

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC

CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS

JAÍNE KAMMER

**ENTREPOSTO ADUANEIRO: UMA ANÁLISE DAS VANTAGENS LOGÍSTICAS E
ECONÔMICAS NA UTILIZAÇÃO DESTE REGIME ADUANEIRO ESPECIAL**

CRICIÚMA

2018

JAÍNE KAMMER

**ENTREPOSTO ADUANEIRO: UMA ANÁLISE DAS VANTAGENS LOGÍSTICAS E
ECONÔMICAS NA UTILIZAÇÃO DESTE REGIME ADUANEIRO ESPECIAL**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado para obtenção do Grau de Bacharel no curso de Ciências Contábeis da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof.^a. Esp. Patriele de Faveri Fontana

CRICIÚMA

2018

JAÍNE KAMMER

**ENTREPOSTO ADUANEIRO: UMA ANÁLISE DAS VANTAGENS LOGÍSTICAS E
ECONÔMICAS NA UTILIZAÇÃO DESTE REGIME ADUANEIRO ESPECIAL**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado
pela Banca Examinadora para obtenção do
Grau de Bacharel, no Curso de Ciências
Contábeis da Universidade do Extremo Sul
Catarinense, UNESC, com Linha de Pesquisa
em Contabilidade de Custos

Criciúma, 04 de julho de 2018

BANCA EXAMINADORA

Professora Patriele de Faveri Fontana – Especialista – UNESC – Orientador

Professor Valcir Mantovani – Especialista – UNESC – Examinador 1

Professor Julio Cesar Farias Zilli – Mestre – UNESC – Examinador 2

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por toda a força, saúde e confiança recebida para encarar cada dificuldade que se fez presente no caminho que me trouxe até aqui, para realização de um sonho.

A toda a minha família e amigos, em especial aos meus pais, José e Angelina, e as minhas irmãs, Janaina e Jaqueline, que nunca mediram esforços para batalhar comigo em cada conquista, e sempre me oferecendo todo apoio e amor em cada dificuldade encontrada. Devo muito a vocês pela pessoa que me tornei hoje.

Ao meu namorado João, que sempre esteve presente neste caminho acadêmico e que sempre me deu amparo em cada dificuldade e sempre me fez acreditar que tudo seria possível.

As minhas colegas de trabalho, Denise e Luana, por todo conhecimento compartilhado, por toda motivação e apoio ao decorrer deste trabalho.

As minhas amigas Bruna, Jaqueline e Ana Paula, que sempre me ouviram e me deram motivação para persistir nesta caminhada.

A Universidade e ao curso de Ciência Contábeis, por todo os recursos e apoio necessário para que a minha graduação se tornasse completa, agradeço imensamente pela família que aqui construí.

A minha orientadora, Patriele, por todo apoio e paciência, você foi fundamental nesta conquista e te agradeço de coração por todo incentivo.

E a todas as pessoas aqui não citadas mais que se fizeram presentes em toda a minha caminhada, meu muito obrigada!

RESUMO

KAMMER, Jaíne. **Entrepósito aduaneiro: uma análise das vantagens logísticas e econômicas na utilização deste regime aduaneiro especial**. 2018. 69 p. Orientadora: Prof.^a Esp. Patriele de Faveri Fontana. Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em Ciências Contábeis. Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC. Criciúma – SC.

Diante ao cenário econômico atual, é de suma importância que as empresas que pretendem ingressar no comércio exterior, tenham conhecimento dos incentivos e benefícios fiscais que o governo federal disponibiliza para que as mesmas se consolidem no mercado possuindo preços mais atraentes no produto final. Diante disso, o presente trabalho tem por propósito apresentar o Regime Especial de Entrepósito Aduaneiro como uma ferramenta estratégica, logística e econômica, para empresas que por muitas vezes não ingressam no comércio internacional por falta de capital de giro ou por temerem atrasos na sua linha de produção. Visto que este benefício, concedido pelo governo federal, tem o propósito de permitir que as mercadorias sejam retiradas em parcelas do recinto alfandegado, que a mesma se encontra, e os valores de tributos e custos que envolvem todo este processo são somente desembolsados na sua efetiva nacionalização. Seguindo este contexto, o presente trabalho possui como objetivo identificar as vantagens logísticas e econômicas obtidas em um processo de importação de insumo ou matéria-prima com a utilização do regime especial de entreposto aduaneiro, sendo que, para alcançar este objetivo, é necessário contextualizar a história do comércio exterior brasileiro, modalidades de importação existentes, tributos, custos e despesas existentes em uma operação de importação, descrever os requisitos necessários para a aplicação do regime especial de entreposto aduaneiro e as vantagens existentes, explanar sobre a visão estratégica e por fim apresentar o estudo que comprova que a aplicação deste regime em questão é vantajosa. Foi utilizada como metodologia de pesquisa o caráter descritivo, por meio de pesquisa bibliográfica, com uma abordagem essencialmente qualitativa, com características quantitativas e por fim, para evidenciar todos os resultados obtidos com esta pesquisa se aplicou o estudo de caso. Apurou-se então, que é extremamente vantajoso a utilização do regime especial de entreposto aduaneiro, contendo vantagens logísticas e econômicas para a empresa que pretende realizar a importação, porém a mesma deve observar todas as variáveis e custos que podem interferir na importação desejada.

Palavras-chave: Comércio exterior. Regimes aduaneiros especiais. Entrepósito Aduaneiro. Custos. Importação.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Modalidades de importação existentes	17
Quadro 2 – Tipos de modais existentes no Brasil	18
Quadro 3 – <i>Incoterms-2000</i> existentes e suas devidas finalidade	20
Quadro 4 – Despesas acessórias existentes nos processos de importação.....	22
Quadro 5 – Tributos incidentes na importação para desembaraço aduaneiro	24
Quadro 6 – Tributos suspensos no registro da DA.....	36
Quadro 7 – Descrição das mercadorias declaradas na DA.....	36
Quadro 8 – Simulação de importação direta sem utilização de regime especial.....	37
Quadro 9 – Espelho de nota fiscal de entrada com todos os custos e despesas embutidos.....	39
Quadro 10 – Custos para registro do estoque da importação direta rateados por produto	41
Quadro 11 – Variáveis para rateio dos custos por produto	43
Quadro 12 – Dados utilizados para a nacionalização da primeira retirada	44
Quadro 13 – Espelho de nota fiscal de entrada com todos os custos e despesas embutidos na primeira retirada.....	44
Quadro 14 – Custos da importação direta rateados por produto, na primeira nacionalização.....	46
Quadro 15 – Dados utilizados para a nacionalização da segunda retirada.....	47
Quadro 16 – Espelho de nota fiscal de entrada com todos os custos e despesas embutidos na segunda retirada	48
Quadro 17 – Custos da importação direta rateados por produto, na segunda nacionalização.....	50
Quadro 18 – Dados utilizados para a nacionalização da terceira retirada	51
Quadro 19 – Espelho de nota fiscal de entrada com todos os custos e despesas embutidos na terceira retirada.....	52
Quadro 20 – Custos da importação direta rateados por produto, na terceira nacionalização.....	53
Quadro 21 – Simulação de aplicação do montante em poupança	55

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRMM	Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante
ART.	Artigo
BACEN	Banco Central do Brasil
BL	<i>Bill of Lading</i>
CAMEX	Câmara de Comércio Exterior
CE	Conhecimento de Embarque
CIF	<i>Cost, Insurance and Freight</i>
CMN	Conselho Monetário Nacional
CIP	<i>Carriage and Insurance Paid To</i>
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
CFR	<i>Cost and Freight</i>
CPT	<i>Carriage Paid To</i>
DA	Declaração de Importação Admissão em Entrepósito Aduaneiro
DAF	<i>Delivered At Frontier</i>
DES	<i>Delivered Ex Ship</i>
DEQ	<i>Delivered Ex Quay</i>
DDP	<i>Delivered Duty Paid</i>
DDU	<i>Delivered Duty Unpaid</i>
DARF	Documento de Arrecadação de Receitas Federais
DI	Declaração de Importação
EXW	<i>Ex Works</i>
FAS	<i>Free Alongside Ship</i>
FCA	<i>Free Carrier</i>
FOB	<i>Free On Board</i>
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
II	Imposto de Importação
IN	Instrução Normativa
IOF	Imposto sobre operações de crédito, câmbio e seguro, ou relativas a títulos ou valores mobiliários
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
KG	Quilograma
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul

MDIC	Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
Nº	Número
NCM	Nomenclatura Comum do Mercosul
PIS	Programa Integração Social
QUANT.	Quantidade
RA	Regulamento Aduaneiro
R\$	Reais
RFB	Receita Federal do Brasil
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior
SRF	Secretaria da Receita Federal
TEC	Tarifa Externa Comum
THC	<i>Terminal Handling Charge</i>
TIPI	Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados
US\$	Dólar
VA	Valor Aduaneiro
VCMV	Valor das Mercadorias na Condição da Venda
VMLD	Valor da Mercadoria no Local de Descarga
VMLE	Valor da mercadoria ajustado ao local de embarque
VUCV	Valor da mercadoria por unidade comercializada

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 TEMA, PROBLEMA E QUESTÃO PROBLEMA	10
1.2 OBJETIVOS	11
1.3 JUSTIFICATIVA	11
1.4 ESTRUTURA DO ESTUDO	13
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	14
2.1 COMÉRCIO EXTERIOR	14
2.1.1 Comércio exterior brasileiro	15
2.1.2 Importação	16
2.1.2.1 Custos e despesas da importação	17
2.1.2.1.1 <i>Transporte Internacional</i>	18
2.1.2.1.2 <i>Seguro</i>	19
2.1.2.1.3 <i>Despesas Acessórias</i>	22
2.1.2.1.4 <i>Despesas Aduaneiras</i>	23
2.1.2.2 Tributos na Importação.....	23
2.1.3 Regimes aduaneiros especiais	25
2.1.3.1 Entrepósito aduaneiro na importação	25
2.1.3.1.1 <i>Beneficiários</i>	27
2.1.3.1.2 <i>Prazos de vigência</i>	28
2.1.3.1.3 <i>Vantagens logísticas e econômicas</i>	29
2.2 VISÃO ESTRATÉGICA DA ENTREPOTAGEM DE CARGA	30
2.2.1 Administração financeira	31
2.2.2 Administração de estoques	31
3 METODOLOGIA DA PESQUISA	33
3.1 ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO.....	33
3.2 PROCEDIMENTOS PARA COLETA E ANÁLISE DOS DADOS.....	34
4 ESTUDO DE CASO	35
4.1 INFORMAÇÕES SOBRE A MERCADORIA IMPORTADA	35
4.2 ENTREPOTAMENTO DE CARGA	37
4.2.1 Importação direta sem utilização de regime especial	37
4.2.2 Processo de importação direta com a utilização do regime de entreposto aduaneiro	43

4.2.2.1 Primeira retirada da carga entrepostada	43
4.2.2.2 Segunda retirada da carga entrepostada	47
4.2.2.3 Terceira retirada da carga entrepostada	51
4.2.3 Viabilidade do entrepostamento de carga	54
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	57
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	59
APÊNDICE(S)	63

1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo, serão apresentados o tema da pesquisa, o problema, a questão de pesquisa e por fim o objetivo geral e os objetivos específicos.

1.1 TEMA, PROBLEMA E QUESTÃO PROBLEMA

O fenômeno da globalização favorecido pelo avanço da tecnologia tem contribuído muito para a aproximação dos povos e nações, seja na dimensão social, econômica ou ambiental. Pela ótica da economia, esta interligação ajuda nas relações internacionais entre os países e agiliza os acordos e as negociações entre as partes envolvidas.

No Brasil não foi diferente, os processos de importação e exportação começaram a fazer parte do cotidiano das empresas brasileiras, isto vem a contribuir muito com o crescimento da economia do país.

As empresas que ingressaram no mercado internacional abriram boas oportunidades de negócio, com o intuito de prospectar e conquistar novos clientes e parceiros. Por meio de boas estratégias para o mercado internacional as empresas conseguem lançar seus produtos e serviços de forma global, de forma a obter mais abrangência e conseqüentemente maior competitividade.

Em função da alta competitividade do mercado as empresas brasileiras estão gerenciando e controlando seus custos como uma alternativa para aumentar a lucratividade. Uma das formas que algumas empresas encontram para reduzir custos é buscar no comércio internacional, fornecedores que ofereçam preços mais competitivos de insumos e matérias-primas.

No sistema aduaneiro brasileiro existem alguns regimes aduaneiros especiais que podem propiciar benefícios fiscais para aquelas empresas que neles se enquadram. Esta pode ser uma forma de maximizar resultados e também dar subsídios e favorecer o setor produtivo.

Diante do cenário descrito acima, faz-se a seguinte questão: Quais as vantagens logísticas e econômicas obtidas em um processo de importação de um insumo ou matéria-prima com a utilização do regime especial de entreposto aduaneiro na importação?

1.2 OBJETIVOS

O objetivo geral deste trabalho consiste em identificar as vantagens logísticas e econômicas obtidas num processo de importação com a utilização do regime especial de entreposto aduaneiro.

Para alcançar o objetivo geral, tem-se como objetivos específicos:

- Contextualizar sobre o comércio exterior brasileiro;
- Caracterizar os tipos de modalidades de importação;
- Apurar as alternativas da utilização do regime especial de entreposto aduaneiro como estratégia competitiva;
- Analisar as vantagens logísticas e econômicas existentes na aplicação do regime especial de entreposto aduaneiro.

1.3 JUSTIFICATIVA

O crescimento do número de empresas multinacionais instaladas no Brasil contribui muito para o aumento das importações e exportações, o que possibilita negociações em âmbito internacional de produtos e serviços que por muitas vezes se torna difícil adquiri-los no território nacional. Com o acesso aos mercados internacionais, facilitou às negociações com outros países, visto que as empresas procuram sempre por lucros e perspectivas futuras, de forma a manter sempre a preocupação de novos aliados na busca da abertura de mercado.

As empresas que atuam no ramo de comércio internacional conquistam com mais propriedade a inovação, o que possibilita, na maioria das vezes, ultrapassar a concorrência com preço satisfatório. Isso acontece, pois, as empresas estão na busca de redução de custo para conseguir preços mais atrativos, e estas que atuam no mercado internacional, possuem uma gama grande de regimes aduaneiros especiais que possibilitam a redução de custos e tempo de espera pelo produto desejado.

Diante da atual situação econômica do Brasil, as empresas brasileiras concentram esforços na área de produção, de modo a otimizar seus processos e reduzir seus custos. Esta é uma das formas para se manterem competitivas no mercado. Além disto, as empresas buscam outras alternativas para melhorar seus

resultados, e entre elas, uma forma é possuir uma ferramenta estratégica capaz de estudar uma possível redução na carga tributária e da burocracia que envolvem os processos para a nacionalização de produtos importados.

Ao se falar em economia, a balança comercial brasileira em 2017 apontou que o Brasil importou o montante de US\$ 150.749 milhões de dólares, possuindo como produto principal na importação os manufaturados, o que compõem 84,9% das importações brasileiras neste mesmo ano, ao se comparar com os índices de 2016 as importações brasileiras aumentaram em cerca de 9,60%. É importante salientar que Santa Catarina em relação as operações de 2017, se consagrou com a segunda colocação do ranking dos estados brasileiros mais importadores, perdendo apenas para São Paulo (MDIC, 2018). Com esses dados pode-se perceber que Santa Catarina é um estado que adotou o comércio internacional como um aliado na sua linha de produção e comércio.

A partir do exposto acima, este trabalho possui a intenção de apresentar o regime especial de entreposto aduaneiro aos leitores que pretendem obter maior conhecimento sobre o mercado internacional. O regime especial de entreposto aduaneiro, quando bem entendido e aplicado, pode trazer vantagens logísticas, econômicas e estratégicas para aquelas empresas que pretendem importar.

Em muitos casos, as empresas que querem entrar para o comércio internacional, muitas vezes, não possuem capital para aumento de armazém, mão de obra para a estocagem destes produtos pelo prazo mínimo de uma nova etapa de produção ou não possuem capital de giro para financiar as operações e é por meio destes regimes especiais que as empresas enquadradas conseguem um maior tempo para o pagamento dos tributos incidentes na operação, resultando então na viabilidade destes processos, pois a carga entrepostada não é nacionalizada no momento de sua chegada em território nacional.

