

A UTILIZAÇÃO DO PORTO SECO COMO ALTERNATIVA VIÁVEL PARA MELHORAR OS PROCESSOS LOGÍSTICOS DE IMPORTAÇÃO NO ESPÍRITO SANTO

Autoria

MARTHA MARIA A HAND
FACULDADE PIO XII

Susana Rocha Mielke
FACULDADE PIO XII

Alex Braga Pinto
FACULDADE PIO XII

Resumo

O presente estudo teve como objetivo central analisar sobre as vantagens na utilização dos Portos Secos e sua influência nos processos logísticos de importação do Espírito Santo, fazendo uma relação entre as zonas primárias e Secundárias e especificando as vantagens e requisitos na visão dos importadores que utilizam os Portos Secos através de uma pesquisa exploratória. Os resultados obtidos foram analisados utilizando a os dados da entrevista e do referencial teórico, a partir dos quais foi possível observar grandes vantagens ao utilizar o porto seco, pode-se destacar: suavizar os gargalos nas zonas primárias, prestação de serviços variados aos clientes, com relação ao transporte e armazenamento os custo são mais baixos, maior prazo para nacionalização das mercadorias e agilidade.

Palavras-chaves: Estação Aduaneira do Interior, Importação. Logística.

ÁREA TEMA 9 - Operações e Logística. Administração da produção. Distribuição, logística e cadeia de suprimentos; Gestão de materiais. Gestão da qualidade e da produtividade.

A Utilização do Porto Seco como alternativa viável para melhorar os processos logísticos de importação no Espírito Santo

RESUMO

O presente estudo teve como objetivo central analisar sobre as vantagens na utilização dos Portos Secos e sua influência nos processos logísticos de importação do Espírito Santo, fazendo uma relação entre as zonas primárias e Secundárias e especificando as vantagens e requisitos na visão dos importadores que utilizam os Portos Secos através de uma pesquisa exploratória. Os resultados obtidos foram analisados utilizando a os dados da entrevista e do referencial teórico, a partir dos quais foi possível observar grandes vantagens ao utilizar o porto seco, pode-se destacar: suavizar os gargalos nas zonas primárias, prestação de serviços variados aos clientes, com relação ao transporte e armazenamento os custo são mais baixos, maior prazo para nacionalização das mercadorias e agilidade.

Palavras-chaves: Estação Aduaneira do Interior, Importação. Logística.

ABSTRACT

The main objective of this study was to analyze the advantages in the use of Portos Secos and its influence in the import logistics processes of Espírito Santo, making a relation between the primary and secondary zones and specifying the advantages and requirements in the view of the importers who use the Ports Dry through an exploratory survey. The results obtained were analyzed using the data of the interview and the theoretical reference, from which it was possible to observe great advantages when using the dry port, it is possible to emphasize: softening the bottlenecks in the primary zones, provision of varied services to the clients, with regard to transportation and storage costs are lower, longer term for goods nationalization and agility.

Key-words: Customs Customs Station, Import. Logistics.

1 INTRODUÇÃO

O mercado internacional é importante impulsionador para o desenvolvimento do Brasil e seus Estados. As empresas buscam manter-se no mercado e, para que isto ocorra, elas necessitam de planejamento logístico que as atenda com eficácia, rapidez e segurança.

Mesmo com o planejamento da logística, problemas podem surgir decorrentes da saturação de espaço físico dos portos e aeroportos, que muitas vezes trabalham com sua capacidade máxima de cargas. Para minimizar problemas com a logística, são utilizados mecanismos que visam diminuir custos e aumentar a produtividade. Um destes mecanismos foi o surgimento da Estação Aduaneira de Interior (EADI), hoje denominada de Porto Seco. Os Portos Secos antigamente denominados EADI's foram criados para desafogar o tráfego de produtos na zona primária, possibilitando o desembarço das mercadorias, tem como fator preponderante a redução de custos de armazenamento, movimentação, bem como alongamento dos prazos para pagamento de despesas e impostos.

