerado tanto no momento de saída da fábrica quanto no decorrer do processo, por ser um ponto decisivo para a imagem da empresa. Desta forma, para quase 70% dos entrevistados, a qualidade é uma exigência percebida pelas empresas e que contribui para um melhor desempenho das mesmas.

Com relação à agilidade do Ato Concessório e fácil compreensão de normas, pouco mais de 61% das empresas discordaram das afirmações. Essa porcentagem indica que as empresas estão descontentes com a velocidade e burocratização na análise e aprovação do Ato Concessório, além de afirmarem que suas normas e leis não são de fácil compreensão.

O “valor de tempo” é outro fator implicado por Novaes (2001) como elemento na cadeia produtiva, que busca a satisfação do cliente com o cumprimento de prazos. A falta de agilidade no *Drawback* pode de alguma forma estar interferindo nas operações logísticas das empresas, ocasionando atrasos no processo.

Pode-se verificar que quando mencionada a questão de retorno financeiro, 61% dos entrevistados concordaram que as dificuldades na operacionalização do *Drawback* são compensadas pelo retorno financeiro obtido.

Alguns fatores não tiveram tanta evidência com relação à concordância e discordância total, porém representaram metade dos respondentes para algum lado. Das empresas respondentes, mais de 50% acreditam que após a implantação do “*Drawback* Eletrônico” o sistema se tornou mais fácil e eficaz, trazendo velocidade ao processo.

Taylor (2005) confirma que atualmente é praticamente impossível manter uma empresa sem um sistema que interligue informações. A criação de *softwares* e sistemas aliados ao gerenciamento da cadeia de suprimentos trazem benefícios como agilidade e redução de custos, algo que vem acontecendo com a criação do “*Drawback* Eletrônico”.

Observou-se que mais 50% delas acreditam que o *Drawback* proporciona melhorias em sua relação com o mercado externo, permitindo um aumento de sua competitividade e maior participação internacional. Este apoio às vendas que o *Drawback* proporciona, desenvolve capacidades na empresa para que haja desenvolvimento de novos produtos destinados ao comércio exterior.

Se bem planejado, o regime aduaneiro *Drawback* contribui com a melhoria nas operações logísticas de uma empresa. Keedi (2004) também entende a importância da logística como uma vantagem competitiva para as empresas que atuam com comércio exterior, sendo esse conjunto de atividades responsáveis por destacar a organização perante as demais.

Mais de 50% das empresas discordam quando o assunto é a flexibilidade das normas de *Drawback*. O regime não vem apresentando opinião positiva pelas

empresas quando tratado de questões burocráticas, tornando o índice de descontentamento cada vez maior com relação à flexibilização de processo. O que vem de encontro com outra afirmativa que indica que interpretação da legislação referente ao *Drawback* se dá de maneira uniforme e padronizada. Pouco mais de 45% dos respondentes discordam que o regime seja de fácil interpretação e precisão nas normas.

Mais de 45% das empresas admitem que o *Drawback* efetua de forma integrada a vinculação do Ato Concessório com os volumes exportados e declarados no Registro de Exportação. Confirmando a confiabilidade que o regime proporciona, pois apesar das dificuldades percebidas, as empresas entendem que se efetuado de forma padronizada o processo pode se tornar menos complexo.

Porém, observou-se que as empresas ficaram divididas com relação à segurança perante as informações declaradas. Outro fator de confiabilidade que desta vez apresentou pouco mais de 30% para concordância, discordância e neutro.

Um ponto que veio de encontro com a aquisição de matéria-prima no exterior a menor custo, algo confirmado pelas empresas, é o fato de que mais de 45% não acredita que por ser do mercado externo, a matéria-prima seja de melhor qualidade. Moori, Konda e Gardesani (2011), porém, afirmam que para as pequenas empresas a principal vantagem da utilização do *Drawback* é a melhor qualidade dos produtos. Esse ponto divergente talvez se dê ao fato de que as empresas respondentes eram de médio e grande porte, não contemplado essa afirmação dos autores.

De acordo com as respostas entende-se que o principal fator de importação de insumos, nesse caso, é exclusivamente o custo, sendo que a qualidade da matéria-prima não é melhor que no mercado nacional.

Por fim, um fator interessante que apresentou baixo nível de concordância, demonstrando que quase 70% das empresas não definem o *Drawback* como fator de sucesso em suas exportações. Entende-se que o regime não é um ponto decisivo nas exportações e o *Drawback*, como evento secundário para a empresa, não garante o sucesso nas vendas.