Este estudo contribuirá para o ambiente acadêmico de modo a proporcionar conhecimento de custos relacionados ao comércio exterior e redução de custos com a utilização de uma ferramenta estratégica. Para a carreira profissional este trabalho também proporcionará uma base de conhecimento, pois se trata de um exemplo prático que ajudará profissionais da área de importação e exportação em futuras análises e tomada de decisão.

1.4 ESTRUTURA DO ESTUDO

Este estudo está organizado de acordo com as seguintes etapas: introdução, fundamentação teórica; procedimentos metodológicos; análises e discussão dos resultados empíricos; e considerações finais.

A fundamentação teórica aglutina os estudos teóricos acerca das vantagens logísticas e econômicas ligadas a utilização do regime especial de entreposto aduaneiro. Em seguida, apresenta-se os procedimentos metodológicos com o método, abordagem, objetivos, estratégia e técnicas de pesquisa. Posteriormente, são discutidos os resultados e suas relações com outros estudos. Finalmente, são apresentadas as conclusões e sugestões para pesquisas futuras.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo será apresentado o referencial teórico, que se dá com o objetivo de verificar as vantagens logísticas e econômicas existentes na aplicação do entreposto aduaneiro.

2.1 COMÉRCIO EXTERIOR

O comércio exterior é uma alternativa que as organizações adotam para a abertura de novos mercados em decorrência do processo de globalização dos últimos anos. As organizações recorrem ao comércio exterior pelo fato dos custos se tornarem mais satisfatórios e por possuírem uma ampla variedade de fornecedores e clientes.

Silva et al. (2008, p. 5) contempla que “o avanço da globalização econômica ocasionou profundas mudanças na economia mundial devido ao aumento do comércio internacional, dos investimentos multinacionais e das transações financeiras internacionais”.

Partindo deste pressuposto, Werneck (2008, p. 22) conceitua comércio exterior como um “conjunto das atividades de compra e venda de mercadorias e prestação de serviços entre um país e demais nações”.

Entenda-se, neste caso, que para que estes processos possam existir o vendedor e/ou o prestador de serviços e o comprador das mercadorias ou serviços necessariamente precisam estarem localizados em países distintos (WERNECK, 2008).

Cada país possui a incumbência de criar suas técnicas e formas para a viabilização do comércio internacional, sendo que estas trocas de mercadorias nem sempre estão relacionadas com a falta destes recursos no país de destino ou abundância no país de origem. Há outras razões que instigam o ingresso de algumas empresas no comércio exterior e isto está aliado na redução de custos, tributos, aprimoramento em tecnologias e oportunidades diferenciadas (MALUF, 2000; WERNECK, 2008).

Para Maluf (2000) o comércio exterior hoje é de suma importância, pois impõem variáveis fundamentais de desenvolvimento, seja por meios internos, onde

deve ser levado em consideração as políticas internas que regem o país em relação ao seu desenvolvimento, como por meios externos onde a abertura de mercado para o comércio exterior pode ser considerada como uma ferramenta estratégica em razão do mundo capitalista.

2.1.1 Comércio exterior brasileiro

O comércio exterior está cada vez mais presente nas organizações brasileiras, trazendo diversas vantagens a quem se inclui neste âmbito internacional. Hoje o comércio internacional está em crescente aumento no país, principalmente nos números que se referem as exportações.

O comércio exterior no Brasil ainda se encontra em fase de aperfeiçoamento, mas pode-se dizer que há indícios que o comércio exterior no país entre o resto do mundo, deu os seus primeiros passos no início do século XIX, com a abertura dos portos para as nações amigas de Dom João VI, atendendo os interesses da Inglaterra onde Portugal efetivou dois acordos, o Tratado de Amizade e Aliança, e o Tratado de Comércio e Navegação (FARO, 2012).

Para Faro (2012), após a independência brasileira em 1822, considera-se como grande impulsionador do comércio exterior no Brasil as exportações de café, produto que por sua vez era produzido em grandes escalas possibilitando ao país a liderança nas exportações deste produto em patamar mundial em 1830, sendo que o mesmo equivalia a mais de 50% das exportações brasileiras, os demais produtos exportados eram o açúcar, borracha, couro, algodão e outros.

A abertura do comércio brasileiro em âmbito internacional obteve diversas intervenções, dentre elas a Primeira Guerra Mundial, onde o país ao entrar na guerra passava por momentos turbulentos em relação a exportação do café. O país foi também diretamente afetado com a crise da Bolsa de Nova York, em 1929, onde a produção de café estava em alta escala e com o alastramento da crise a oferta era maior que a demanda, foi realizado como medida pelo governo brasileiro a destruição dos estoques do produto que se encontrava em excesso (MDIC, 2008).

Cabe ressaltar que a economia brasileira na tentativa de abertura de mercados para o comércio internacional também passou por períodos de progresso, o Brasil conseguiu formalizar alguns tratados com outros países como a Grã-

Bretanha e a criação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). Fatores como a Segunda Guerra Mundial auxiliaram novamente para o crescimento de demanda do café, possuindo os Estados Unidos como principal comprador. O país também iniciou a estratégia de incentivos às exportações com diminuição de tarifas, o que reergueu a presença do comércio internacional no país (MDIC, 2008).

Conforme Maluf (2000), o governo brasileiro consegue interferir no comércio internacional por meio de controles, sendo estes em âmbito administrativo, cambial ou aduaneiro. Considera-se a intervenção por controle administrativo o estabelecimento de exigências ou tratamentos diferenciados a cada produto e situação. Como intervenção cambial considera-se a gestão de políticas cambiais. E como intervenção aduaneira possui a capacidade de exigir cobranças ou não de tarifas aduaneiras, controle das legislações que regulamentam este comércio, e quando necessário estabelece procedimentos e regimes aduaneiros diferenciados.

O Brasil hoje, conta com uma estrutura administrativa no comércio exterior dividida em autarquias, sendo elas: o Conselho Monetário Nacional (CMN), o Banco Central do Brasil (BACEN), a Câmara de Comércio Exterior (CAMEX), o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), o Ministério da Fazenda, o Ministério das Relações Exteriores, dentre outros órgãos (FARO, 2012).

2.1.2 Importação

Hoje as empresas brasileiras procuram no comércio exterior produtos e serviços que por muitas vezes são oferecidos em território nacional com um alto valor agregado ou que, por muitas vezes, estão em escassez no país. Por estes motivos procuram como forma estratégica a importação dos produtos pretendidos.

Para Faro (2012, p. 81), importação se conceitua como o “ingresso no país de riquezas originárias do exterior, materializadas por bens ou ainda pelos efeitos da execução de serviços”.

A Receita Federal do Brasil (RFB, 2015), também conceitua importação como uma entrada de forma temporária ou definitiva em território nacional, de bens ou serviços advindos do exterior, de forma paga ou gratuita.

Conforme Keedi (2011), as importações são de suma importância pelo fato de oportunizar a diversificação de mercados, que conseqüentemente produz

aumento na carta de fornecedores reduzindo riscos resultante de crises econômicas e/ou políticas.

De acordo com Maluf (2000), as importações podem ser resultantes de dificuldades políticas ou econômicas, deficiência no mercado nacional e situações de balança comercial.

Hoje, o Brasil conta com três modalidades de importação existentes, sendo que, cada qual possui suas características e obrigatoriedades que devem ser seguidas para que a importação se concretize de forma legal, sendo elas expostas no Quadro 1:

Quadro 1 – Modalidades de importação existentes

MODALIDADES	CARACTERÍSTICAS
Importação por conta e ordem de terceiros	Nesta modalidade, a real adquirente das mercadorias importadas contam com empresas terceirizadas, sendo as comerciais importadoras, para realização dos trâmites necessários para a entrada da mercadoria pretendida em território nacional.
Importação direta	Nesta modalidade, é considerado como o destinatário das mercadorias o próprio importador, neste caso, depois da mercadoria nacionalizada, o mesmo pode revendê-la ou consumi-la. Nesta operação, o importador utiliza de seus recursos próprios para que a importação seja realizada, responsabilizando-se por todos os riscos comerciais existentes.
Importação por encomenda	Nesta modalidade, as mercadorias adquiridas do exterior já estão com comprador predeterminado, considerado como encomendante, porém, o controle aduaneiro é realizado pelo importador com seus recursos próprios.

Fonte: Elaborado pela autora (2018), baseado em Abud (2013); Ashikaga (2016); Instrução Normativa (IN) nº 634 (2006) e Silva (2012).

2.1.2.1 Custos e despesas da importação

Um processo de importação desde a intermediação das mercadorias com o exportador até sua chegada definitiva em território nacional possui diversos custos e despesas, para que tudo chegue devidamente como planejado pelo comprador, seguindo esta linha, nos tópicos a seguir serão expostos os custos e despesas que envolvem os trâmites deste processo.

2.1.2.1.1 Transporte Internacional

Ao se referir ao transporte internacional, existem uma gama de modais para a realização do transporte das mercadorias importadas.

Werneck (2008, p. 45), conceitua transporte como “a movimentação da mercadoria do local de origem para o local de destino”.

Para Keedi (2011) o transporte é uma das atividades mais importantes para o comércio internacional, pois é por meio deste que é possível a transferência de bens de um país ao outro.

De acordo com Keedi (2011) o transporte internacional pode ser dividido em três modais:

- a) Aquaviário, onde compõem os transportes de forma marítima, fluvial e lacustre;
- b) Terrestre, onde compõem os transportes de forma rodoviário e ferroviário;
- c) Aéreo.

A escolha do modal deve ser feita pensando na localização dos países que realizarão este intercâmbio de mercadorias, deve-se levar em conta na escolha do modal, o seu custo-benefício e o tempo de transporte. No comércio internacional brasileiro a maior parte das importações ou exportações são realizadas por vias marítimas (MALUF, 2000).

No Quadro 2, será exposto uma comparação entre os três modais:

Quadro 2 – Tipos de modais existentes no Brasil

AÉREO	MARÍTIMO	TERRESTRE
<ul style="list-style-type: none"> • Rapidez; • Segurança; • Maior custo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Grandes cargas; • Baixo custo; • Cabotagem. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rodoviário e ferroviário. <p style="text-align: center;">Rodoviário</p> <ul style="list-style-type: none"> • Possui alto custo com o frete; • Ampla rota de tráfego; • Flexibilidade no acesso ao destino. <p style="text-align: center;">Ferrovário</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trajeto fixo, sem flexibilidade; • Maior capacidade de cargas nas locomotivas e vagões; • Menor custo ao ser comparado ao transporte rodoviário.

Fonte: Elaborado pela autora (2018), baseado em Werneck (2008) e Keedi (2011).

De acordo com Maluf (2000, p. 110):

Para quantificar o custo do transporte devem ser fornecidos à companhia de navegação ou agentes marítimos, os seguintes dados:

- Mercadoria: descrição e classificação na NCM/SH;
- Portos de origem e destino;
- Peso líquido;
- Peso bruto;
- Volume e peso (por unidade de embalagem) em ton. e em m³;
- Embalagem;
- Valor FOB/FCA (para contêiner) e outros.

Conclui-se com o exposto acima, que a escolha correta do transporte para o carregamento das mercadorias importadas implica diretamente em seu custo final, por este motivo é de extrema importância que a empresa adquirente das mercadorias analise o custo-benefício que cada modal oferece e escolha de forma adequada o modal mais vantajoso.

2.1.2.1.2 Seguro

De acordo com Faro (2012, p. 63) seguro é palavra originária “do latim *securus*, palavra seguro, em seu significado mais amplo, envolve o conceito de garantia, isenção de perigo, riscos ou ameaças”.

Na importação ou exportação o seguro deve ser contratado para evitar danos ao comprador referente às avarias ou eventual dano que possa ocorrer na carga, caso isso ocorra com uma carga segurada a seguradora contratada indeniza o proprietário da carga (KEEDI, 2012).

Ao se referir a seguros internacionais para cargas relacionadas a importação, para que o adquirente possa ter sua carga segurada, é necessário a contratação de um corretor de seguro brasileiro, para que este entre em contato com a seguradora internacional, visto que esta medida potencializa a proteção das seguradoras nacionais e da economia (MALUF, 2000).

Maluf (2000) estabelece que a contratação do seguro internacional será determinada pelo *Incoterms-2000*, que estabelece qual o responsável pela contratação do mesmo.

Os *Incoterms-2000* fornecem ao comércio exterior um conjunto de normas internacionais utilizadas como padrão para todo o mundo, assim as

interpretações relacionadas aos termos utilizados nos contratos de compra e vendas firmados entre o comprador e o vendedor mantém um padrão indiferente do país residente das partes relacionadas (BIZELLI, 2000; LUNARDI, 2001).

A seguir, no Quadro 03, serão expostos os Incoterms-2000 existentes e suas devidas finalidades.

Quadro 3 – Incoterms-2000 existentes e suas devidas finalidade

PARTIDA			
GRUPO	SIGLA	NOMENCLATURA	DEFINIÇÃO
E	EXW	<i>Ex Works</i>	Na origem: o comprador vai até o vendedor em busca da mercadoria. Pode ser utilizado em qualquer modal de transporte.
TRANSPORTE PRINCIPAL NÃO PAGO			
F	FCA	<i>Free Carrier</i>	Livre no transportador: o vendedor deixa de ser responsável pela mercadoria, quando a mesma chega aos cuidados do transportador. Pode ser utilizado em qualquer modal de transporte.
	FAS	<i>Free Alongside Ship</i>	Livre ao lado do navio: o vendedor deixa de ser responsável pela mercadoria, quando a mercadoria é destinada ao embarque no porto escolhido. Pode ser utilizado para o modal marítimo.
	FOB	<i>Free on Board</i>	Livre a bordo: o vendedor deixa de ser responsável pela mercadoria quando a mesma ultrapassa a amurada do navio no porto designado para o embarque. Pode ser utilizado para o modal marítimo.
TRANSPORTE PRINCIPAL PAGO			
C	CFR	<i>Cost and Freight</i>	Custo e frete: o vendedor deixa de ser responsável pela mercadoria quando a mesma ultrapassa a amurada do navio no porto designado para com embarque, neste caso o vendedor paga os custos com frete até o porto de destino. Pode ser utilizado para o modal marítimo.
	CIF	<i>Cost, Insurance and Freight</i>	Custo, seguro e frete: o vendedor deixa de ser responsável pela mercadoria quando a mesma ultrapassa a amurada do navio no porto designado para com embarque, porém, neste caso o vendedor paga os custos com frete e seguro até o porto de destino. Pode ser utilizado para o modal marítimo.
	CPT	<i>Carriage Paid To</i>	Transporte pago até: o vendedor deixa de ser responsável pela mercadoria quando a mesma é entregue ao transportador escolhido para realização do transporte das mercadorias, com o transporte pago pelo vendedor até o destino da mercadoria ao comprador. Pode ser utilizado para qualquer modal de transporte.

(Continua)

Quadro 3 – Incoterms-2000 existentes e suas devidas finalidade

	CIP	<i>Carriage and Insurance Paid To</i>	Transporte e seguro pagos até: o vendedor deixa de ser responsável pela mercadoria após a entrega das mesmas ao transportador escolhido, neste caso os custos com transporte e seguro até o destino da mercadoria ficam por conta do vendedor. Pode ser utilizado em qualquer modal de transporte.
CHEGADA			
D	DAF	<i>Delivered At Frontier</i>	Entrega na fronteira: o vendedor entrega ao comprador os bens no local designado na fronteira determinada entre as partes, a operação de descarregamento fica por conta do comprador. Pode ser utilizado em qualquer modal de transporte.
	DES	<i>Delivered Ex Ship</i>	Entregue no navio: o vendedor entrega os bens ao comprador a bordo do navio no porto de destino do comprador. Todos os custos e riscos antes do descarregamento destas mercadorias fica por conta do vendedor. Pode ser utilizado apenas no modal marítimo.
	DEQ	<i>Delivered Ex Quay</i>	Entregue no cais: o vendedor entrega os bens ao comprador no atracadouro do porto de destino. O vendedor deve arcar com todos os custos até o descarregamento das mercadorias no atracadouro do porto de destino escolhido. Pode ser utilizado apenas no modal marítimo.
	DDU	<i>Delivered Duty Unpaid</i>	Entregue com direitos não pagos: o vendedor entrega a mercadoria não desembaraçada em local designado pelo comprador, com os direitos não pagos, os custos são de responsabilidade do vendedor até o descarregamento da mercadoria no destino designado. Pode ser utilizado em qualquer modal de transporte.
	DDP	<i>Delivered Duty Paid</i>	Entregues com direitos pagos: o vendedor entrega a mercadoria desembaraçada e com os direitos pagos em local designado pelo comprador, os custos são de responsabilidade do vendedor até o descarregamento da mercadoria no destino designado. Pode ser utilizado em qualquer modal de transporte.