O Porto Secos e apresenta como uma alternativa capaz de agilizar os processos de importações e exportações, além de exercerem outras atividades como armazenamento e expedição, que agrega valor aos serviços, trazendo benefícios aos usuários como *transit time* (tempo de trânsito) e *led time* (tempo de entrega) onde os Portos Secos do Espírito Santo têm um posicionamento geográfico estratégico que torna viáveis as operações logísticas com estados do Sudeste. Portanto as EADI's apresentam-se como uma alternativa para os importadores, pois

proporcionam maior espaço para armazenagem da mercadoria, minimizam os custos, além de conferir segurança e tecnologia para a acomodação de cargas.

Segundo Cardoso *apud* Silva e Leoce (2009 pg. 4), os Portos Secos oferecem um leque variado de opções que deveriam ser mais explorados, com ganhos substanciais de redução de custos nas operações e no tempo utilizado, pois os Portos Secos possibilitam melhoras nos processos logísticas de importações frente aos problemas enfrentados, principalmente com a falta de estrutura da zona primária (portos e aeroportos).

Diante do exposto, surgiu a questão de pesquisa: **De que forma os portos secos podem influenciar nos processos logísticos de importação do Espírito Santo?**

O objetivo principal da pesquisa foi analisar as vantagens na utilização dos Portos Secos nos processos logísticos de importações no Espírito Santo. Como objetivos específicos buscou-se: pesquisar sobre o processo de importação do Espírito Santo e suas opções logísticas, eficiência e eficácia dos portos Secos nos processos logísticos e sua importância, por fim, verificar a quantidade de cargas que são removidas.

Foi desenvolvida uma pesquisa bibliográfica onde utilizou-se livros, artigos e dissertações. Contribuiu para este estudo a pesquisa descritiva ou de campo. Os resultados sugeriram que o porto seco é uma opção para melhorar o escoamento das mercadorias e desafogar portos e aeroportos do Espírito Santo que estão sobrecarregados com altos volumes das operações. Além de oferecer vantagem nos serviços prestados, como a armazenagem entreposta, a isenção de impostos e serviços diferenciados aos clientes.

O artigo está estruturado com uma primeira seção onde é apresentada a revisão de literatura. Em seguida, é demonstrada a metodologia. A próxima seção discorre sobre os resultados da pesquisa e análise. Por fim, são apresentadas as considerações finais e sugestões para futuras pesquisas.

2 COMÉRCIO EXTERIOR

A origem do comércio internacional se deu em parte da idade antiga, onde povos como babilônios e cretenses reuniam caravanas de camelos com suas rotas terrestres determinadas, em busca de tentativas de trocas comerciais. Tão breve as rotas terrestres deixam de ser utilizadas e os atenienses iniciam o ciclo marítimo através do mediterrâneo. Já na Revolução Industrial, acontecem várias transformações de ordem política, social e econômica no continente europeu, promovendo uma maneira de produção em grandes quantidades, com tempos reduzidos e otimização dos insumos, com a utilização de máquinas e substituição paulatina do trabalho artesanal.

"Comércio exterior é uma via de duas mãos, a exportação e importação, com uma não existindo sem a outra" (CASTRO, 2004, pg. 05)

3 COMÉRCIO INTERNACIONAL E LOGÍSTICA

Segundo Sosa *apud* Silva e Leoce (2009 pg. 2), "o comércio internacional, como área específica, é percebido nas trocas comerciais havidas entre diversas nações que compõem a comunidade mundial". A globalização diminuiu a distância entre os países, permitindo o acesso de mercadorias e serviços de qualquer ponto do mundo, e para qualquer região. A acessibilidade para a grande oferta de

mercadorias e os serviços prestados e a inclusão de novas alternativas ao mercado, é possibilitada pela logística.

Segundo Rocha *apud* Silva e Leoce (2004 pg. 2),

A logística pode ser responsável por agregar os valores tempo e lugar a seus produtos diante de seus consumidores, o que pode ser traduzido como aumentar a acessibilidade do produto, no tempo exigido pelo consumidor.

Conforme Christopher (2002 p. 02) logística é definida como:

Logística é um processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatas) através da organização e seus canais de *marketing*, de modo a poder maximizar as lucratividades presente e futura através do atendimento dos pedidos a baixo custo.