Em compensação, Araujo e Sartori (2003) acreditam que o *Drawback* é sim um regime que viabiliza o desenvolvimento da indústria brasileira e fomenta a entrada de dinheiro no país. Porém, não foi entendido pelas empresas como algo que mudasse significativamente suas vendas.

## 5 CONCLUSÃO

A atual concorrência de mercado, baseada na forte especialização em determinados setores da economia, tornou o ambiente de negócios muito mais competitivo. Para manterem-se equilibradas nesse cenário, muitas empresas pensam em expandir suas vendas para outros países, a fim de aumentar sua produção e conseqüentemente seus ganhos com as novas vendas.

O desafio de exportar tornou-se hoje um grande aliado às empresas. Independente de pequena, média ou grande, as organizações que buscam se especializar, não ficam dependentes do mercado nacional. Tanto para as vendas, no caso da importação, quanto para a compra de matéria-prima, na importação, busca-se cada vez mais a qualidade e consolidação de sua marca perante o mercado.

Ao longo dos anos o governo tornou-se um grande parceiro das empresas no sentido de investimentos em políticas de incentivo à atividade exportadora, com a criação de diversos regimes aduaneiros do qual beneficiam e impulsionam as vendas para o exterior. O regime aduaneiro *Drawback* é um deles, do qual vem desde 1966 sofrendo alterações para melhor atender as necessidades dos usuários.

Mais que produzir e vender, as empresas precisam estar atentas à todos os processos envolvidos desde a compra e entrega da matéria-prima, passando pela produção, redução de custos internos e externos, até a entrega no tempo e qualidade desejada pelo cliente. A gestão da cadeia de suprimentos tem representado uma forma de reduzir custos e adquirir recursos de forma estratégica.

Desta forma, o trabalho procurou identificar como um regime aduaneiro especial pode estar interferindo a forma como as empresas lidam com o mercado externo, determinando-se um limite geográfico do Sul do país. O objetivo geral do estudo buscou analisar a utilização do regime aduaneiro *Drawback* nas operações logísticas das empresas exportadoras do Sul de Santa Catarina.

Analisando o primeiro objetivo específico do estudo, que foi identificar o perfil empresarial das empresas usuárias e não usuárias do regime aduaneiro *Drawback*, verificou-se que a maioria das empresas do Sul de Santa Catarina não utiliza o regime. Foi possível verificar que as empresas que utilizam o regime são de médio a grande porte e trabalham com comércio exterior há mais de 10 anos. Diferentemente das empresas não usuárias, das quais apresentaram tendências

para pequeno, médio e grande porte, porém com tempo inferior a 10 anos de contato com o mercado externo.

Confirmou-se que a falta de experiência com o mercado externo e também a necessidade ainda não percebida de importação de insumos, fazem com que as empresas não utilizem o regime. As empresas que se beneficiam, em compensação, podem obter com seu lucro ainda mais necessidade de utilização, tornando as dificuldades algo insignificante perante aos ganhos obtidos.

Outro fator constante foi de que a maioria das empresas usuárias ou não do regime aduaneiro *Drawback*, residem na cidade de Criciúma, com foco para o setor cerâmico, evidenciando que este polo industrial encontra-se cada vez mais competitivo na região, tanto para a importação quanto para a exportação.

Com relação ao segundo objetivo específico, apresentar a utilização do regime aduaneiro *Drawback*, foi possível identificar dados junto à amostra de 13 empresas que se beneficiam do regime. Verificou-se que a modalidade mais utilizada entre as empresas é o *Drawback* Integrado Suspensão, evidenciando que as empresas preferem utilizar o regime com um planejamento prévio de compra, economizando o pagamento de impostos desde o início da operação.

A maioria das empresas usuárias do *Drawback* trabalha com o regime há menos de 10 anos e costumam importar a matéria-prima amparada pelo regime esporadicamente. Porém verificou-se que apesar de importarem poucas vezes ao ano, a exportação referente a essa produção é mais constante caracterizando além de vendas esporádicas, vendas mensais e semanais.

A Ásia é a principal origem da importação de matéria-prima, que costumam ser enviadas pelo modal marítimo. Nas exportações, o principal destino é a América do Sul, evidenciando além do modal marítimo, o modal rodoviário. Entre as matérias-primas amparadas pelo regime, encontram-se em sua maioria produtos químicos utilizados na indústria química e cerâmica.