Fonte: Elaborado pela autora (2018), baseado em Bizelli (2000) e Lunardi (2001).

A base para o cálculo do valor a ser cobrado pelo seguro contratado depende do risco que a carga possui. Normalmente o prêmio de seguro é calculado sobre um percentual estipulado possuindo como base o valor segurado, compõem o valor segurado:

- a) Valor da mercadoria;
- b) Frete Internacional;

c) Despesas como capatazia, Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), entre outras.

d) Lucros esperados;

e) Tributos incidentes na importação (MALUF, 2000).

Conclui-se então que nas operações relativas a importação é de suma importância a contratação do seguro para a carga, pois, mesmo que o custo das mercadorias fique um pouco mais caro, a empresa importadora fica protegida de eventuais problemas desde a deslocação até a retirada da mercadoria do porto.

2.1.2.1.3 Despesas Acessórias

São consideradas como despesas acessórias os montantes pagos que são indispensáveis para o controle e desembaraço aduaneiro das mercadorias. As quais serão listadas a seguir, no Quadro 4:

Quadro 4 – Despesas acessórias existentes nos processos de importação

DESPESAS ACESSÓRIAS	
AFRMM	Tributo destinado a melhoria da frota mercante brasileira;
	Fato gerador: descarregamento das embarcações em território brasileiro, por linhas de cabotagem ou longo curso;
	Alíquotas: 25% - navegações de longo curso, 10% - navegações via cabotagem, 40% - navegações de forma fluvial ou lacustres nas regiões Norte e Nordeste;
	É função da RFB sua arrecadação, fiscalização, restituição ou ressarcimento.
Armazenagem	Cobrada por taxas fixas estipuladas por cada porto da federação, as taxas são cobradas nas cargas depositadas em armazéns gerais, área interna do porto e em áreas especiais.
Capatazia	Taxas cobradas mediante movimentação das mercadorias, utilizando de mão de obra;
	O cálculo é realizado com base no peso, quantidade e cubagem dos volumes movimentados.
Taxas administrativas	Pagas para cada adição presente no registro de Declaração de Importação (DI), é considerada adição cada registro de mercadorias com Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) diferentes.
	Os valores a serem recolhidos de taxas administrativas para utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX) da seguinte forma: I - R\$ 185,00 para cada DI; II - R\$ 29,50 para cada adição, analisando os seguintes limites: a) até a 2ª adição - R\$ 29,50; b) da 3ª à 5ª - R\$ 23,60; c) da 6ª à 10ª - R\$ 17,70; d) da 11ª à 20ª - R\$ 11,80; e) da 21ª à 50ª - R\$ 5,90; e f) a partir da 51ª - R\$ 2,95.
Sobreestadia	Despesa se refere ao período de tempo que o container permanece no país após o término do contrato fechado com o Armador do navio;
	Valor cobrado deve estar em contrato de fretamento.

(Continua)

Quadro 4 – Despesas acessórias existentes nos processos de importação

Comissão de despachantes	Despachantes aduaneiros são responsáveis pela preparação dos documentos que são utilizados como base para o despacho aduaneiro da mercadoria importada.
	O valor de honorário cobrado pelos serviços prestados devem estar estipulados em contrato de prestação de serviço.
Despesas bancárias	Incidem sobre as operações de importação o Imposto sobre operações de crédito, câmbio e seguro, ou relativo a títulos mobiliários (IOF);
	Alíquota de no máximo 1,5% (um e meio por cento) sobre o valor da remessa destinada ao exterior.

Fonte: Adaptado pela autora (2018), baseado em Behrends (2002); IN nº 1.158 (2011); Lei nº 8.894 (1994); Madagascar (2014); RFB (2015); Segre (2007).

É de suma importância para as empresas que ingressam no mercado exterior que tenham conhecimento de todas as despesas acessórias que envolvem um processo de importação, pois estas despesas quando não provisionadas podem elevar consideravelmente o preço final de venda dos produtos importados ou até mesmo inviabilizar uma operação.

2.1.2.1.4 Despesas Aduaneiras

São considerados como despesas aduaneiras os montantes pagos para a repartição alfandegária até o desembaraço aduaneiro da mercadoria, esses pagamentos são realizados por meio de Documento de Arrecadação de Receitas Federais (DARF) (SILVA et al., 2014).

Conforme o que trata o § 6º do Regulamento do ICMS de São Paulo (RICMS/SP, 2000), considera-se como despesas aduaneiras aquelas pagas para à repartição alfandegária quando no decorrer do processo de importação enquanto não houver o desembaraço da mercadoria, existir diferença de peso, erro na classificação fiscal, multa por infração ou outras taxas.

2.1.2.2 Tributos na Importação

De acordo com Ludovico (2013), a carga tributária brasileira é um dos maiores fatores que aumentam os custos relativos as importações brasileiras e que, de certo modo, influenciam nos preços das mercadorias ofertadas depois de nacionalizadas no país.

Nos processos de importação, para realização do desembaraço aduaneiro existem alguns tipos de tributos que podem incidir na operação, sendo eles, listado no Quadro 5:

Quadro 5 – Tributos incidentes na importação para desembaraço aduaneiro

TRIBUTOS	CARACTERÍSTICAS
Imposto de Importação (II)	O II incide sobre mercadorias estrangeiras que deem entrada em território aduaneiro nacional. Sua base de cálculo é o valor aduaneiro (VA) das mercadorias, e as alíquotas vigentes e as devidas incidências estão dispostas na Tarifa Externa Comum (TEC) de acordo com seu NCM. O fato gerador que o torna devido é o registro da DI. Este tributo é de competência federal.
PIS-Importação e COFINS-Importação	Ambas são contribuições que incidem sobre produtos estrangeiros. A base de cálculo das mesmas também é o VA, e as alíquotas na maioria dos casos são de, 2,1% para PIS-Importação e 9,65% para COFINS-Importação, podendo o COFINS-Importação, dependendo de seu NCM, possuir 1% de majoração, sendo este percentual considerado como custo, não possuindo a possibilidade de crédito do mesmo. O fato gerador de ambas contribuições é o registro da DI. Estas contribuições são regulamentadas pela União.
Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)	O IPI incide sobre produtos nacionais e importados. Sua base de cálculo é considerada como: valor dos produtos + II + frete + demais despesas acessórias. A alíquota deste tributo pode variar de 0% a 330%, e para um correto enquadramento deve ser consultado a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI), o fato gerador é o registro da DI. Este tributo é de natureza extrafiscal, seletivo e de competência da União.
Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS)	Este tributo incide, como seu próprio nome diz, sobre a circulação de mercadorias e sobre prestação de serviços de transporte de natureza interestadual ou intermunicipal, inclusive nas operações que iniciam no exterior. A base de cálculo deste tributo, no caso de operações de importação, é o valor dos produtos + II + IPI + despesas aduaneiras + demais taxas. Para aplicação da alíquota deve ser observado a alíquota interna do estado de destino da mercadoria. Cabe observar que nos casos de venda interestadual de produtos importados a alíquota utilizada deve ser 4%, com exceção de produtos sem similar nacional, encontrados na lista do CAMEX.

Fonte: Elaborado pela autora (2018), baseado em Decreto-Lei nº 37 (1966); Decreto nº 7.212 (2010); Lei Kandir nº 87 (1996); Lei nº 10.865 (2004); RICMS/SC (2001); Resolução nº 13 (2012).

2.1.3 Regimes aduaneiros especiais

Os regimes aduaneiros especiais são benefícios que o governo brasileiro oferece às empresas que encaram o comércio exterior como forma de incentivo.

De acordo com Bortoto et al. (2007, p. 300),

regimes aduaneiros especiais apresentam como características comum a exceção à regra geral de aplicação de impostos, exigidos na importação em um regime comum, além da possibilidade e tratamento diferenciado nos controles aduaneiros.

Maluf (2000) também conceitua os regimes aduaneiros especiais como benefícios que possuem um tratamento diferenciado segundo a legislação. Cada regime possui suas diversidades e estas precisam ser cumpridas em razão da essência do regime.

Segundo Werneck (2008) estes regimes especiais possuem como objetivo a desoneração dos tributos incidentes nos processos de importação, como também serve de alternativa estratégica da gestão para a escolha da logística mais adequada para quem pretende se enquadrar nos mesmos.

Após o descrito acima, será exposto a seguir o conceito do regime especial de entreposto aduaneiro, sendo este um benefício concedido pelo governo federal para auxiliar as empresas na gestão logística e estratégica.

2.1.3.1 Entreposto aduaneiro na importação

Segundo Vazquez (2011, p. 224) “o regime de entreposto aduaneiro é o que permite, na importação, o depósito de mercadorias, em local determinado, com suspensão de tributos e sob controle fiscal”.

De acordo com a RFB (2014), as mercadorias podem permanecer neste regime, entrepostada no prazo de um ano, podendo ser prorrogada por um período de até dois anos, este prazo começa a contar a partir do desembaraço aduaneiro de admissão.

Conforme estabelece a IN SRF nº 241¹ (2002), o regime de entreposto aduaneiro pode ser aplicado em exportações ou importações. E de acordo com o artigo (ART.) 3º desta mesma IN “o regime de entreposto aduaneiro na importação permite a armazenagem de mercadoria em local alfandegado com suspensão do pagamento dos impostos incidentes”.

Para que este regime possa ser enquadrado, as mercadorias devem ser armazenadas em locais alfandegados, de acordo com o art. 4º da IN SRF nº 241 (2002), “[...] I – com suspensão do pagamento dos impostos, na modalidade de regime comum; e II – com direito à utilização dos benefícios fiscais relativos à exportação, antes do seu efetivo embarque para o exterior, na modalidade de regime extraordinário”.

As mercadorias importadas que ficarem entrepostadas por este regime, podem ser armazenadas no seu prazo de vigência nos seguintes locais, conforme estabelece a IN SRF nº 241 (2002):

Art. 6º O regime de entreposto aduaneiro, na importação e na exportação, será operado em porto seco, recinto alfandegado de uso público localizado em aeroporto ou porto organizado, instalação portuária de uso público ou instalação portuária de uso privativo misto, previamente credenciados pela Secretaria da Receita Federal (SRF).

Os produtos que estão armazenados neste regime de entreposto aduaneiro, estes podem passar por etiquetagem e marcação, exposições ou testes de funcionamento ou industrialização (SILVA, 2008).

As mercadorias advindas do exterior neste regime, devem ser sem cobertura cambial, ou seja, sem fechamento de câmbio em moeda estrangeira no momento da aquisição das mercadorias que permanecerão no país de destino. Havendo exceções, nos casos que estas mesmas mercadorias importadas por regime especial sejam destinadas à exportação podendo assim, ser realizado o pagamento com cobertura cambial (IN SRF Nº 241, 2002; RFB, 2015).

Behrends (2002), argumenta que este regime aduaneiro especial pode ser dividido em três modalidades:

¹ IN SRF nº 241: disposto também sobre o regime especial de entreposto aduaneiro no Regulamento Aduaneiro, art. 404 a 419.

a) Regime de entreposto aduaneiro direto: nesta modalidade as mercadorias são importadas de forma direta, em nome do próprio importador beneficiário do regime, conhecido como consignatário.

b) Regime de entreposto aduaneiro indireto: nesta modalidade as mercadorias são importadas em nome da pessoa jurídica adquirente da mercadoria;

c) Regime de entreposto aduaneiro vinculado: nesta modalidade as mercadorias importadas já possuem como fim sua exportação, e não passam por nenhum processo de industrialização, são exportadas no mesmo estado de quando foram adquiridas do exterior.

Pode-se concluir então que o entreposto aduaneiro na importação é uma ferramenta que pode ser utilizada por diversas empresas independente da sua dimensão, que importam seus bens ou mercadorias e que normalmente preferem deixar suas mercadorias entrepostadas em um recinto alfandegado do que em seus estoques sem rotação ou para obter maior capital de giro, utilizando deste regime especial como uma estratégia competitiva. Porém antes de efetuar o entreposto da carga, é de extrema importância se atentar a todos os requisitos obrigatórios para admissão do regime.

2.1.3.1.1 Beneficiários

É considerado beneficiário deste regime aduaneiro especial, conforme estabelece a IN SRF nº 241 (2002), no art. 19º, os seguintes casos:

a) Nos casos de pessoa jurídica o consignatário/destinatário da mercadoria importada;

b) Quando pessoa física se realizado a entrepostagem em porto seco, desde que configurado como agente comercial;

c) Nos casos de mercadorias destinadas a eventos desportivos internacionais, exposições em feiras, congressos e mostra de mercadorias internacionais, é considerado beneficiário o promotor do evento de acordo com o art. 6º § 1º I desta referida IN;

d) Pode ser considerado como beneficiários na importação também o permissionário ou concessionário do recinto alfandegado, observando algumas restrições do § 2º do art. 38º.

Conclui-se então que, para que a admissão no regime de entreposto aduaneiro, o beneficiário da mercadoria entrepostada deve estar definido com antecedência pois conforme sua situação no momento da retirada da mercadoria deste regime a carga pode sofrer problemas para nacionalização, visto que a legislação vigente estipula os casos aceitos para este assunto.

2.1.3.1.2 Prazos de vigência

De acordo com o art. 25º da IN SRF Nº 241 (2002), as mercadorias importadas entrepostadas neste regime podem permanecer pelo prazo de um ano contado após a data do desembaraço de admissão. Deve ser observado também na questão de prazos para mercadorias destinadas a eventos desportivos, exposição em feiras, mostra, congressos ou demais eventos semelhantes que o prazo de permanência no regime é o correspondente ao que foi estipulado no alfandegamento do recinto.

Em caso de situações especiais, a carga armazenada em recinto alfandegado de uso público, pode ser prorrogado o prazo de vigência do regime até no máximo de três anos. Para que isso seja possível, o beneficiário da carga necessariamente precisa solicitar em forma justificada o motivo desta prorrogação de prazo e esta justificativa só passa a valer se aprovado pela SRF (IN SRF Nº 241, 2002).

De acordo com Silva (2008, p. 56),

encerrado o prazo, ou melhor, em até 45 dias do término do prazo de vigência do regime, a mercadoria terá uma das seguintes destinações, sob pena de ser considerada abandonada: despacho para consumo; reexportação; exportação; ou transferência para outro regime aduaneiro especial ou aplicado em áreas especiais.

Após a chegada das mercadorias importadas em território nacional, existe o prazo de 5 dias para que a carga seja entrepostada (BEHRENDTS, 2002).

O regime passa a ser extinto quando for registrado a última Declaração de Importação (DI) zerando o saldo da remessa de importação registrado na Declaração de Admissão (DA), ou quando as mercadorias forem reexportadas ou transferidas para outro regime aduaneiro especial (IN SRF N° 241, 2002).

2.1.3.1.3 Vantagens logísticas e econômicas

Segundo Lopez e Gama (2004) a logística quando bem analisada pode trazer vários benefícios às empresas. Pois com esta ferramenta é possível minimizar custos e maximizar resultados e tempo de produção. Com o acelerado avanço da globalização a competitividade está em crescente aumento, submetendo as empresas a tomar medidas estratégicas que beneficiem ainda mais seus processos produtivos.