Os custos logísticos podem estimular o comércio de longa distância, haja vista que a diferença nos custos de produção pode “suprir” os custos logísticos referentes ao transporte entre países. Quanto mais desenvolvida for a logística de um país, maior será a troca de mercadorias, assim como o trabalho especializado.

4 LOGÍSTICA

Segundo Novaes (2007, p.35) Logística é

O processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e a armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associados, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor.

Um dos objetivos logísticos é o desaparecimento de “burocracia, demoras, insegurança, falhas, erros, defeitos, retrabalho e todas as demais tarefas desnecessárias” (RODRIGUES, 2000, P.98).

Segundo DORNIER ET AL (2000), um processo de pedido e chegada de materiais importados pode haver interferência das variáveis tempo de entrega, inconsistência de informações entre o fornecedor e cliente, operações de armazenagem, burocracia nas atividades de desembarço. Estes são apenas alguns dos problemas que podem ser enfrentados em um processo de nacionalização, por outro lado, se a empresa não tiver um “bom processo logístico” desde a mão de obra até a qualidade na retirada dos produtos estes processos podem ser rotineiros, pois determinadas operações logísticas necessitam que recursos estejam disponíveis e próximos dos mercados consumidores.

5 LOGÍSTICA NO ESPÍRITO SANTO

Segundo o presidente da Federação Nacional das Agências de Navegações Marítimas (FENAMAR), o cenário atual da logística capixaba, encontra-se pouco desenvolvida, sendo o motivo principal a falta de infra-estrutura e organização de suas atividades. Alguns setores como, industriais e pedras ornamentais têm utilizado ferramentas logísticas como o *just in time*, para serem mais competitivos. Em estudo elaborado pela Confederação Nacional de Transporte (CNT), para o Espírito Santo o investimento mínimo deve ser R\$ 1,6 bilhão para melhoria da logística e do transporte do Estado.

Em um seminário apresentado pela APRA, (Associação das Empresas Permissionárias de Recintos Alfandegados) no de 2012 sobre a Competitividade do Comercio Exterior Capixaba fora apresentado o perfil econômico do Espírito Santo.

E quando observado o meio de entrada das importações vemos à sobrecarga logístico no porto de Vitória onde sua infra estrutura limitada para recebimento de grandes navios e armazenagem de cargas causa perda de tempo nas entregas prejudicando clientes e empresas contratantes dos serviços de importação e exportação.

As EADI's contribuem para melhorar o processo logístico. Segundo estudos do SEBRAE – Serviço de apoio às micro e pequenas empresas (2005) foram criadas na década de 1990 pela Receita Federal com o objetivo de aliviar o fluxo de mercadorias nos portos, e desafogar o fluxo de produtos nas zonas primárias. Com a criação dos Portos Secos tornou-se relevante o desembarço das mercadorias em locais menos movimentados.

Todas as mercadorias armazenadas em unidades de Porto Seco sejam cargas de importação ou de exportação está sob fiscalização aduaneira, podendo ser executados o processamento do despacho aduaneiro, assim como recolhimento de tributos.

A aduana possui papel regulatório, não somente no que se diz respeito à entrada e saída de mercadorias, mas, também a imposições fiscais, sendo ela um órgão do governo responsável pela arrecadação de recursos financeiros. Outra característica da aduana é no que se diz respeito aos limites territoriais.

Em um estudo elaborado pelo Plano Diretorio Rodoviário para o Estado do Espírito Santo (Programa BID II 2009) foram apontados às potencialidades e os pontos a melhorar no que se refere à logística do Espírito Santo.

Um dos pontos fortes é a localização geográfica privilegiada do Estado do Espírito Santo. Sua condição natural de integração da Região Sudeste com a parte sul da Região Nordeste, aliada às suas condições naturais, conferem condições particularmente favoráveis ao desenvolvimento de um sistema logístico eficiente e capaz de prestar grande contribuição ao desenvolvimento da economia regional e nacional.