O terceiro e último objetivo específico foi destacar o impacto do regime aduaneiro *Drawback* como fator competitivo nas operações logísticas das empresas em estudo. No que tange às suas operações logísticas, as empresas percebem a redução dos seus custos industriais com a aquisição de matéria-prima a um menor custo, porém reforçam que se fazem necessários profissionais especializados e constante capacitação da empresa para atender às leis e controles fiscais.

Analisou-se a falta de flexibilidade perante as normas de *Drawback*, o que ocasiona uma difícil compreensão e interpretação padronizada da legislação. Outro ponto identificado foi de que não há agilidade na realização do Ato Concessório, um fato que impede que a logística da empresa siga o seu fluxo de operações normalmente. Apesar de um bom aliado das empresas no incremento de suas vendas e criação de novos produtos destinados ao mercado internacional, as empresas não consideram o regime aduaneiro *Drawback* como fator de sucesso nas suas exportações.

Como proposta, sugere-se que as empresas não usuárias do regime aduaneiro *Drawback* procurem se informar mais a respeito dos seus benefícios e de como o sistema funciona, para que se a empresa ainda não está efetivamente inserida no comércio exterior, esse possa ser um impulso em suas importações/exportações. Esta mesma sugestão se dá às empresas que ainda não começaram suas atividades com o mercado internacional. Mesmo não tendo participado da pesquisa, vê-se a necessidade de que as empresas ampliem suas vendas, através de um primeiro contato com *trading companies* ou assessorias de comércio exterior que poderão dar todo o suporte necessário pra as primeiras operações.

A pesquisa limitou-se exclusivamente à região Sul de Santa Catarina, portanto percebe-se a viabilidade de estudo em outras áreas do estado. Como proposta para estudos futuros a partir deste tema, recomenda-se uma pesquisa com outras regiões do estado, bem como uma análise geral da situação de Santa Catarina frente à utilização do regime aduaneiro *Drawback* ou um setor em específico que se torne relevante para o tema.

Conclui-se que o tema é de bastante relevância para profissionais de comércio exterior, assim como para acadêmicos que buscam especialização e informações mais profundas a respeito. Com o tempo, o regime se torna cada vez mais divulgado, entretanto poderia estar sendo mais utilizado pelas empresas, dada a falta de profissionais capacitados em operacionalizar o regime.

## REFERÊNCIAS

AMREC. Associação dos Municípios da Região Carbonífera. **Histórico**. Criciúma, AMREC: 2014. Disponível em: <<http://www.amrec.com.br/conteudo/?item=789&fa=788&PHPSESSID=p7tt4hk7a80e5n1mpakgdi9dq7#>>. Acesso em: 21 abr. 2014.

ARAUJO, Ana Clarissa Masuko dos Santos; SARTORI, Angela. **Drawback e o comércio exterior: visão jurídica e operacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2003. 346 p.

ASHIKAGA, Carlos Eduardo Garcia. **Análise da tributação: na importação e na exportação**. São Paulo: Aduaneiras, 2004. 201 p.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial**. 5. ed. Porto alegre: Bookman, 2006. 116 p.

\_\_\_\_\_. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. 1. ed. 19. reimpr. São Paulo: Atlas, 2007. 388 p.

BARBETTA, Pedro Alberto. **Estatística aplicada às ciências sociais**. 4. ed. rev. e amp. Florianópolis: Ed. UFSC, 2001. 338 p.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento**. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2004. 594 p.

\_\_\_\_\_. COOPER, M. Bixby. **Gestão da cadeia de suprimentos e logística**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008. 442 p.

BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009**. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2009/dec6759.htm>>. Acesso em: 21 out. 2013.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 8.010, de 16 de maio de 2013a**. Altera o Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2013/dec8010.htm>>. Acesso em: 22 out. 2013.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966**. Dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos-leis/DecLei3766.htm>>. Acesso em: 06 set. 2013.

\_\_\_\_\_. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, MDIC. **Cartilha do Drawback Integrado**. 2011. 19 p. Disponível em: <[http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl\\_1311196743.pdf](http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1311196743.pdf)>. Acesso em: 25 ago. 2013.

\_\_\_\_\_. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, MDIC. **Exportadores brasileiros podem contribuir em consulta sobre o Drawback Integrado Suspensão**. 2013b. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/noticia.php?area=5&noticia=12915>>. Acesso em: 18 maio 2014.