De acordo com o que foi exposto acima e analisando a IN SRF nº 241 (2002), é possível identificar as vantagens que este regime aduaneiro especial proporciona à empresa que se enquadra no mesmo. Algumas estão expostas abaixo:

- a) Melhor gestão de estoque e menor custo com mão de obra relacionada ao estoque;
- b) Maior capital de giro com a suspensão dos tributos nas cargas entrepostadas, possibilitando os pagamentos em partes a cada DI registrada;
- c) Importação sem cobertura cambial, as mercadorias serão pagas após sua definitiva nacionalização e saída da mercadoria dos portos secos ou armazéns;
- d) É possível a transferência da mercadoria para outro regime, como por exemplo *Drawback*;
- e) Diminuição do tempo de espera da mercadoria importada, o importador não espera por mais um novo processo de importação a chegada da mercadoria no porto, pois a mesma já está entrepostada e a espera da nacionalização;
- f) A carga fica segurada até o fim de seu entrepostamento;
- g) Pode reexportar a mercadoria admitida no regime de entreposto;

h) Melhora de forma significativa o fluxo de caixa da empresa em que possui carga entrepostada em portos secos, pois diminui o prazo de espera para a chegada da mercadoria e conseqüentemente diminui o período de produção (COELHO, 2003; DCI, 2014; FERRAZ et al., 2011).

Estas são algumas vantagens encontradas ao se falar da utilização do regime especial de entreposto aduaneiro. Cabe lembrar que o tempo que a mercadoria ficar entrepostada em porto seco ou armazéns, o valor a ser pago de armazenagem é proporcional ao período em que a mesma ficou sob controle do armazém, porém para que estes valores de armazenagens não se tornem um ponto negativo para a utilização deste regime, os armazéns e portos secos na maioria das vezes conseguem oferecer descontos e renegociações que tornam o processo extremamente vantajoso.

2.2 VISÃO ESTRATÉGICA DA ENTREPOSTAGEM DE CARGA

Ao analisar os cenários políticos e econômicos existentes hoje, é de suma importância para o contínuo crescimento de uma empresa, que permaneça se aperfeiçoando e inovando ao passar dos anos. Mantendo-se sempre presente no mercado que a cada dia se encontra mais competitivo. Pensando nisso as empresas estão em busca de meios para maximizar seus resultados e minimizar seus custos, para que isso ocorra é interessante possuir uma boa administração e principalmente estar equipado de excelentes estratégias.

De acordo com Fernandes e Berton (2005, p. 7),

estratégia empresarial é o conjunto dos grandes propósitos, dos objetivos, das metas, das políticas e dos planos para concretizar uma situação futura desejada, considerando as oportunidades oferecidas pelo ambiente e os recursos da organização.

Os autores Hitt, Ireland e Hoskisson (2008) também definem estratégia como compromissos e ações que quando bem posicionadas e estudadas são capazes de explorar vantagens extremamente competitivas para as empresas.

Segundo Fernandes e Berton (2005) após a definição de estratégias é necessário definir os caminhos a serem seguidos para a efetivação.

A seguir serão colocados dois tipos de visão estratégica que influenciam diretamente no assunto de entrepostagem de carga.

2.2.1 Administração financeira

Conforme Hoji (2014), a administração financeira representa a maximização do valor de mercado das empresas, o que traz de consequência o aumento da riqueza dos sócios.

De acordo com Lemes, Rigo e Cherobim (2010, p. 3) “o administrador financeiro é o principal responsável pela criação de valor e pela mitigação de riscos e, para isso, se envolve nos negócios como um todo”.

Uma boa geração de lucro e caixa é de certa forma o reflexo de uma boa organização e administração financeira, possibilitando as empresas em manter seus compromissos no prazo (HOJI, 2014).

As ferramentas para implantação da administração financeira podem ser instituídas em todos os tipos de organizações, desde as indústrias até as empresas sem fins lucrativos, pois todas as empresas apresentam riscos financeiros e precisam identificar métodos para sanar estes problemas, como também medir os índices financeiros para mapear os pontos que devem ser atingidos para chegar ao sucesso (LEMES, RIGO, CHEROBIM, 2010).

2.2.2 Administração de estoques

A administração de estoque é uma prática essencial e fundamental para as empresas evitarem grande empenho de seus recursos financeiros em estoque sem rotação.

De acordo com Gasnier et al. (2007), não existe uma fórmula mágica para decidir qual nível de estoque é o ideal para cada empresa, porém existem diversas ferramentas quando bem utilizadas resultam no sucesso da mesma.

As dificuldades de importação, falta de pontualidade na entrega por parte dos fornecedores, problemas com transportes, são pontos a serem observados no momento da administração de estoque, pois podem causar grandes problemas para empresa, muitas vezes até mesmo prejudicam a cadeia de produção (GASNIER et al., 2007).

Ainda de acordo com Gasnier et al. (2007, p. 210),

hoje o enfoque estratégico do negócio obriga o profissional da logística a canalizar esforços para o foco da organização lembrando-o a todo instante que não há sucesso isolado quando se trata de gestão de materiais, mais sim o fracasso coletivo. Deve-se buscar excelência através do balanceamento dos estoques, curtíssimo "*lead time*", visão integral da cadeia de abastecimento, otimização dos espaços e, principalmente, foco no negócio.

Conforme o que defende Faro (2008) é possível compreender a importância que uma gestão de estoque bem estruturada possui diante de uma empresa, visto que este quesito reflete diretamente no resultado financeiro.

Segundo Ross et al. (2015) os estoques caracterizam de certa forma um grande investimento para algumas empresas. Em empresas industriais os estoques, normalmente, representam 15% dos seus ativos e para empresas varejistas representam cerca de 25% dos seus ativos.

Nos dias de hoje, as empresas estão buscando alinhar as políticas de créditos e políticas de estoques com o propósito de incentivar as vendas e garantir um bom andamento na aquisição ou reposição de estoques e geração de caixa (ROSS et al., 2015).

Analisando o que foi exposto acima, pode-se perceber que a administração de estoque é uma ferramenta estratégica de suma importância para um bom andamento de um negócio, visto que os mesmos representam um grande percentual relacionado ao ativo, podendo levar à falência ou ao grande sucesso da mesma.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

Neste capítulo, será exposto a forma de enquadramento metodológico deste estudo. Após isso, serão apresentados os procedimentos utilizados para realizar o estudo de caso. Por último, destacam-se as limitações da pesquisa.

3.1 ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO

É de suma importância definir os procedimentos metodológicos da pesquisa para que estes deem rumo ao estudo pretendido.

Quanto aos objetivos, esse estudo possui caráter descritivo, que de acordo com Rampazzo (2005, p. 23), “a pesquisa descritiva, observa, registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos (variáveis), sem manipulá-los; estuda fatos e fenômenos do mundo físico e, especialmente, do mundo humano, sem a interferência do pesquisador”.

Esta pesquisa se caracteriza como descritiva pois tem como objetivo demonstrar um processo de importação com a utilização de um regime aduaneiro especial.

Em relação a abordagem da pesquisa, está caracterizado essencialmente como qualitativo, com características quantitativas, segundo Michel (2015), considera-se como pesquisa qualitativa as que utilizam de metodologias de análises e coletas de dados em relação a situação estudada, para que desta forma, possa ser entendida e interpretada as informações obtidas para a solução de determinados problemas.

Ao que se refere aos procedimentos, a pesquisa se dará por um estudo de caso, de acordo com Prodanov e Freitas (2013, p. 60), o estudo de caso consiste em uma

[...] pesquisa qualitativa e/ou quantitativa, entendido como uma categoria de investigação que tem como objeto o estudo de uma unidade de forma aprofundada, podendo tratar-se de um sujeito, de um grupo de pessoas, de uma comunidade, etc.

Ao se falar dos procedimentos por meio do estudo de caso, foi levantado nesta pesquisa uma comparação entre um processo de importação direta com e

sem o uso do regime especial de entreposto aduaneiro, para demonstrar as vantagens existentes com a utilização deste regime especial.

3.2 PROCEDIMENTOS PARA COLETA E ANÁLISE DOS DADOS

Para expor a simulação pretendente sobre um processo de importação direta com a utilização do entreposto aduaneiro, faz-se necessário o conhecimento das legislações pertinente e um planejamento de custos de importação bem projetado, aplicando isso em um estudo de caso.

Para coleta de dados, foi analisada a importância da mercadoria escolhida no sul de Santa Catarina, após a determinação da mercadoria que foi utilizada na simulação, foi simulado um pedido ao exterior das mercadorias pretendidas. Com a *Pro-forma Invoice* em mãos, documento este enviado pelo fornecedor, foram realizados os cálculos das demais despesas até a chegada da mercadoria em porto brasileiro pelo armador de carga. Depois de toda a documentação completa, foram realizados os cálculos dos montantes que envolvem um processo de importação direta com base na documentação e legislação pertinente. Após a realização da simulação serão expostos os resultados vantajosos obtidos com o estudo.

4 ESTUDO DE CASO

Neste capítulo será exposto, de forma prática, o estudo realizado para verificar as vantagens da aplicação de regime especial de entreposto aduaneiro, em um processo de importação própria, abordando os custos logísticos que envolvem o mesmo, analisando ao final se de fato a utilização deste regime especial é vantajosa para a importação da mercadoria em estudo.

4.1 INFORMAÇÕES SOBRE A MERCADORIA IMPORTADA

Para realização da simulação do processo de importação por conta própria com a utilização do regime especial de entreposto aduaneiro foi utilizado como produto principal, pigmentos de diversas cores classificado no NCM 3204.17.00. O produto em questão é de origem chinesa, adquirido de uma empresa do Reino Unido, e o mesmo vem acondicionado em sacos de papel de 20 ou 25 quilogramas (KG) cada e foi transportada em um container de 20 pés, por vias marítimas.

Foi escolhido este produto para o estudo de caso devida à sua importância na região sul catarinense. Diversas indústrias de ramos de tintas, cerâmicas, plásticos, têxtil, cosméticos, entre outras, utilizam destes pigmentos na sua linha de produção para dar cor aos produtos industrializados. Como que, na maioria dos casos, estes compostos são adquiridos do mercado internacional, esse estudo poderá ser utilizado por estas indústrias para uma reformulação, quando necessária, dos seus níveis de estocagem e cadeia de produção, pois o custo-benefício é vantajoso, o que será demonstrado a seguir.

Cabe ressaltar que este pigmento importado não necessita de nenhuma regularização especial para sua importação. Para a concretização da simulação foi necessário a utilização da *Pro-forma Invoice*, vide apêndice B, documento ao qual pode ser considerado como o pedido de compra emitido pelo exportador.

Nesta simulação foi utilizado como chegada das mercadorias no porto de descarga – Navegantes, na data de 23 de dezembro de 2016. Nesta data foi realizado o registro da DA, compondo todas as mercadorias importadas e com suspensão dos tributos, conforme Quadro 6:

Quadro 6 – Tributos suspensos no registro da DA

TRIBUTO	ALÍQUOTA (%)	VALOR (R\$)
II	14,00%	R\$ 19.968,59
PIS-Importação	2,10%	R\$ 2.995,29
COFINS-Importação	9,65%	R\$ 13.764,07
TOTAL		R\$ 36.727,95

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Conforme acordado com o exportador, a mercadoria foi adquirida na condição do *Incoterm* – CIF, neste caso os montantes pagos referentes à frete internacional e seguro de carga estão incluídos no valor unitário pago pela mercadoria importada, caracterizando assim o valor da operação como valor CIF.

No Quadro 7, estão expostos os valores que compõem a DA registrada para entrepostamento de carga, descrição das mercadorias conforme o exportador e valores unitários expressados em dólar (US\$). Para perfeito entendimento, os montantes registrados na coluna do valor da mercadoria por unidade comercializada (VUCV), é o valor exatamente do que será pago ao exportador pela mercadoria, quando ocorrer a remessa do montante ao exterior. Relembrando que, o pagamento só será realizado ao exportador no momento de cada registro de DI proporcionalmente ao valor das mercadorias nacionalizadas, visto que no referencial teórico é abordado que, para utilização deste regime especial de entreposto aduaneiro, não é permitido que haja antecipação de pagamento, via fechamento de câmbio.

Quadro 7 – Descrição das mercadorias declaradas na DA

MERCADORIA	QUANT. (UN.)	NCM	QUANT. (KG)	VUCV	TOTAL
Pigment Red 53:1 Sinlake Red - 3110-002	120	3204.17.00	3000,00	\$ 5,53	\$ 16.590,00
Pigment Yellow 174 Sincol Yellow - 1128-G21	64	3204.17.00	1600,00	\$ 4,68	\$ 7.488,00
Pigment Red 57:1 Sincol Rubine - 3154-009	40	3204.17.00	800,00	\$ 3,78	\$ 3.024,00
Pigment Red 57:1 Sincol Rubine - 3160-006	10	3204.17.00	250,00	\$ 4,96	\$ 1.240,00
Pigment Yellow 13 Sincol Yellow - 1126-003	28	3204.17.00	700,00	\$ 6,45	\$ 4.515,00
Pigment Red 48:2 Sincol Rubine - 3120-004	15	3204.17.00	300,00	\$ 5,69	\$ 1.707,00
Pigment Red 48:3 Sincol Red - 3124-002	15	3204.17.00	300,00	\$ 5,84	\$ 1.752,00
Pigment Red 112 Sinfast Red - 2150-001	36	3204.17.00	720,00	\$ 8,74	\$ 6.292,80
	328		7670,00	TOTAL	\$ 42.608,80

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

4.2 ENTREPSTAMENTO DE CARGA

Neste estudo serão demonstrados um comparativo entre uma importação direta sem a utilização do regime de entreposto aduaneiro e a mesma operação com a utilização do regime de entreposto aduaneiro, sendo utilizadas neste caso, três retiradas das mercadorias de recinto alfandegado em diferentes datas.

Para verificar a viabilidade do entrepostamento de carga, é de suma importância a utilização das variáveis de forma correta. Sendo assim, a seguir será exposto os valores utilizados como base para os cálculos de cada retirada e suas devidas variáveis.

4.2.1 Importação direta sem utilização de regime especial

Neste momento será exposto a simulação realizada para a operação de importação direta via nacionalização imediata na entrada da mercadoria em território nacional, sem a utilização do regime especial aduaneiro, com a escolha do modal marítimo para o transporte da carga.

Inicialmente, para o registro da entrada da mercadoria em território nacional, ocorrendo sua definitiva nacionalização aplica-se conforme o que estabelece a Portaria MF nº 6, de 25 de janeiro de 1999, como taxa fiscal de dólar, a taxa de venda de dois dias úteis anteriores ao registro da DI em questão, neste caso o valor de R\$ 3,3297, este valor mencionado como taxa de dólar foi utilizado para registro e conversão de todos os valores necessários para registro da DI vide Quadro 8.

Quadro 8 – Simulação de importação direta sem utilização de regime especial

DADOS NECESSÁRIOS			
DI	16/XXXXXX-X	VA	R\$ 142.632,81
Peso bruto (KG)	7670,00	VCMV	\$ 42.608,80
Peso Líquido (KG)	8457,4	VMLE	\$ 40.176,53
Quantidade (UN.)	328	VMLD	\$ 42.836,53
Frete	\$ 2.625,00	Taxa Fiscal Dólar	R\$ 3,3297
Seguro	\$ 35,00	Data de registro da DI	23/12/2016

(Continua)

Quadro 8 – Simulação de importação direta sem utilização de regime especial

LEGENDA
VCMV: Valor das Mercadorias na Condição da Venda.
VMLE: Valor da mercadoria ajustado ao local de embarque.
VMLD: Valor da Mercadoria no Local de Descarga.

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Para melhor entendimento dos valores apresentados no Quadro 8, segue:

- VCMV: este valor compreende o que está registrado na *Pro-Forma Invoice*, neste caso, é o valor total dos produtos, considerando frete e seguro;
- VMLE: valor FOB da mercadoria, desconsiderando seguro e frete internacional, e adicionando valor de *Terminal Handling Charge* (THC) e taxa de Conhecimento de Embarque (CE), vide apêndice C.
- VMLD: valor VCMV acrescido dos montantes de THC e CE.
- VA: valor das mercadorias convertidos a reais. Este será o valor que fará base aos tributos no registro da DI.

Para chegar ao valor VMLE é necessário identificar o valor cobrado pelo armador da carga relacionados ao THC e CE. Conforme verificado, o valor a ser lançado como THC é o montante de R\$ 715,00, o mesmo que US\$ 214,73, e o valor a ser lançado como taxa CE US\$ 13,00, ambos os valores estão presentes no documento Bill Of Lading (BL), vide apêndice D, enviado do exterior.