O Espírito Santo vem se destacando por assumir este importante papel no processo do desenvolvimento brasileiro. Sua economia se moderniza e o Estado passa a oferecer vantagens comparativas. Próximo aos principais centros industriais e de consumo, apresenta um sistema portuário destinado a converter-se em importante fator no comércio exterior do país.

Em contrapartida, uma das deficiências do Estado do Espírito Santo está no setor de transportes. Este setor leva à necessidade de implantação e restauração de alguns trechos rodoviários, decorrentes de problemas de insuficiência de capacidade das vias de acesso na região da Grande Vitória e, no caso das ferrovias, investimentos em infra-estrutura (via permanente, material rodante e instalações de transbordo) para expansão e aumento da capacidade do sistema, além dos grandes problemas institucionais, com relação à concessão de serviços públicos ferroviários, que não são respeitadas pelos concessionários, que priorizam cargas próprias.

6 IMPORTAÇÃO

Segundo a Receita Federal do Brasil “a importação compreende a entrada temporária ou definitiva em território nacional de bens ou serviços originários ou procedentes de outros países, a título oneroso ou gratuito.”

O processo aduaneiro de importação segue os trâmites formais que segundo Ratti (2007, p.314) denomina-se importação a entrada de mercadoria um país, proveniente do exterior. Rocha 2007 afirma que o despacho aduaneiro de importação é o procedimento fiscal de busca regularidade da operação de importação em todos os aspectos, mas principalmente o tributário.

O despacho inicia-se com a solicitação do importador ou seu representante, com registro no SISCOMEX – Sistema Integrado de Comercio Exterior, momento que ocorre quando for o caso, o pagamento de tributos federais devidos. O documento utilizado por base compreende na DI – Declaração de Importação.

“A DI compreende no conjunto de informações gerais correspondentes a uma operação de importação e conjunto de informações específica de cada mercadoria objeto na importação”. (Ludovico, 2007, p. 177). O documento gerado em decorrência da transação comercial entre importador (comprador) e exportador (vendedor) se trata da Fatura comercial que permite aferir o valor aduaneiro base do cálculodos impostos da importação, consignado o valor FOB da mercadoria, sua natureza e quantidade, além de outros elementos. (CARLUCI, 1997, p. 362).

Deverá ser formulado o conhecimento de carga com informações formalizadas para um contrato de transporte (Conteúdo obrigatório) e no segundo caso para base de cálculo do imposto de importação referido ao frete. (CARLUCI, 1997, p. 336)

O documento *PackingList* (Romaneio de Cargas), também denominado Lista de Embalagens, é utilizado para o embarque de mercadorias acondicionadas em vários volumes, ou quando estiverem, em um único volume, tipos variados de produtos. Não existe na legislação brasileira a definição do conteúdo das informações que deverão ser inseridas, devendo ser observado o padrão praticado no comércio internacional. (BIZELLI, 2006; p.174).

7 RECINTOS ALFANDEGÁRIOS

Para Ludovico *apud* Silva e Leoce (2009 pg. 3),

Recintos alfandegados são instalações ou espaços físicos onde, sob controle fiscal se realizam operações de carregamento, descarregamento, depósito, movimentação e despacho de mercadorias procedentes ou destinadas são exterior. Os recintos alfandegados são classificados sem dois tipos, são eles: Recinto Alfandegado de Zona Primária e Recinto Alfandegado de Zona Secundária.

Os recintos alfandegados de zona primária são os portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, por onde circulam mercadorias e pessoas para a entrada ou saída do país, sob controle aduaneiro. Em zona próxima aos portos temos Terminais Retroportuários e Estações de Fronteira, Entrepostos e Depósitos, determinados como Zona Secundária.

7.1 PORTOS SECOS

Os Portos Secos caracterizam-se como um depósito alfandegado situado obrigatoriamente na zona secundária, ou seja, fora da área portuária organizada ou instalada longe de áreas de porto ou aeroporto, ou zonas alfandegárias já estruturadas, precedidos ou não de obras públicas, geralmente no interior. Realiza o recebimento das cargas, podem ser nacionalizadas de imediato ou permanecer como entreposto aduaneiro. Assim, os Portos Secos armazenam as mercadorias do

importador durante o período necessário, com a interrupção dos impostos, sendo que, a carga pode ser nacionalizada por completo em um único momento ou de forma fracionada.