\_\_\_\_\_. **Portaria Conjunta RFB/SECEX nº 467, de 25 de março de 2010**. Disciplina o regime especial de Drawback Integrado, que suspende o pagamento dos tributos que especifica. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/portarias/2010/PortariaConjunta/portconjuntaRFBSECEX467.htm>>. Acesso em: 21 out. 2013.

\_\_\_\_\_. **Portaria nº 11, de 25 de agosto de 2004**. Consolida as disposições regulamentares das operações do Regime Aduaneiro Especial de Drawback. Disponível em: <[http://www.mdic.gov.br/arquivo/legislacao/portarias/secex/2004/prtsecex11\\_2004.pdf](http://www.mdic.gov.br/arquivo/legislacao/portarias/secex/2004/prtsecex11_2004.pdf)>. Acesso em: 20 out. 2013.

CASTRO, José Augusto de. **Exportação: aspectos práticos e operacionais**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001. 325 p.

CAVANHA FILHO, Armando Oscar. **Logística: novos modelos**. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2001. 167 p.

CHRISTOPHER, Martin. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos**. São Paulo: Thomson, 1997. 240 p.

\_\_\_\_\_. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: criando redes que agregam valor**. 2. ed. São Paulo: Thomson, 2007. 308 p.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2007. 248 p.

DORNIER, Philippe-Pierre *et al.* **Logística e operações globais: texto e casos**. São Paulo: Atlas, 2000. 721 p.

DRAWBACK: legislação básica. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002. 113 p.

FERREIRA, Karine Araújo; RIBEIRO, Priscilla Cristina Cabral. Tecnologia da informação e logística: os impactos do EDI nas operações logísticas de uma empresa do setor automobilístico. In: Encontro Nacional de Engenharia de Produção, 23., 2003, Minas Gerais. **ABEPRO**. Minas Gerais: Ouro Preto, 2003. Disponível em: <[http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2003\\_TR0901\\_0530.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2003_TR0901_0530.pdf)>. Acesso em: 04 out. 2013.

FIESC. Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. **Diagnóstico do setor exportador catarinense 2011**. Florianópolis: FIESC, 2011. 48 p. Disponível em: <[http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/site\\_topo/publicacoes/info/diagnostico-do-setor-exportador-catarinense-1](http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/site_topo/publicacoes/info/diagnostico-do-setor-exportador-catarinense-1)>. Acesso em: 09 set. 2013.

\_\_\_\_\_. **Santa Catarina em dados**: unidade de política econômica e industrial. Florianópolis: FIESC, 2012. 152 p. Disponível em: <[http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/site\\_topo/pei/produtos/show/id/46](http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/site_topo/pei/produtos/show/id/46)>. Acesso em: 25 ago. 2013.

\_\_\_\_\_. **Santa Catarina em dados**: unidade de política econômica e industrial. Florianópolis: FIESC, 2013. 176 p. Disponível em: <[http://www4.fiescnet.com.br/images/business/publicacoes/sc\\_in\\_dados\\_2013.pdf](http://www4.fiescnet.com.br/images/business/publicacoes/sc_in_dados_2013.pdf)>. Acesso em: 21 maio 2013.

FIGUEIREDO, Kleber Fossatti; FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter (Org.). **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos**: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos. São Paulo: Atlas, 2003. 483 p.

FLEURY, Paulo Fernando; WANKE, Peter; FIGUEIREDO, Kleber Fossatti. **Logística empresarial: a perspectiva brasileira**. São Paulo: Atlas, 2000. 372 p.

GARCIA, Luiz Martins. **Exportar**: rotinas e procedimentos incentivos e formação de preços. 6. ed. São Paulo: Aduaneiras, 1997. 217 p.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007. 175 p.

GOMES, Carlos Francisco Simões; RIBEIRO, Priscilla Cristina Cabral. **Gestão da cadeia de suprimentos integrada à tecnologia da informação**. São Paulo: Thomson, 2004. 360 p.

KEEDI, Samir. **Logística de transporte internacional**: veículo prático de competitividade. São Paulo: Aduaneiras, 2004. 176 p.

KMETEUK FILHO, Osmir. **Pesquisa e análise estatística**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 2005. 197p.