Para chegar ao VA é necessário multiplicar o valor VMLD pela taxa de dólar considerada para o registro da DI, resultando em um VA de R\$ 142.632,81. Este valor fará base para os tributos que serão debitados diretamente da conta bancária do importador automaticamente com o registro da DI, neste caso, no dia 23 de dezembro de 2016.

Além dos desembolsos com tributos, esta importação direta sem a utilização do regime especial de entreposto aduaneiro, terá também custos e despesas pertinentes pela liberação da carga do armazém para o estoque da indústria que fará sua importação, a mercadoria ficou armazenada em recinto alfandegado até a data de 13 de março de 2017, neste caso os valores de armazenagem foram calculados sobre 81 dias, a fórmula de cálculo consta em apêndice E. Sendo assim segue no Quadro 9, um espelho de nota fiscal de entrada

da mercadoria com todos os custos e despesas expostos, necessário para à sua nacionalização e transporte até a empresa importadora:

Quadro 9 – Espelho de nota fiscal de entrada com todos os custos e despesas embutidos

IMPORTAÇÃO DIRETA						
DESCRIÇÃO PRODUTO		ORIGEM		DESTINO (PORTO)	FORNECEDOR	DATA REGISTRO DI
Pigmentos e preparações à base desses pigmentos		Nanjing, China		Navegantes	Union Colours	23/12/2016
VA	US\$	TAXA	R\$	TRIBUTOS	ALÍQUOTA (%)	VALOR TRIBUTOS
VALOR FOB MERCADORIA	\$ 39.948,80	3,3297	R\$ 133.017,52	II	14,00%	R\$ 19.968,59
FRETE	\$2.625,00	3,3297	R\$ 8.740,46	PIS	2,10%	R\$ 2.995,29
SEGURO	\$ 35,00	3,3297	R\$ 116,54	COFINS	9,65%	R\$ 13.764,07
THC	\$214,73	3,3297	R\$ 715,00			
TAXA DO CE	\$13,00	3,3297	R\$ 43,29			
VALOR CIF	\$42.836,53		R\$ 142.632,81			R\$ 36.727,95
DESPESAS ACESSÓRIAS						VALOR R\$
SISCOMEX						R\$ 214,50
AFRMM						R\$ 2.395,89
VALOR TOTAL DAS DESPESAS						R\$ 2.610,39
NOTA FISCAL DE ENTRADA						
VALOR TOTAL DOS PRODUTOS (CIF + II)						R\$ 162.601,40
DESPESAS ACESSÓRIAS + PIS E COFINS						R\$ 19.369,74
SUB TOTAL						R\$ 181.971,14
ICMS POR DENTRO 0,8300						R\$ 219.242,34
ICMS DESTACADO 17,0000%						R\$ 37.271,20
TOTAL NOTA FISCAL						R\$ 219.242,34
FECHAMENTO DO PROCESSO						
VALOR MERCADORIA + FRETE + SEGURO + CE						R\$ 141.917,81
VARIAÇÃO CAMBIAL ATIVA						(R\$ 4.661,40)
THC						R\$ 715,00
SISCOMEX						R\$ 214,50
AFRMM						R\$ 2.395,89
ARMAZENAGEM						R\$ 7.014,32
DESEMBARAÇO ADUANEIRO						R\$ 957,00
DESPESAS COM ARMADOR						R\$ 464,00
DEVOLUÇÃO DE CONTAINER						R\$ 160,00
PIS, COFINS, II						R\$ 36.727,95
ICMS ANTECIPADO NO DESEMBARAÇO						R\$ 37.271,20
FRETE NACIONAL						R\$ 1.150,00
TOTAL CUSTO FINANCEIRO DA IMPORTAÇÃO						R\$ 224.326,26

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Ao analisar o Quadro 9, para importação deste pigmento, o desembolso financeiro final é no valor de R\$ 224.326,26. Cabe ressaltar que o valor de variação cambial ativa, compõe a diferença entre o fechamento de câmbio realizado na data

de 04 de outubro de 2016, com a taxa de dólar de US\$ 3,2203, esta data foi escolhida, considerando que o transporte da mercadoria tem o prazo médio de 45 dias. Neste caso o valor da remessa ao exterior no período efetivo da compra, a taxa de dólar estava vantajosa, considerado assim o valor como receita financeira.

Por se tratar de uma simulação de importação para uma empresa tributada pelo Lucro Real, não será considerado como custo os valores de PIS-Importação, COFINS-Importação e ICMS, visto que a empresa terá possibilidade de crédito dos mesmos. Os valores restantes do Quadro 9, foram considerados como custos e foram rateados para encontrarmos o custo final de cada produto, dos oito importados, segue no Quadro 10:

Quadro 10 – Custos para registro do estoque da importação direta rateados por produto

IMPORTAÇÃO DIRETA									
	DESCRIÇÃO DA MERCADORIA	QUANT. (KG)	PESO LÍQUIDO	PREÇO UNITÁRIO (COMPRA US\$)	TAXA FISCAL (US\$)	VCMV	VALOR CIF (R\$)	THC	TAXA CE
1	Pigment Red 53:1 Sinlake Red - 3110-002	3000	3307,98	\$ 5,53	\$ 3,3297	\$ 16.590,00	R\$ 55.239,72	R\$ 278,39	R\$ 16,85
2	Pigment Yellow 174 Sincol Yellow - 1128-G21	1600	1764,26	\$ 4,68	\$ 3,3297	\$ 7.488,00	R\$ 24.932,79	R\$ 125,65	R\$ 7,61
3	Pigment Red 57:1 Sincol Rubine - 3154-009	800	882,13	\$ 3,78	\$ 3,3297	\$ 3.024,00	R\$ 10.069,01	R\$ 50,74	R\$ 3,07
4	Pigment Red 57:1 Sincol Rubine - 3160-006	250	275,66	\$ 4,96	\$ 3,3297	\$ 1.240,00	R\$ 4.128,83	R\$ 20,81	R\$ 1,26
5	Pigment Yellow 13 Sincol Yellow - 1126-003	700	771,86	\$ 6,45	\$ 3,3297	\$ 4.515,00	R\$ 15.033,60	R\$ 75,76	R\$ 4,59
6	Pigment Red 48:2 Sincol Rubine - 3120-004	300	330,80	\$ 5,69	\$ 3,3297	\$ 1.707,00	R\$ 5.683,80	R\$ 28,64	R\$ 1,73
7	Pigment Red 48:3 Sincol Red - 3124-002	300	330,80	\$ 5,84	\$ 3,3297	\$ 1.752,00	R\$ 5.833,63	R\$ 29,40	R\$ 1,78
8	Pigment Red 112 Sinfast Red - 2150-001	720	793,91	\$ 8,74	\$ 3,3297	\$ 6.292,80	R\$ 20.953,14	R\$ 105,60	R\$ 6,39
	TOTAL	7670	8457,40			\$ 42.608,80	R\$ 141.874,52	R\$ 715,00	R\$ 43,29

IMPORTAÇÃO DIRETA									
ARMAZENAGEM	AFRMM	DESPACHANTE	II	SISCOMEX	FRETE NACIONAL	DESPESAS ARMADOR	DEVOLUÇÃO DE CONTAINER	TOTAL	CUSTO FINAL UNITÁRIO (R\$)
R\$ 2.705,69	R\$ 936,77	R\$ 372,61	R\$ 7.774,90	R\$ 26,81	R\$ 449,80	R\$ 180,66	R\$ 62,30	R\$ 68.044,51	R\$ 22,68
R\$ 1.227,81	R\$ 493,51	R\$ 168,18	R\$ 3.509,25	R\$ 26,81	R\$ 239,90	R\$ 81,54	R\$ 28,12	R\$ 30.841,17	R\$ 19,28
R\$ 503,00	R\$ 243,52	R\$ 67,92	R\$ 1.417,20	R\$ 26,81	R\$ 119,95	R\$ 32,93	R\$ 11,36	R\$ 12.545,52	R\$ 15,68
R\$ 213,34	R\$ 77,42	R\$ 27,85	R\$ 581,13	R\$ 26,81	R\$ 37,48	R\$ 13,50	R\$ 4,66	R\$ 5.133,09	R\$ 20,53
R\$ 745,09	R\$ 221,47	R\$ 101,41	R\$ 2.115,95	R\$ 26,81	R\$ 104,95	R\$ 49,17	R\$ 16,95	R\$ 18.495,76	R\$ 26,42
R\$ 289,16	R\$ 93,89	R\$ 38,34	R\$ 799,98	R\$ 26,81	R\$ 44,98	R\$ 18,59	R\$ 6,41	R\$ 7.032,35	R\$ 23,44

(Continua)

Quadro 10 – Custos para registro do estoque da importação direta rateados por produto

R\$ 296,47	R\$ 94,09	R\$ 39,35	R\$ 821,07	R\$ 26,81	R\$ 44,98	R\$ 19,08	R\$ 6,58	R\$ 7.213,25	R\$ 24,04
R\$ 1.033,75	R\$ 235,20	R\$ 141,34	R\$ 2.949,12	R\$ 26,81	R\$ 107,95	R\$ 68,53	R\$ 23,63	R\$ 25.651,45	R\$ 35,63
R\$ 7.014,32	R\$ 2.395,89	R\$ 957,00	R\$ 19.968,59	R\$ 214,50	R\$ 1.150,00	R\$ 464,00	R\$ 160,00	R\$ 174.957,11	

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Para realização do rateio de forma correta, foi utilizado algumas variáveis, sendo elas, expostas no Quadro 11:

Quadro 11 – Variáveis para rateio dos custos por produto

VCMV	VA	FRETE INTERNACIONAL	QUANT. DE MERCADORIAS	PESO
THC	Armazenagem (Apêndice A)	AFRMM – Percentual de 25% sobre o frete internacional + CE + THC, adicionando R\$ 21,20 de taxas.	Taxa SISCOMEX	Frete nacional
	Comissão do despachante			
II				
CE	Despesas com armador de carga			
	Devolução de Container			

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Cabe ressaltar que todos as variáveis para os rateios foram com base nas legislações pertinentes a cada item, seguindo o Regulamento Aduaneiro (RA).

Estes são os valores desembolsados pela importadora no processo de importação direta sem a utilização de benefícios concedidos pelo governo federal para estimular o comércio internacional. Desconsiderando os tributos que são possíveis de recuperação, este processo de importação direta teria um custo total de R\$ 174.957,11.

4.2.2 Processo de importação direta com a utilização do regime de entreposto aduaneiro

Nesta seção serão expostos os resultados obtidos com o mesmo processo de importação direta utilizado anteriormente, porém agora com a utilização do regime especial de entreposto aduaneiro, sendo utilizadas neste caso três retiradas das mercadorias proporcionalmente do recinto alfandegado. O registro da DA neste caso, é na chegada da mercadoria no porto de destino, Navegantes, na data de 23 de dezembro de 2016. A seguir serão demonstrados os valores que serão desembolsados a cada retirada.

4.2.2.1 Primeira retirada da carga entrepostada

Nesta simulação, a primeira retirada será considerada a mesma data da retirada sem a utilização do regime, 13 de março de 2017, porém, neste caso será

retirado do recinto alfandegado apenas a quantidade necessária que a empresa importadora precisa para o momento.

Como as mercadorias importadas sob regime especial de entreposto aduaneiro, o fechamento de câmbio, ocorreu na data 09 de março de 2017, dois dias úteis antes da data da efetiva nacionalização da mercadoria, a uma taxa fiscal de dólar de R\$ 3,1735. A DI foi registrada na data de 13 de março de 2017, porém levando em consideração a regra que o registro da DI segue, utiliza-se a mesma taxa do dólar do fechamento de câmbio, neste caso, em nenhuma das três retiradas ocorrerá variação cambial. Considerando esta data, as mercadorias que serão liberadas neste momento, ficaram armazenadas por 81 dias em recinto alfandegado, os valores que compõem os custos de armazenagem são calculados como foi mencionado anteriormente. A seguir, no Quadro 12 serão expostas as informações necessárias para o registro da DI, relacionada a primeira nacionalização:

Quadro 12 – Dados utilizados para a nacionalização da primeira retirada

DADOS NECESSÁRIOS			
DI	17/XXXXXXX-X	VA	R\$ 46.324,49
Peso bruto (KG)	2590,00	VCMV	\$ 14.516,10
Peso Líquido (KG)	2855,89	VMLE	\$ 13.698,95
Quantidade (UN.)	116	VMLD	\$ 14.597,29
Frete	\$ 886,41	Taxa Fiscal Dólar	R\$ 3,1735
Seguro	\$ 11,92	Data de registro da DI	13/03/2017

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Com as informações expostas no Quadro 12, é possível realizar o registro da DI, e após, calcular os custos que envolvem este processo de primeira retirada até a empresa importadora. Segue no Quadro 13, os valores da nota fiscal de entrada, após a saída da mercadoria do recinto alfandegado, que será utilizada pela empresa, na retirada de 116 produtos dos 328 entrepostados:

Quadro 13 – Espelho de nota fiscal de entrada com todos os custos e despesas embutidos na primeira retirada

IMPORTAÇÃO DIRETA				
DESCRIÇÃO PRODUTO	ORIGEM	DESTINO (PORTO)	FORNECEDOR	DATA REGISTRO DI
PIGMENTOS E PREPARAÇÕES À BASE DESSES PIGMENTOS	NANJING, CHINA	NAVEGANTES	UNION COLOURS	13/03/2017

(Continua)

Quadro 13 – Espelho de nota fiscal de entrada com todos os custos e despesas embutidos na primeira retirada

VA	US\$	TAXA	R\$	TRIBUTOS	ALÍQUOTA (%)	VALOR TRIBUTOS
VALOR FOB MERCADORIA	\$13.617,77	3,1735	R\$ 43.215,99	II	14,00%	R\$ 6.485,43
FRETE INTERNACIONAL	\$886,41	3,1735	R\$ 2.813,02	PIS	2,10%	R\$ 972,81
SEGURO INTERNACIONAL	\$ 11,92	3,1735	R\$ 37,83	COFINS	9,65%	R\$ 4.470,31
THC	\$76,76	3,1735	R\$ 243,60			
TAXA DO CE	\$4,43	3,1735	R\$ 14,06			
VALOR CIF	\$14.597,29		R\$ 46.324,50			R\$ 11.928,56
DESPESAS ACESSÓRIAS						VALOR R\$
SISCOMEX						R\$ 214,50
AFRMM						R\$ 788,87
VALOR TOTAL DAS DESPESAS						R\$ 1.003,37
NOTA FISCAL DE ENTRADA						
VALOR TOTAL DOS PRODUTOS (CIF + II)						R\$ 52.809,93
DESPESAS ACESSÓRIAS + PIS E COFINS						R\$ 6.446,50
SUB TOTAL						R\$ 59.256,43
ICMS POR DENTRO	0,8300					R\$ 71.393,29
ICMS DESTACADO	17,0000%					R\$ 12.136,86
TOTAL NOTA FISCAL						R\$ 71.393,29
FECHAMENTO DO PROCESSO						
VALOR MERCADORIA + FRETE + SEGURO + CE MERCANTE						R\$ 46.080,90
VARIÇÃO CAMBIAL PASSIVA						R\$ 0,00
THC						R\$ 243,60
SISCOMEX						R\$ 214,50
AFRMM						R\$ 788,87
ARMAZENAGEM						R\$ 2.601,03
DESEMBARAÇO ADUANEIRO						R\$ 957,00
DESPESAS COM ARMADOR						R\$ 150,70
DEVOLUÇÃO DE CONTAINER						R\$ 51,97
PIS, COFINS, II						R\$ 11.928,56
ICMS ANTECIPADO NO DESEMBARAÇO						R\$ 12.136,86
FRETE NACIONAL						R\$ 850,00
TOTAL CUSTO FINANCEIRO DA IMPORTAÇÃO						R\$ 76.003,99

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Ao analisar o exposto no Quadro 13, a empresa importadora que decidiu realizar a entrepostagem de carga, terá que desembolsar neste primeiro momento, o valor de R\$ 76.003,99, para a primeira retirada da carga dos produtos que mais precisaria no momento, o restante ainda possui em estoque, o que fez com que a mesma deixasse em recinto alfandegado aguardando uma nova retirada. Após analisarmos o Quadro 13, será exposto no Quadro 14, a descrição de cada produto inicialmente nacionalizado e seus custos após o rateio por produtos e valores que devem ser utilizados para registro no estoque:

Quadro 14 – Custos da importação direta rateados por produto, na primeira nacionalização

PRIMEIRA RETIRADA									
	DESCRIÇÃO DA MERCADORIA	QUANT. (KG)	PESO LIQUIDO	PREÇO UNITÁRIO (COMPRA US\$)	TAXA FISCAL (US\$)	VCMV	VALOR CIF (R\$)	THC	TAXA CE
1	Pigment Red 53:1 Sinlake Red - 3110-002	600	661,60	\$ 5,53	\$ 3,1735	\$ 3.318,00	R\$ 10.529,67	R\$ 55,68	R\$ 3,21
2	Pigment Yellow 174 Sincol Yellow - 1128-G21	400	441,06	\$ 4,68	\$ 3,1735	\$ 1.872,00	R\$ 5.940,79	R\$ 31,41	R\$ 1,81
3	Pigment Red 57:1 Sincol Rubine - 3154-009	400	441,06	\$ 3,78	\$ 3,1735	\$ 1.512,00	R\$ 4.798,33	R\$ 25,37	R\$ 1,46
4	Pigment Yellow 13 Sincol Yellow - 1126-003	350	385,93	\$ 6,45	\$ 3,1735	\$ 2.257,50	R\$ 7.164,18	R\$ 37,88	R\$ 2,19
5	Pigment Red 48:2 Sincol Rubine - 3120-004	300	330,80	\$ 5,69	\$ 3,1735	\$ 1.707,00	R\$ 5.417,16	R\$ 28,64	R\$ 1,65
6	Pigment Red 48:3 Sincol Red - 3124-002	300	330,80	\$ 5,84	\$ 3,1735	\$ 1.752,00	R\$ 5.559,97	R\$ 29,40	R\$ 1,70
7	Pigment Red 112 Sinfast Red - 2150-001	240	264,64	\$ 8,74	\$ 3,1735	\$ 2.097,60	R\$ 6.656,73	R\$ 35,20	R\$ 2,03
	TOTAL	2590	2855,89			\$ 14.516,10	R\$ 46.066,84	R\$ 243,59	R\$ 14,06

PRIMEIRA RETIRADA									
ARMAZENAGEM	AFRMM	DESPACHANTE	II	SISCOMEX	FRETE NACIONAL	DESPESAS ARMADOR	DEVOLUÇÃO DE CONTAINER	TOTAL	CUSTO FINAL UNITÁRIO (R\$)
R\$ 587,33	R\$ 182,54	R\$ 218,75	R\$ 1.482,40	R\$ 30,64	R\$ 196,91	R\$ 34,45	R\$ 11,88	R\$ 13.333,46	R\$ 22,22
R\$ 336,60	R\$ 120,15	R\$ 123,41	R\$ 836,36	R\$ 30,64	R\$ 131,27	R\$ 19,43	R\$ 6,70	R\$ 7.578,59	R\$ 18,95
R\$ 274,17	R\$ 118,50	R\$ 99,68	R\$ 675,52	R\$ 30,64	R\$ 131,27	R\$ 15,70	R\$ 5,41	R\$ 6.176,08	R\$ 15,44
R\$ 403,44	R\$ 107,95	R\$ 148,83	R\$ 1.008,59	R\$ 30,64	R\$ 114,86	R\$ 23,44	R\$ 8,08	R\$ 9.050,09	R\$ 25,86
R\$ 307,99	R\$ 91,49	R\$ 112,54	R\$ 762,64	R\$ 30,64	R\$ 98,46	R\$ 17,72	R\$ 6,11	R\$ 6.875,05	R\$ 22,92
R\$ 315,79	R\$ 91,70	R\$ 115,50	R\$ 782,75	R\$ 30,64	R\$ 98,46	R\$ 18,19	R\$ 6,27	R\$ 7.050,37	R\$ 23,50
R\$ 375,71	R\$ 76,53	R\$ 138,29	R\$ 937,15	R\$ 30,64	R\$ 78,76	R\$ 21,78	R\$ 7,51	R\$ 8.360,34	R\$ 34,83
R\$ 2.601,03	R\$ 788,86	R\$ 957,00	R\$ 6.485,43	R\$ 214,50	R\$ 850,00	R\$ 150,70	R\$ 51,97	R\$ 58.423,97	

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Estes são os valores que a empresa importadora desembolsaria desconsiderando os valores de tributos recuperáveis, na data de 13 de março de 2017, desembaraçando e nacionalizando apenas as mercadorias que de fato a empresa está precisando no momento. O restante ficou no recinto alfandegado aguardando uma próxima nacionalização. Desta forma, a empresa desembolsaria e registraria em sua entrada de estoque o valor de R\$ 58.423,97.

4.2.2.2 Segunda retirada da carga entrepostada

A nova data escolhida para retirada de mais uma parcela das mercadorias entrepostada, foi a data de 25 de julho de 2017, nesta data a taxa fiscal de dólar utilizada foi de R\$ 3,1256. Seguindo esta lógica, a mercadoria ficou armazenada em recinto alfandegado pelo prazo de 215 dias. A seguir no Quadro 15, será exposto as informações necessárias para o registro da DI nesta data:

Quadro 15 – Dados utilizados para a nacionalização da segunda retirada

DADOS NECESSÁRIOS			
DI	17/XXXXXX-X	VA	R\$ 30.451,99
Peso bruto (KG)	1570,00	VCMV	\$ 9.687,80
Peso Líquido (KG)	1731,18	VMLE	\$ 9.197,49
Quantidade (UN.)	66	VMLD	\$ 9.742,77
Frete	\$ 537,32	Taxa Fiscal Dólar	R\$ 3,1256
Seguro	\$ 7,96	Data de registro da DI	25/07/2018

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Após exposto no quadro anterior, é possível com estes valores realizar o registro da DI referente a segunda retirada para nacionalização. Foi simulado que a empresa sentiu necessidade de uma nova entrada de estoque de produtos que estão em recinto alfandegado, nesta segunda retirada foi nacionalizado 66 unidades.

Após o registro da DI na data de 25 de julho de 2017, é necessário que a empresa identifique os valores que irão compor a nota fiscal de entrada que sairá juntamente com o transporte do armazém até seu estoque, o que se encontra no Quadro 16:

Quadro 16 – Espelho de nota fiscal de entrada com todos os custos e despesas embutidos na segunda retirada

IMPORTAÇÃO DIRETA						
DESCRIÇÃO PRODUTO		ORIGEM		DESTINO (PORTO)	FORNECEDOR	DATA REGISTRO DI
PIGMENTOS E PREPARAÇÕES À BASE DESSES PIGMENTOS		NANJING, CHINA		NAVEGANTES	Union Colours	25/07/2017
VA	US\$	TAXA	R\$	TRIBUTOS	ALÍQUOTA (%)	VALOR TRIBUTOS
VALOR FOB MERCADORIA	\$9.142,52	3,1256	R\$ 28.575,86	II	14,00%	R\$ 4.263,28
FRETE INTERNACIONAL	\$537,32	3,1256	R\$ 1.679,45	PIS	2,10%	R\$ 639,49
SEGURO INTERNACIONAL	\$ 7,96	3,1256	R\$ 24,88	COFINS	9,65%	R\$ 2.938,62
THC	\$52,01	3,1256	R\$ 162,56			
TAXA DO CE	\$2,96	3,1256	R\$ 9,25			
VALOR CIF	\$9.742,77		R\$ 30.452,00			R\$ 7.841,39
DESPESAS ACESSÓRIAS						VALOR R\$
SISCOMEX						R\$ 214,50
AFRMM						R\$ 484,02
VALOR TOTAL DAS DESPESAS						R\$ 698,52
NOTA FISCAL DE ENTRADA						
VALOR TOTAL DOS PRODUTOS (CIF + II)						R\$ 34.715,28
DESPESAS ACESSÓRIAS + PIS E COFINS						R\$ 4.276,63
SUB TOTAL						R\$ 38.991,91
ICMS POR DENTRO	0,8300					R\$ 46.978,20
ICMS DESTACADO	17,0000%					R\$ 7.986,29
TOTAL NOTA FISCAL						R\$ 46.978,20
FECHAMENTO DO PROCESSO						
VALOR MERCADORIA + FRETE + SEGURO + CE						R\$ 30.289,44
VARIACÃO CAMBIAL ATIVA						R\$ 0,00
THC						R\$ 162,56
SISCOMEX						R\$ 214,50
AFRMM						R\$ 484,02
ARMAZENAGEM						R\$ 4.188,00
DESEMBARAÇO ADUANEIRO						R\$ 957,00
DESPESAS COM ARMADOR						R\$ 99,06
DEVOLUÇÃO DE CONTAINER						R\$ 34,16
PIS, COFINS, II						R\$ 7.841,39
ICMS ANTECIPADO NO DESEMBARAÇO						R\$ 7.986,29
FRETE NACIONAL						R\$ 850,00
TOTAL CUSTO FINANCEIRO DA IMPORTAÇÃO						R\$ 53.106,42

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

No Quadro 16, além dos valores de nota fiscal de entrada encontra-se os valores totais que a empresa deverá desembolsar para que a mercadoria possa transitar e chegar ao seu estoque, o montante de R\$ 53.106,42. Além de encontrarmos os valores que a empresa deverá desembolsar para o pagamento desta retirada, é necessário realizar o rateio dos custos para chegar ao custo final por unidade, o rateio dos custos, desconsiderando os tributos que poderão ser

recuperados, valor que efetivamente irá compor o valor de entrada dos custos da mercadora no estoque, encontra-se no Quadro 17:

Quadro 17 – Custos da importação direta rateados por produto, na segunda nacionalização

SEGUNDA RETIRADA									
DESCRIÇÃO DA MERCADORIA		QUANT. (KG)	PESO LIQUIDO	PREÇO UNITÁRIO (COMPRA US\$)	TAXA FISCAL (US\$)	VCMV	VALOR CIF (R\$)	THC	TAXA CE
1	Pigment Red 53:1 Sinlake Red - 3110-002	600	661,60	\$ 5,53	\$ 3,1256	\$ 3.318,00	R\$10.370,74	R\$ 55,68	R\$ 3,16
2	Pigment Yellow 174 Sincol Yellow - 1128-G21	350	385,93	\$ 4,68	\$ 3,1256	\$ 1.638,00	R\$ 5.119,73	R\$ 27,49	R\$ 1,56
3	Pigment Yellow 13 Sincol Yellow - 1126-003	300	330,80	\$ 6,45	\$ 3,1256	\$ 1.935,00	R\$ 6.048,04	R\$ 32,47	R\$ 1,85
4	Pigment Red 112 Sinfast Red - 2150-001	320	352,85	\$ 8,74	\$ 3,1256	\$ 2.796,80	R\$ 8.741,68	R\$ 46,93	R\$ 2,67
TOTAL		1570	1731,18			\$ 9.687,80	R\$ 30.280,19	R\$ 162,57	R\$ 9,24

SEGUNDA RETIRADA									
ARMAZENAGEM	AFRMM	DESPACHANTE	II	SISCOMEX	FRETE NACIONAL	DESPESAS ARMADOR	DEVOLUÇÃO DE CONTAINER	TOTAL	CUSTO FINAL UNITÁRIO (R\$)
R\$ 1.429,92	R\$ 183,19	R\$ 327,77	R\$ 1.460,14	R\$ 53,63	R\$ 324,84	R\$ 33,93	R\$ 11,70	R\$ 14.254,69	R\$ 23,76
R\$ 711,98	R\$ 105,48	R\$ 161,81	R\$ 720,83	R\$ 53,63	R\$ 189,49	R\$ 16,75	R\$ 5,78	R\$ 7.114,53	R\$ 20,33
R\$ 838,91	R\$ 92,88	R\$ 191,15	R\$ 851,53	R\$ 53,63	R\$ 162,42	R\$ 19,79	R\$ 6,82	R\$ 8.299,46	R\$ 27,66
R\$ 1.207,19	R\$ 102,46	R\$ 276,28	R\$ 1.230,78	R\$ 53,63	R\$ 173,25	R\$ 28,60	R\$ 9,86	R\$ 11.873,32	R\$ 37,10
R\$ 4.188,00	R\$ 484,01	R\$ 957,00	R\$ 4.263,28	R\$ 214,50	R\$ 850,00	R\$ 99,06	R\$ 34,16	R\$ 41.542,01	

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Ao analisar o Quadro 17, é possível verificar que após os devidos rateios a empresa importadora, deverá registrar como entrada em estoque o valor no total de R\$ 41.542,01, este valor é somente referente aos custos de cada mercadoria, desconsiderando todos os valores de tributos que são recuperáveis.

4.2.2.3 Terceira retirada da carga entrepostada

Para terceira retirada foi utilizado a data de 20 de outubro de 2017, data esta simulada novamente pela necessidade da empresa em possuir em estoque as últimas mercadorias restantes entrepostadas, que serão nacionalizados nesta data, a uma taxa de dólar de R\$ 3,1673. As mercadorias ficaram armazenadas em recinto alfandegado por 302 dias, os valores que compõem os custos de armazenagem são calculados como foi mencionado anteriormente. A seguir no Quadro 18, será exposto as informações necessárias para registro da DI que nacionalizará os itens necessários para esta data:

Quadro 18 – Dados utilizados para a nacionalização da terceira retirada

DADOS NECESSÁRIOS			
DI	17/XXXXXXX-X	VA	R\$ 58.620,47
Peso bruto (KG)	3510	VCMV	\$ 18.404,90
Peso Líquido (KG)	3870,34	VMLE	\$ 17.291,64
Quantidade (UN.)	146	VMLD	\$ 18.508,03
Frete	\$ 1,201,27	Taxa Fiscal Dólar	R\$ 3,1673
Seguro	\$ 15,12	Data de registro da DI	20/10/2017

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Após dados descritos acima, o registro da DI é realizado e após isso a mercadoria pode ser retirada do recinto alfandegado para o estoque da empresa, para que isso possa acontecer é necessário que a empresa calcule os valores que irão compor a nota fiscal de entrada para acompanhar o transporte desde o recinto alfandegado até a chegada ao estoque da empresa, estes valores serão expostos no Quadro 19:

Quadro 19 – Espelho de nota fiscal de entrada com todos os custos e despesas embutidos na terceira retirada

IMPORTAÇÃO DIRETA						
DESCRIÇÃO PRODUTO		ORIGEM		DESTINO (PORTO)	FORNECEDOR	DATA REGISTRO DI
PIGMENTOS E PREPARAÇÕES À BASE DESSES PIGMENTOS		NANJING, CHINA		NAVEGANTES	Union Colours	20/10/2017
VA	US\$	TAXA	R\$	TRIBUTOS	ALÍQUOTA (%)	VALOR TRIBUTOS
VALOR FOB MERCADORIA	\$17.188,51	3,1673	R\$ 54.441,17	II	14,00%	R\$ 8.206,87
FRETE INTERNACIONAL	\$1.201,27	3,1673	R\$ 3.804,78	PIS	2,10%	R\$ 1.231,03
SEGURO INTERNACIONAL	\$ 15,12	3,1673	R\$ 47,89	COFINS	9,65%	R\$ 5.656,88
THC	\$97,51	3,1673	R\$ 308,84			
TAXA DO CE	\$5,62	3,1673	R\$ 17,80			
VALOR CIF	\$18.508,03		R\$ 58.620,48			R\$ 15.094,77
DESPESAS ACESSÓRIAS						VALOR R\$
SISCOMEX						R\$ 214,50
AFRMM						R\$ 1.054,06
VALOR TOTAL DAS DESPESAS						R\$ 1.268,56
NOTA FISCAL DE ENTRADA						
VALOR TOTAL DOS PRODUTOS (CIF + II)						R\$ 66.827,35
DESPESAS ACESSÓRIAS + PIS E COFINS						R\$ 8.156,46
SUB TOTAL						R\$ 74.983,81
ICMS POR DENTRO	0,8300					R\$ 90.341,95
ICMS DESTACADO	17,0000%					R\$ 15.358,13
TOTAL NOTA FISCAL						R\$ 90.341,95
FECHAMENTO DO PROCESSO						
VALOR MERCADORIA + FRETE + SEGURO + CE						R\$ 58.311,64
VARIACÃO CAMBIAL ATIVA						R\$ 0,00
THC						R\$ 308,84
SISCOMEX						R\$ 214,50
AFRMM						R\$ 1.054,06
ARMAZENAGEM						R\$ 10.824,03
DESEMBARAÇO ADUANEIRO						R\$ 957,00
DESPESAS COM ARMADOR						R\$ 190,70
DEVOLUÇÃO DE CONTAINER						R\$ 65,76
PIS, COFINS, II						R\$ 15.094,77
ICMS ANTECIPADO NO DESEMBARAÇO						R\$ 15.358,13
FRETE NACIONAL						R\$ 850,00
TOTAL CUSTO FINANCEIRO DA IMPORTAÇÃO						R\$ 103.229,44