KUSSANO, Marilin Ribeiro; BATALHA, Mário Otávio. Custos logísticos agroindustriais: avaliação do escoamento da soja em grão do Mato Grosso para o mercado externo. **Gestão & Produção**, São Carlos, v. 19, n. 3, p. 619-632, 2012. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-530X2012000300013&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-530X2012000300013&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 13 out. 2013.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do trabalho científico**: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1992. 214 p.

\_\_\_\_\_. **Fundamentos de metodologia científica**. 4 ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2001. 288 p.

LARRAÑAGA, Félix Alfredo. **A gestão logística global**. São Paulo: Aduaneiras, 2003. 252 p.

LOGÍSTICA empresarial: qual a relação entre as etapas do processo logístico e a satisfação dos clientes? Belo Horizonte: Gestão & Negócios, [2008]. 1 DVD (25 min), son., color.

MAÇADA, Antônio Carlos Gastaud; FELDENS, Luis Felipe; SANTOS, André Moraes dos. Impacto da tecnologia da informação na gestão das cadeias de suprimentos: um estudo de casos múltiplos. **Gest. Prod.**, São Carlos, v. 14, n. 1, p. 1-12, jan./abr. 2007. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-530X2007000100002&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-530X2007000100002&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 19 out. 2013.

MACHLINE, Claude. Cinco décadas de logística empresarial e administração da cadeia de suprimentos no Brasil. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 51, n. 3, p. 227-231, jun. 2011. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-75902011000300003&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-75902011000300003&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 13 out. 2013.

MARQUES, Alexandre de Moura. **Comércio exterior**: aspectos legais relativos às operações de comércio exterior e internacional. Porto Alegre: Síntese, 1999. 83 p.

MEDEIROS, Saulo Emmanuel Rocha de *et al.* Logística hospitalar: um estudo sobre as atividades do setor de almoxarifado em hospital público. **Revista de Administração UFSM**, Santa Maria, v.2, n.1, p. 59-79, jan./abr. 2009. Disponível em: <<http://cascavel.ufsm.br/revistas/ojs-2.2.2/index.php/reaufsm/article/view/1278/0>>. Acesso em: 13 out. 2013.

MERCOSUL, Mercado Comum do Sul. **Quais são os objetivos e princípios do MERCOSUL?** Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 2014. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/perguntas-mais-frequentes-sobre-integracao-regional-e-mercosul-1/sobre-integracao-regional-e-mercosul>>. Acesso em: 18 maio 2014.

MOORI, Roberto Giro; BENEDETTI, Mauricio Henrique; KONDA, Sussumo Tatenauti. O regime aduaneiro de drawback em operações logísticas internacionais. **Pretexto**, Belo Horizonte, v. 13, n. 1, p. 114-133, jan./mar. 2012. Disponível em: <<http://www.fumec.br/revistas/index.php/pretexto/article/view/1033/0>>. Acesso em: 21 out. 2013.

\_\_\_\_\_. *et al.* A influência do Drawback nas atividades logísticas em empresas de bens de capital mecânico. **Revista de Administração e Inovação**, v. 9, n. 4, p. 68-95, out./dez. 2012. Disponível em: <<http://www.revistarai.org/rai/article/view/763>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

\_\_\_\_\_. KONDA, Sussumo Tatenauti; GARDESANI, Roberto. Regime aduaneiro do drawback em empresas de bens de capital. **Gestão & Regionalidade**, São Caetano do Sul, v. 27, n. 80, p. 85-96, maio/ago. 2011. Disponível em: <[http://seer.uscs.edu.br/index.php/revista\\_gestao/article/view/1264](http://seer.uscs.edu.br/index.php/revista_gestao/article/view/1264)>. Acesso em: 21 out. 2013.

NOVAES, Antônio Galvão. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação**. Rio de Janeiro: Campus, 2001. 409 p.

PARRA, Paulo H.; PIRES, Sílvio R. I. Análise da gestão da cadeia de suprimentos na indústria de computadores. **Gest. Prod.**, São Carlos, v. 10, n. 1, p.1-15, abr. 2003. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-530X2003000100002&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-530X2003000100002&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 19 out. 2013.

PIRES, Sílvio R. I. **Gestão da cadeia de suprimentos (supply chain management)**: conceitos, estratégias, práticas e casos. São Paulo: Atlas, 2004. 310 p.

PONTES, Heráclito Lopes Jaguaribe; DO CARMO, Breno Barros Telles; PORTO, Arthur José Vieira. Problemas logísticos na exportação brasileira da soja em grão. **Revista Eletrônica Sistemas & Gestão**, v. 4, n. 2, p. 155-181, maio/ago. 2009. Disponível em: <<http://www.uff.br/sq/index.php/sq/article/view/V4N2A5/V4N2A5>>. Acesso em: 13 out. 2013.

ROCGA, Isa de Oliveira; VIDAL, Leandro Moraes; GUTERRES, Cassio Donadel. Análise da infra-estrutura logística das indústrias exportadoras de grande porte de Santa Catarina. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, Taubaté - SP, v. 7, n. 3, p. 52-75, set./dez. 2011. Disponível em: <<http://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/viewArticle/510>>. Acesso em: 14 out. 2013.

ROCHA, Adilson Carlos da *et al.* Gestão da Cadeia de Suprimentos e Sustentabilidade: um estudo bibliométrico da produção científica na base Web of Science. **Revista Brasileira de Administração Científica**, Aquidabã, v. 4, n.1, p.155-170, jan./jun. 2013. Disponível em: <<http://www.arvore.org.br/seer/index.php/rbadm/article/view/ESS2179-684X.2013.001.0010>>. Acesso em: 19 out. 2013.

ROESCH, Sylvia Maria Azevedo; BECKER, Grace Vieira; MELLO, Maria Ivone de. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração**: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2007. 308 p.

SAMPIERI, Roberto Hernández; COLLADO, Carlos Fernández; LUCIO, Pilar Baptista. **Metodologia de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: McGraw-Hill, 2006. 583 p.

SANTOS, Antonio Raimundo dos. **Metodologia científica**: a construção do conhecimento. 6. ed. rev. Rio de Janeiro: DP & A, 2004. 166 p.

TAYLOR, David A. **Logística na cadeia de suprimentos**: uma perspectiva gerencial. São Paulo: Pearson Addison Wesley, 2005. 350 p.

VAZ, José Carlos; LOTTA, Gabriela Spanghero. A contribuição da logística integrada às decisões de gestão das políticas públicas no Brasil. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 45, n. 1, p. 107-139, fev. 2011. Disponível em:

<[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-76122011000100006&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122011000100006&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 13 out. 2013.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Atlas, 2011. 175 p.

VERGARA, Sylvia Constant. **Métodos de pesquisa em administração**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2010a. 277 p.

\_\_\_\_\_. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2010b. 94 p.

VIANNA, Ilca Oliveira de Almeida. **Metodologia do trabalho científico: um enfoque didático da produção científica**. São Paulo: EPU, 2001. 288 p.

## APÊNDICE

## APÊNDICE A - Questionário aplicado às empresas exportadoras.

**QUESTIONÁRIO SOBRE DRAWBACK****\*Obrigatório****A sua empresa é usuária ou já utilizou o Regime Aduaneiro Drawback? \***

Caso a resposta seja negativa, somente responda as questões vinculadas ao Perfil Empresarial.

- Sim
- Não

**Perfil Empresarial****Enquadramento do setor industrial: \***

- Alimentício
- Têxtil e Vestuário
- Máquinas e Equipamentos
- Metalurgia e Produtos de Metal
- Tecnologia/Informática
- Cerâmica
- Mobiliário
- Madeira
- Máquinas, Aparelhos e Materiais Elétricos
- Produtos de Plásticos
- Veículos Automotores/Autopeças
- Indústria Naval
- Celulose e Papel
- Outro:

**Enquadramento quanto ao porte: \***

- Microempresa
- Pequena
- Média
- Grande

**Tempo de trabalho no comércio internacional: \***

- Menos que 5 anos
- Entre 5 a 10 anos

- Entre 10 a 15 anos
- Entre 15 a 20 anos
- Entre 20 a 25 anos
- Entre 25 a 30 anos
- Mais de 30 anos

**Qual a cidade da empresa? \***

- Balneário Rincão
- Cocal do Sul
- Criciúma
- Forquilha
- Içara
- Lauro Muller
- Morro da Fumaça
- Nova Veneza
- Orleans
- Siderópolis
- Treviso
- Urussanga

### ***Utilização do Regime Aduaneiro Drawback***

Se a empresa utiliza ou já utilizou o Drawback, é de suma importância que sejam respondidas todas as questões abaixo. Caso sua empresa não utilize este Regime Aduaneiro, favor clicar em "Enviar" para concluir o questionário.