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Neste caso, ao analisar o Quadro 19, é possível compreender que a empresa terá um desembolso financeiro de R\$ 103.229,44 nesta terceira e última retirada. Os valores pagos de alguns tributos não são considerados como custo e não agregam no custo final da mercadoria para registro no estoque, neste caso segue no Quadro 20 os valores que devem ser considerados para dar entradas dos produtos no estoque:

Quadro 20 – Custos da importação direta rateados por produto, na terceira nacionalização

TERCEIRA RETIRADA									
	DESCRIÇÃO DA MERCADORIA	QUANT. (KG)	PESO LIQUIDO	PREÇO UNITÁRIO (COMPRA US\$)	TAXA FISCAL (US\$)	VCMV	VALOR CIF (R\$)	THC	TAXA CE
1	Pigment Red 53:1 Sinlake Red - 3110-002	1800	1984,79	\$ 5,53	\$ 3,1673	\$ 9.954,00	R\$ 31.527,30	R\$ 167,03	R\$ 9,62
2	Pigment Yellow 174 Sincol Yellow - 1128-G21	850	937,26	\$ 4,68	\$ 3,1673	\$ 3.978,00	R\$ 12.599,52	R\$ 66,75	R\$ 3,84
3	Pigment Red 57:1 Sincol Rubine - 3154-009	400	441,06	\$ 3,78	\$,1673	\$ 1.512,00	R\$ 4.788,96	R\$ 25,37	R\$ 1,46
4	Pigment Red 57:1 Sincol Rubine - 3160-006	250	275,66	\$ 4,96	\$ 3,1673	\$ 1.240,00	R\$ 3.927,45	R\$ 20,81	R\$ 1,20
5	Pigment Yellow 13 Sincol Yellow - 1126-003	50	55,13	\$ 6,45	\$ 3,1673	\$ 322,50	R\$ 1.021,45	R\$ 5,41	R\$ 0,31
6	Pigment Red 112 Sinfast Red - 2150-001	160	176,43	\$ 8,74	\$ 3,1673	\$ 1.398,40	R\$ 4.429,15	R\$ 23,47	R\$ 1,35
	TOTAL	3510	3870,34			\$ 18.404,90	R\$ 58.293,84	R\$ 308,84	R\$ 17,79

TERCEIRA RETIRADA									
ARMAZENAGEM	AFRMM	DESPACHANTE	II	SISCOMEX	FRETE NACIONAL	DESPESAS ARMADOR	DEV. DE CTNR	TOTAL	CUSTO FINAL UNITÁRIO (R\$)
R\$ 5.827,07	R\$ 542,88	R\$ 517,58	R\$ 4.438,55	R\$ 35,75	R\$ 435,90	R\$ 103,14	R\$ 35,56	R\$ 43.640,38	R\$ 24,24
R\$ 2.335,92	R\$ 253,09	R\$ 206,84	R\$ 1.773,82	R\$ 35,75	R\$ 205,84	R\$ 41,22	R\$ 14,21	R\$ 17.536,81	R\$ 20,63
R\$ 895,30	R\$ 117,47	R\$ 78,62	R\$ 674,21	R\$ 35,75	R\$ 96,87	R\$ 15,67	R\$ 5,40	R\$ 6.735,08	R\$ 16,84
R\$ 736,40	R\$ 74,75	R\$ 64,48	R\$ 552,92	R\$ 35,75	R\$ 60,54	R\$ 12,85	R\$ 4,43	R\$ 5.491,58	R\$ 21,97
R\$ 200,40	R\$ 15,29	R\$ 16,77	R\$ 143,80	R\$ 35,75	R\$ 12,11	R\$ 3,34	R\$ 1,15	R\$ 1.455,79	R\$ 29,12
R\$ 828,94	R\$ 50,58	R\$ 72,71	R\$ 623,56	R\$ 35,75	R\$ 38,75	R\$ 14,49	R\$ 5,00	R\$ 6.123,74	R\$ 38,27
R\$ 10.824,03	R\$ 1.054,05	R\$ 957,00	R\$ 8.206,87	R\$ 214,50	R\$ 850,00	R\$ 190,70	R\$ 65,76	R\$ 80.983,38	

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

De acordo com o Quadro 20, estes são os valores que a empresa importadora, após as últimas mercadorias desembaraçadas e nacionalizadas, possuirá como custo final para registro em seu estoque nesta terceira retirada o valor de R\$ 80.983,38, desconsiderando neste caso os tributos recuperáveis.

4.2.3 Viabilidade do entrepostamento de carga

Como mencionado no referencial teórico, na maioria das vezes, o entrepostamento de carga, se torna uma ferramenta estratégica para a empresa que o utiliza, pelo fato de possuir diversas vantagens, sendo elas logísticas ou econômicas.

Com isso, é possível verificar com todo estudo exposto acima na comparação entre uma importação direta sem utilização do benefício e a mesma importação direta com a utilização do entrepostamento de carga com a necessidade de três retiradas em datas distintas, é possível compreender que, na nacionalização das mercadorias sem o regime, a empresa desembolsaria o montante de R\$ 224.326,26, estes desembolsos começariam em outubro de 2016 com o fechamento de câmbio para pagamento ao fornecedor no exterior até a efetiva saída da mercadoria do armazém em março de 2017. Já ao se falar na carga entrepostada, a empresa, somando os montantes das três retiradas, desembolsaria o total de R\$ 232.339,84, estes desembolsos seriam após março de 2017 até outubro de 2017. Resultando em uma diferença entre as duas operações de R\$ 8.013,59, ou seja, com a utilização do entreposto aduaneiro a empresa desembolsará 3,57% a maior.

Porém, ao analisar os números, cabe ressaltar que, embora a empresa necessite desembolsar um pouco a mais para os pagamentos das despesas da carga importada, na utilização do regime de entreposto aduaneiro, a mesma, possuirá um maior tempo para liquidação da dívida com o fornecedor no exterior, não terá mercadoria estocada em estoque sem rotatividade e conseqüentemente terá um melhor fluxo financeiro, visto que os pagamentos são realizados em parcelas.

A empresa também poderia utilizar o entreposto aduaneiro como uma ferramenta financeira, visto que, os valores não são antecipados e como são pagos em parcelas, a empresa poderia deixar os valores aplicados. Desta forma, foi

realizado uma simulação de uma aplicação simples em poupança, considerando que a poupança é a aplicação com baixo rendimento, porém com um baixo risco. Segue no Quadro 21 a simulação realizada se a empresa optasse por deixar o valor aplicado:

Quadro 21 – Simulação de aplicação do montante em poupança

APLICAÇÃO EM POUPANÇA							
MÊS	MONTANTE INICIAL	DATA RESGATE	RESGATE (R\$)	JUROS MÊS	JUROS ACUMULADOS	IR RESGATE	SALDO FINAL
dez/16	R\$ 224.326,26	-	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 224.326,26
jan/17	R\$ 224.326,26	-	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 224.326,26
fev/17	R\$ 224.326,26	-	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 224.326,26
mar/17	R\$ 224.326,26	13/03/2017	R\$ 76.003,99	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 148.322,27
abr/17	R\$ 148.322,27		R\$ 0,00	R\$ 959,79	R\$ 959,79	R\$ 0,00	R\$ 149.282,06
mai/17	R\$ 149.282,06	-	R\$ 0,00	R\$ 750,59	R\$ 1.710,38	R\$ 0,00	R\$ 150.032,65
jun/17	R\$ 150.032,65	-	R\$ 0,00	R\$ 910,55	R\$ 2.620,93	R\$ 0,00	R\$ 150.943,20
jul/17	R\$ 150.943,20	25/07/2017	R\$ 53.106,42	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 589,71	R\$ 97.247,07
ago/17	R\$ 97.247,07	-	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 97.247,07
set/17	R\$ 97.247,07	-	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 97.247,07
out/17	R\$ 97.247,07	20/10/2017	R\$ 103.229,44	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	(R\$ 5.982,37)

Fonte: Elaborado pela autora (2018).

Ao analisar o quadro anterior, é possível verificar que, se a empresa aplicar o valor em poupança, já consegue obter um bom resultado e faltaria apenas o montante de R\$ 5.982,37 para as duas operações de importação se igualarem. Desta forma, se a empresa optar por uma aplicação que produza um maior rendimento, porém com mais riscos, conseguirá resultado mais vantajosos.

Após analisar todo o estudo realizado, pode-se concluir que, o regime especial de entreposto aduaneiro, é um benefício extremamente vantajoso e pouco conhecido pelas empresas brasileiras. Quando bem estudado, o mesmo pode trazer reflexos e resultados de grande valia a empresa. Este estudo por exemplo, condiz com esta afirmação, pois se a empresa que necessita deste produto importado, por conta de sua rotação de estoque, porém não possui caixa suficiente para sua nacionalização ou espaço de estocagem, e não consegue esperar o prazo de mais 45 dias para a nova chegada da mercadoria do exterior, este regime é de grande importância, pois a empresa não ficará sem matéria-prima e ainda terá um prazo maior para cumprir com suas obrigações financeiras.

Porém é necessário salientar que, no período da pesquisa, como pode ser observado o dólar teve momentos de queda em relação ao cenário econômico, neste caso a empresa da presente simulação obteve uma maior vantagem em relação ao custo final. Neste caso, esta é uma variável importante que deve ser observada ao tomar decisões em relação a quantas retiradas a empresa irá realizar.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mercado internacional, tem usufruído de grandes avanços no país, em decorrência da globalização e grande concorrência entre as empresas brasileiras. Na corrida para obter maior espaço no mercado, as organizações buscam estratégias que podem ajuda-las a solucionar problemas e melhorar o seu setor produtivo.

Para tanto, é necessário um estudo sobre ferramentas existentes que podem auxiliar essas empresas na busca de sua geração de sucesso. Em vista disso, este trabalho foi aperfeiçoado para que demonstre não somente uma estratégia na teoria, como também como ela ocorre na prática.

A inclusão no mercado internacional, requer muito cuidado e estudos, porém, na maioria das vezes os números mostram o quão vantajoso pode se tornar esta inserção. Cabe ressaltar que é de extrema importância que a empresa, antes de se incluir no mercado internacional, faça uma análise de todos os custos que poderão surgir caso adquira sua mercadoria do mercado externo, desta forma, melhor seria sua administração.

Ao se falar em estratégia, o governo federal brasileiro criou como forma de incentivos à importação e exportação alguns benefícios que as empresas importadoras podem aderir e melhorar a gestão de seu negócio, desta forma, o Regime Especial de Entrepósito Aduaneiro é um desses incentivos, que por sua vez traz diversas vantagens para o importador, desde vantagens logísticas a vantagens financeiras, como exposto no referencial teórico.

Desta forma, este trabalho teve como objetivo principal identificar quais as vantagens logísticas e econômicas apresentadas em valores reais na opção de entrepostamento de carga em comparação a uma operação sem benefício. Trazendo como conclusão dos cálculos que, na opção do entrepostamento, a empresa desembolsaria a mais o valor de R\$ 8.013,59 (3,57%) que uma importação direta sem benefício em um prazo de até 302 dias.

Ao analisar todo o estudo em comparação com o referencial teórico, é possível identificar que com esta simulação, a empresa importadora teria uma melhor gestão de estoque, visto que não possuiria estoque sem rotação em seu armazém, melhoraria significativamente seu fluxo de caixa, pois somente

desembolsaria os montantes referente a cada retirada, neste caso o prazo de pagamento a fornecedores referente a matéria-prima importada aumentaria pelo fato de não possuir antecipação cambial. Outra possibilidade, é se a empresa precisasse da mercadoria com urgência a mesma já estaria ao seu dispor em recinto alfandegado aguardando sua retirada. Desta forma, nesta simulação, o montante desembolsado a maior entre as duas operações compensa em relação as vantagens obtidas.

Considerando que a empresa tenha capital de giro, porém não possui local para armazenamento, se aplicar o montante em poupança, que é considerada segura, porém com pouco rendimento, ainda assim teria uma diferença de apenas de R\$ 5.982,37. Considerando que com as mercadorias entrepostadas a empresa não teria gastos com mão de obra para armazenagem, gastos gerais com o armazém, o que faz com que se torne vantajoso a aplicação deste regime especial.

Conclui-se então que, antes de qualquer decisão para opção de utilização de regimes especiais, é importante que faça um planejamento de custos e realizem a comparação. Neste estudo a opção foi de fato vantajosa e está explícito isto no estudo de caso, mais é importante salientar que a taxa do dólar influenciou de forma direta nos resultados obtidos.

Como sugestão para futuros estudos, indica-se uma pesquisa na transformação do regime especial de entreposto aduaneiro no regime aduaneiro especial de *Drawback*, para analisar como se comportaria esta transformação, visto que é permitido legalmente a realização desta modalidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABUD, Jorge Lima. **Interposição fraudulenta de terceiros no comércio exterior**. Santos, 2013

ASHIKAGA, Carlos Eduardo Garcia. **Análise da Tributação na Importação e na Exportação de bens e serviços**. São Paulo: Aduaneiras, 2016.

BANCO Central do Brasil. **Sistema Gerenciador de Séries Temporais**. 2018.

Disponível em:

<<https://www3.bcb.gov.br/sgspub/consultarvalores/consultarValoresSeries.do?method=consultarValores>>. Acesso em: 26 mai. 2018.

BANCO Central do Brasil. **Cotações e boletins**. 2018. Disponível em: <

<http://www4.bcb.gov.br/pec/taxas/port/ptaxnpesq.asp?id=txcotacao>

>. Acesso em: 26 mai. 2018.

BRASIL. Instrução normativa SRF nº 634, de 24 de março de 2006. **Estabelece requisitos e condições para a atuação de pessoa jurídica importadora em operações procedidas para revenda a encomendante predeterminado**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 30 de março de 2006. Seção, p. 22.

BRASIL. Instrução normativa SRF nº 1158, de 24 de maio de 2011. **Altera a Instrução Normativa SRF nº 680, de 2 de outubro de 2006, que disciplina o despacho aduaneiro de importação**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 30 de maio de 2011. Seção, p. 28.

BRASIL. Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004. **Dispõe sobre a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre a importação de bens e serviços e dá outras providências**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 30 de abril de 2004.

BRASIL. Secretaria do Estado da Fazenda. **Regulamento do ICMS-SP**. Disponível em:

<http://info.fazenda.sp.gov.br/NXT/gateway.dll/legislacao_tributaria/Regulamento_icms/art037.htm?f=templates&fn=default.htm&vid=sefaz_tributaria%3Avtribut>. Acesso em: 20 mar. 2018.

BRASIL. Secretaria do Estado da Fazenda. **Regulamento do ICMS-SC**. Disponível em:

<<http://legislacao.sef.sc.gov.br/Consulta/Views/Publico/Frame.aspx?x=/html/icms.htm>>. Acesso em: 20 mar. 2018.

BRASIL. Decreto nº 7.212, de 15 de junho de 2010. **Regulamenta a cobrança, fiscalização, arrecadação e administração do Imposto sobre Produtos**

Industrializados - IPI. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 16 de junho de 2010.

BRASIL. Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996. **Dispõe sobre o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, e dá outras providências (LEI KANDIR).** Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 16 de setembro de 1996.

BRASIL. Lei nº 8.894, de 21 de junho de 1994. **Dispõe sobre o Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos e Valores Mobiliários, e dá outras providências.** Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 22 de junho de 1994.