**Quais modalidades de Drawback são utilizadas por sua empresa?**

- Drawback Integrado Suspensão
- Drawback Integrado Isenção
- Drawback Integrado Restituição
- Drawback Verde Amarelo

**Qual o tempo de trabalho com o Regime Aduaneiro Drawback?**

- Menos que 5 anos
- Entre 5 a 10 anos
- Entre 10 a 15 anos
- Entre 15 a 20 anos
- Entre 20 a 25 anos
- Entre 25 a 30 anos

- Mais de 30 anos

**Cite os materiais ou matérias-primas vinculadas ao Regime Aduaneiro Drawback:**

**Qual é a frequência dos embarques (importação) vinculados ao Regime Aduaneiro Drawback?**

- Esporadicamente
- Semanal
- Quinzenal
- Mensal
- Bimestral
- Trimestral
- Semestral

**Qual é a frequência dos embarques (exportação) vinculados ao Regime Aduaneiro Drawback?**

- Esporadicamente
- Semanal
- Quinzenal
- Mensal
- Bimestral
- Trimestral
- Semestral

**Qual a origem do material adquirido com a vinculação do Drawback?**

- Brasil
- América do Sul
- América Central
- América do Norte
- Europa
- Ásia
- Oriente Médio
- África

**Qual o destino do material adquirido com a vinculação do Drawback?**

- Brasil
- América do Sul
- América Central
- América do Norte
- Europa







**ANEXO**

ANEXO A - Fragmento do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966.

**Publicação DOU de 21.11.1966**

**Dispõe sobre o imposto de importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências.**

**CAPÍTULO III -  
Importações Vinculadas à Exportação**

**Art.75** - Poderá ser concedida, na forma e condições do regulamento, suspensão dos tributos que incidem sobre a importação de bens que devam permanecer no país durante prazo fixado.

§ 1º - A aplicação do regime de admissão temporária ficará sujeita ao cumprimento das seguintes condições básicas:

- I - garantia de tributos e gravames devidos, mediante depósito ou termo de responsabilidade;
- II - utilização dos bens dentro do prazo da concessão e exclusivamente nos fins previstos;
- III - identificação dos bens.

§ 2º - A admissão temporária de automóveis, motocicletas e outros veículos será concedida na forma deste artigo ou de atos internacionais subscritos pelo Governo brasileiro e, no caso de aeronave, na conformidade, ainda, de normas fixadas pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 3º - A disposição do parágrafo anterior somente se aplica aos bens de pessoa que entrar no país em caráter temporário.

~~§ 4º - ( Vide Medida Provisória nº 497, de 27 de julho de 2010 )~~

§ 4º A Secretaria da Receita Federal do Brasil disporá sobre os casos em que poderá ser dispensada a garantia a que se refere o inciso I do § 1º. ( Incluído pela Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010 )

**Art.76** - O Departamento de Rendas Aduaneiras poderá disciplinar, com a adoção das cautelas que forem necessárias a entrada dos bens a que se refere o § 2º do artigo anterior, quando importados por brasileiro domiciliado ou residente no exterior, que entre no país em viagem temporária.

**Art.77** - Os bens importados sob o regime de admissão temporária poderão ser despachados, posteriormente, para consumo, mediante cumprimento prévio das exigências legais e regulamentares.

**Art.78** - Poderá ser concedida, nos termos e condições estabelecidas no regulamento:

I - restituição, total ou parcial, dos tributos que hajam incidido sobre a importação de mercadoria exportada após beneficiamento, ou utilizada na fabricação, complementação ou acondicionamento de outra exportada;

II - suspensão do pagamento dos tributos sobre a importação de mercadoria a ser exportada após beneficiamento, ou destinada à fabricação, complementação ou acondicionamento de outra a ser exportada;

III - isenção dos tributos que incidirem sobre importação de mercadoria, em quantidade e qualidade equivalentes à utilizada no beneficiamento, fabricação, complementação ou acondicionamento de produto exportado.

§ 1º - A restituição de que trata este artigo poderá ser feita mediante crédito da importância correspondente, a ser ressarcida em importação posterior.

~~§ 2º - O regulamento estabelecerá limite mínimo para aplicação dos regimes previstos neste capítulo. (Vide Medida Provisória nº 497, de 27 de julho de 2010) (Revogado pela Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2010 )~~

§ 3º - Aplicam-se a este artigo, no que couber, as disposições do § 1º do art.75.