BRASIL. Portaria MF nº 6, de 25 de janeiro de 1999. **Dispõe sobre a fixação da taxa de câmbio para efeito de cálculo dos tributos incidentes na importação.** Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 26 de janeiro de 1999. Seção, p. 04.

BRASIL. Instrução Normativa SRF Nº 241, de 06 de novembro de 2002. **Dispõe sobre o regime especial de entreposto aduaneiro na importação e na exportação.** Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 08 de novembro de 2002.

BEHRENDTS, Frederico L. **Comércio Exterior.** 7. ed. Porto Alegre: Síntese, 2002.

BORTOTO, Artur César et al. **Comércio Exterior: teoria e gestão.** 1. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

BIZELLI, João dos Santos. **Incoterms-2000: Regras oficiais da CCI para a interpretação de termos comerciais.** São Paulo: Aduaneiras, 2000.

COELHO, Guiomar. **Tributos sobre o comércio exterior.** São Paulo: Aduaneiras, 2003.

DCI. **Entreposto traz vantagem.** 2014. Disponível em: <<http://www.dci.com.br/especial/entreposto-traz-vantagem-id398670.html>>. Acesso em: 29 set. 2017.

FARO, Ricardo. **Curso de comércio exterior: visão e experiência brasileira.** 3. Ed. São Paulo: Atlas, 2012.

FERNANDES, Bruno Henrique Rocha; BERTON, Luiz Hamilton. **Administração Estratégica: da competência empreendedora à avaliação de desempenho.** São Paulo: Saraiva, 2005.

FERRAZ, Alfredo; MEDEIROS, Dúylio Domingos de; GUEDES, Fábio Gomes. BEZERRA; Felipe Oliveira, SANTOS, Karina Cristina dos; SOUSA, Nathalia Pires de. **O ENTREPOSTO ADUANEIRO E O BENEFÍCIO FISCAL.** 2011. TCC

(Graduação) - Curso de Administração Com Linha de Formação em Negócios Internacionais, Centro Universitário Ítalo Brasileiro, São Paulo, 2011.

GASNIER, Daniel Georges, et al. **Gestão de Estoques e suprimentos na cadeia de abastecimento**. São Paulo: Imam, 2007.

HITT, Michael A.; IRELAND, R. Duane; HOSKISSON, Robert E. **Administração Estratégica**: tradução da 7ª edição norte-americana. 2. Ed. São Paulo: Thomson Learning, 2008.

HOJI, Masakazu. **Administração financeira e orçamentária**: matemática financeira aplicada, estratégias financeiras, orçamento empresarial. 11. ed. São Paulo: Atlas S.A, 2014.

KEEDI, Samir. **Comércio Exterior: abrindo as primeiras páginas**. 4. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

LEMES JUNIOR, Antônio Barbosa; RIGO, Cláudio Miessa; CHEROBIM, Ana Paula Mussi Szabo, **Administração Financeira**: Princípios, fundamentos e práticas brasileiras. 3. Ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

LOPEZ, José Manoel Cortiñas; GAMA, Marilza. **Comércio Exterior Competitivo**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

LUDOVICO, Nelson. **Logística internacional: um enfoque em comércio exterior**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

LUNARDI, Angelo Luiz. **Incoterms-2000**: Condições Internacionais de Compra e Venda. 2. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

MADAGASCAR, Arthur. **O trabalho nos Terminais de combustíveis**. 1. ed. São Paulo: Biblioteca 24 horas, 2014.

MALUF, Sâmia Magib. **Administrando o comércio exterior do Brasil**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MDIC. **MDIC divulga material histórico sobre os 200 anos do comércio exterior brasileiro**. 2008. Disponível em: <<http://investimentos.mdic.gov.br/portalmDIC////sítio/interna/noticia.php?area=5-íci=8219>>. Acesso em: 25 set. 2017.

Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Brasil: Informações Gerais**. 2018. Disponível em: < <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/comex-vis/frame-brasil>>. Acesso em: 20 maio. 2018.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas de Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Universidade Feevale, 2013.

RAMPAZZO, Lino. **Metodologia científica**: para alunos do curso de graduação e pós-graduação. 3. ed. São Paulo: Loyola, 2005.

RECEITA Federal do Brasil. **IPI - Imposto sobre produtos industrializados**. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/aceso-rapido/tributos/ipi>>. Acesso em: 13 mar. 2018.

RECEITA Federal do Brasil. **Glossário**. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/sistemas/siscomex-importacao-web/visao-geral/glossario>>. Acesso em: 15 mar. 2018.

RECEITA Federal do Brasil. **Entrepasto Aduaneiro**. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/regimes-e-controles-especiais/regimes-aduaneiros-especiais/entrepasto-aduaneiro>>. Acesso em: 30 set. 2017.

RECEITA Federal do Brasil. **AFRMM (Adicional ao frete para renovação da marinha mercante)**. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/aceso-rapido/tributos/afmmm>>. Acesso em: 04 out. 2017.

RECEITA Federal do Brasil. **II (Imposto de importação)**. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/aceso-rapido/tributos/imposto-importacao>>. Acesso em: 12 mar. 2018.

ROSS, Stephen A, et al. **Administração financeira**: versão brasileira de corporate finance 10th edition. Porto Alegre: AMGH Editora Ltda, 2015.

SEGRE, German et al. **Manual Prático de Comércio Exterior**. São Paulo: Atlas S.A, 2007.

SILVA, Mariza Gomes da. **Direito aplicado na logística de carga aérea internacional sujeita a controle sanitário**. São Paulo: Baraúna, 2012.

SILVA, José Ultemar da. organizador, **Gestão das Relações Econômicas Internacionais e Comércio Exterior**. São Paulo: Cengage Learning, 2008.

SILVA, Tom Pierre Fenandes da. **Tributação no comércio exterior brasileiro**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2014.

VAZQUEZ, José Lopez. **Comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Atlas, 2001.

WERNECK, Paulo. **Comércio Exterior & Despacho Aduaneiro**. 4. Ed. Curitiba: Juruá, 2008.

APÊNDICE(S)

APÊNDICE A – Tabela de preços cobrados pelo recinto alfandegado que diz respeito a esta modalidade

ARMAZENAGEM ESPECÍFICA IMPORTAÇÃO MARÍTIMA VIA DTC/DTA E MIC DTA	
Primeiro período (10 dias ou fração) - sobre o valor CIF da mercadoria	0,16%
Após o décimo dia (ao dia) - sobre o valor CIF da mercadoria	0,06%
ENTREPOSTO ADUANEIRO	
Para Entrepósito Aduaneiro, considerar as taxas aplicadas a modalidade de armazenagem específica.	
PICKING	
Por pallet	R\$ 12,00
CARREGAMENTO CARGA SOLTA (POR CAMINHÃO)	
Carregamento mecanizado (paletizado)	R\$ 300,00
Carregamento manual	R\$ 590,00
OUTROS	
Reprogramação de Ordens de Serviços (senhas de carregamento)	R\$ 100,00
Seguro de armazenagem sobre o valor da CIF	0,15%

Fonte: Multilog S.A (2017).

APÊNDICE B – Pro-forma Invoice enviada pelo fornecedor do exterior

Union Colours Ltd

Union House
Hempshaw Lane
Stockport, Cheshire
UK
SK1 4LG

VAT Number GB 839488762



Pro-forma Invoice

This is not a VAT invoice

All Amounts in US Dollars
Your VAT Number BR 06065934000350
Terms Without exchange coverage

Invoice Number: 0003000293
Invoice Date:
Order Number: UNCO15/16
Account Number: 00001275

Deliver To

Line	Item Code	Description	Quantity	Unit	Unit Price	Total
1	3110-002	Pigment Red 53:1 - Sinlake Red - 3110-002	3000	Kg	5.53	16590.00
2	1128-G21	Pigment Yellow 174 - Sincol Yellow - 1128-G21	1600	Kg	4.68	7488.00
3	3164-009	Pigment Red 57:1 - Sincol Rubine - 3164-009	800	Kg	3.78	3024.00
4	3160-005	Pigment Red 57:1 - Sincol Rubine - 3160-005	250	Kg	4.96	1240.00
5	1126-003	Pigment Yellow 13 - Sincol Yellow - 1126-003	700	Kg	6.45	4515.00
6	3120-004	Pigment Red 48:2 - Sincol Rubine - 3120-004	300	Kg	5.69	1707.00
7	3124-002	Pigment Red 48:3 - Sincol Red - 3124-002	300	Kg	5.84	1752.00
8	3150-001	Pigment Red 112 - Sinfast Red - 3150-001	720	Kg	8.74	6292.80
9		Mercadoria destinada a admissão no regime de Entrepósito Aduaneiro na Importação. Mercadoria enviada em consignação, sem cobertura cambial.				

FOB Value: USD 39,935.80
Freight Value: USD 2,638.00
Insurance Value: USD 35.00
CIF Value: USD 42,608.80

NCM: 3204 17 00

Net Weight: 7,670.00kg
Gross Weight: 8,457.40kg
Meaurement: 25.000 CBM
1 x 20' FCL

Total number of packages: 326 Bags on 20 Pallets

Country of Origin:
The People's Republic of China

CONSIGNEE & NOTIFY:

MANUFACTURED BY:
Sincol China
C-12A Songdu Mansion
303 Middle Jiangdong Road
Nanjing
210019
China

CIF NAVEGANTES



Company Reg: 4927813

This debt has been assigned to BNP Paribas Commercial Finance Ltd ("BNPPCF") with whom we have an invoice financing agreement. Payments should continue to be made to this company as trustees for BNPPCF.

TOTAL NET	\$	42608.80
TOTAL VAT	\$	0.00
TOTAL GROSS	\$	42608.80

Bank transfer should be made to the following USD account:

Sort code: 40-63-84
Account number: 14390035
IBAN number: GB38BNPA40638414390035
Swift code: BNPAGB22

APÊNDICE C – THC E CE

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg



Page 3 / 3

B/L-No. HLCUSHA1610RCEP7

Cont/Seals/Marks Packages/Description of Goods Weight Measure

CONSIGNEE'S CNPJ NUMBER :

HLXU 1163196	TARE WEIGHT 2350.000 KGM	GROSS VOLUME 25.000 MTQ
--------------	-----------------------------	----------------------------

SHIPPED ON BOARD, DATE :
PORT OF LOADING: SHANGHAI
VESSEL NAME: VALENCE VOYAGE: 1198-014W

FREIGHT PREPAID

CHARGE	RATE BASIS	W/M/V	CURR	PREPAID	COLLECT
CARR. SECURITY FEE	13.00 CTR		1 USD	13.00	
THC DESTINATION LUMPSUM	715.00 CTR		1 BRL USD		715.00
				2625.00	

Consulta de Conhecimento

Quarta-Feira, 14 de Dezembro de 2016 (09:52). Sua sessão expirará em: 44:58

Dados do Manifesto

Número do Manifesto	1816502761582	Data de Encerramento do Manifesto	06/11/2016
Número da Viagem	1198-01	Data de Operação	12/12/2016
Porto de Carregamento	CNSHA - SHANGHAI (SHAN HAI)	Porto de Descarregamento	BRNVT - NAVEGANTES
Tipo de Tráfego	05 - LONGO CURSO IMPORTACAO		
Código da Embarcação	9628180 - VALENCE		
Empresa de Navegação	DE001048 - HAPAG LLOYD AKTIENGESELLSCHAFT		
Agência de Navegação	42.581.413/0001-57 - COMPANHIA LIBRA DE NAVEGACAO		
Total de Conhecimentos Informados	13	Total de Conhecimentos Incluídos	13
		Total de Conhecimentos Associados	0

Identificação Única do Conhecimento
CE-MERCANTE

181605234637171

Consulta de Todos os Itens do Conhecimento
Consulta todos os Manifestos

Indicadores do Conhecimento

PENDÊNCIA de AFRMM	NÃO	REVISÃO de AFRMM	NÃO
BLOQUEIO do Conhecimento	NÃO		
RETIFICAÇÃO pendente de análise	NÃO		
PENDÊNCIA de Trânsito Marítimo	NÃO		
ENDOSSO do Conhecimento	SEM ENDOSSO		

Dados Gerais do Conhecimento

Tipo de Conhecimento	Comum (BL)	Categoria da Carga	Importada
Data de Emissão		Conhecimento de Embarque	HLCUSHA1610RCEP7
Cubagem (m³)	25,000	Peso Bruto (Kg)	8.457,400
Porto de Origem	CNSHA - SHANGHAI (SHAN HAI)	Porto de Destino	BRNVT - NAVEGANTES
CPF/CNPJ do Consignatário			
Identificação do Embarcador (Shipper/Exporter)	SINCOL CORPORATION LIMITED C-12A FLOOR,303 MIDDLE JIANGDONG ROAD,NANJING 210019,CHINA		
Descrição da Mercadoria	328 BAGS 25 MTQ PIGMENT RED 53:1		
Observações			

Dados de Longo Curso Importação

Consignatário

Tipo Consignatário : NACIONAL	CPF/CNPJ :
Nome :	
Dados Complementares :	

Notify Part

Identificação :

CNPJ/CPF :

Frete

Valor do Frete Total : 2.850,18

Valor do Frete Básico : 2.625,00

Moeda : 220 - DOLAR DOS EUA

Pagamento : PREPAID (PAGO)

Modalidade : HH - HOUSE TO HOUSE

Componentes do Frete

Tipo do Componente :	Valor :	Moeda :	Recolhimento :
01ª CAPATAZIA/THC/THD	715,00	790 - REAL/BRASIL	COLLECT (A PAGAR)
04ª TAXA DO C.E.	13,00	220 - DOLAR DOS EUA	PREPAID (PAGO)

Transbordo/Baldeação no Exterior

Data de Emissão BL do 1o. Transporte :

Conhecimento de Embarque/BL do 1o. Transporte :

Navio do 1o. Transporte :

-

APÊNDICE E – Planilha de cálculo da despesa de armazenagem

Nacionalização Única		1ª Nacionalização		2ª Nacionalização		3ª Nacionalização	
Qtde	328	Qtde	116	Qtde	66	Qtde	146
Valor da Carga:	142.632,81	Valor da Carga:	46.324,49	Valor da Carga:	30.451,99	Valor da Carga:	58.620,47
Data Entrada:	23/12/16	Data Entrada:	23/12/16	Data Entrada:	23/12/16	Data Entrada:	23/12/16
Até:	13/3/17	Até:	13/3/17	Até:	25/7/17	Até:	20/10/17
Dias Armazenado:	81	Dias Armazenado:	81	Dias Armazenado:	215	Dias Armazenado:	302
1º Período		1º Período		1º Período		1º Período	
Dias:	10	Dias:	10	Dias:	10	Dias:	10
Aliq.:	0,1600%	Aliq.:	0,1600%	Aliq.:	0,1600%	Aliq.:	0,1600%
Fat.:	R\$ 228,21	Fat.:	R\$ 74,12	Fat.:	R\$ 48,72	Fat.:	R\$ 93,79
2º Período		2º Período		2º Período		2º Período	
Dias:	71	Dias:	71	Dias:	205	Dias:	292
Aliq.:	0,0600%	Aliq.:	0,0600%	Aliq.:	0,0600%	Aliq.:	0,0600%
Fat.:	R\$ 6.076,16	Fat.:	R\$ 1.973,42	Fat.:	R\$ 3.745,59	Fat.:	R\$ 10.270,31
Armazenagem	R\$ 6.304,37	Armazenagem	R\$ 2.047,54	Armazenagem	R\$ 3.794,32	Armazenagem	R\$ 10.364,10
Seguro	R\$ 213,95	Seguro	R\$ 69,49	Seguro	R\$ 45,68	Seguro	R\$ 87,93
Picking 6	R\$ 96,00	Picking	R\$ 84,00	Picking	R\$ 48,00	Picking	R\$ 72,00
Reprogramação	R\$ 100,00	Reprogramação	R\$ 100,00	Carregamento	R\$ 300,00	Carregamento	R\$ 300,00
Carregamento	R\$ 300,00	Carregamento	R\$ 300,00	TOTAL	R\$ 4.188,00	TOTAL	R\$ 10.824,03
TOTAL	R\$ 7.014,32	TOTAL	R\$ 2.601,03				