Ao realizar investimento em uma Plataforma Logística, é visada a movimentação de cargas; o despacho inicia-se com a solicitação do importador ou seu representante, com registro no SISCOMEX, momento que ocorre quando for o caso, o pagamento de tributos federais devido.

A verificação da mercadoria será realizada na presença do importador ou de seu representante. A conferência aduaneira deverá ser iniciada imediatamente após o recebimento do extrato da declaração selecionada e dos documentos que a instruem.

Concluída a conferência aduaneira, a mercadoria será imediatamente desembaraçada e posta à disposição do importador. Assim, podemos concluir que o desembarço aduaneiro é um ato distinto da conferência aduaneira, mediante o qual será registrada a sua conclusão, permitindo a entrega da mercadoria ao importador. (BIZELLI, 2006; p.179)

O território aduaneiro, que abrange todo o território nacional é dividido em duas partes: a **zona primária** (portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados) e a **zona secundária** (restante do território).

Desta maneira, as Zonas Secundárias em mãos de grupos privados começaram a oferecer operações logísticas sob medida e integradas com a inclusão de novos parceiros e fornecedores de serviços, tais como empresas de desembarço aduaneiro e agentes de carga, permitindo a consolidação de operações porta à porta, efetuando desde a coleta no exterior, transporte internacional, desembarço no porto de origem e destino, transporte em trânsito aduaneiro até a armazém em zona secundária e posterior entrega da carga nacionalizada ao cliente final. (CARVAJAL, 2010, p.25).

Os portos secos estão aptos a receberem mercadorias subordinadas aos regimes aduaneiros geral e especial. O regime geral trata-se das exportações e importações a título definitivo com regra geral, cobertura cambial e recolhimento de tributos. Os regimes especiais permitem a exportação e importação a título provisório, com suspensão de tributos e sem cobertura cambial.

As Zonas Secundárias são favorecidas com alguns Regimes Aduaneiros Especiais, como o Entrepósito Aduaneiro que admite a armazenagem em área alfandegada de tamanhos grandes de lotes com impostos suspensos, até a nacionalização total ou parcial da carga, onde paga-se os tributos apenas pela parte fracionada/nacionalizada.

7.2 VANTAGENS DOS PORTOS SECOS

Porter (1989) define vantagem competitiva como a busca de uma posição favorável que visa estabelecer uma condição lucrativa e sustentável contra forças que determinam a concorrência.

A logística também contribui como vantagem estratégica da organização, o que é feito atingindo três objetivos centrais propostos por Ballou (2003). O primeiro é a redução de custos variáveis relacionados ao transporte e armazenamento. O

segundo é redução de investimentos nos sistemas logísticos para maximizar o retorno. E, por último, melhorar os níveis de serviços.

Sendo assim, um processo logístico utilizando dos meios de se buscar as vantagens inerentes aos negócios, tem a redução de custos como um dos principais objetivos.

Para se inserirem no mercado internacional as empresas buscam ferramentas capazes de agilizar as trocas comerciais internacionais e capazes de diminuir os custos dessa operação.

Para Lima (2006, p. 64), os principais custos logísticos da economia brasileira são identificados conforme a tabela a seguir.

Segundo Louzada (2005, pg. 34) os portos secos mantêm as mercadorias asseguradas contra roubo, incêndio, avarias, danos ou extravios e proporcionam serviços como embalagem, limpeza de contêineres, retirada de amostras, ambientes refrigerados para cargas frigoríficas, ambientes separados para produtos químicos, colocação de lacres e etiquetas entre outros serviços. A pedido do cliente, o porto seco providencia transporte da zona primária até o recinto alfandegado, e sendo feito todo os trâmites legais, disponibiliza enviado ao destino final ou de modo contrário fazendo a logística reversa.

De acordo com o exposto por Louzada (2005, pg. 34) dentre as vantagens oferecidas pelos portos secos estão:

- Proximidade do importador com a mercadoria e as aduanas;
- Celeridade no processo de desembarço aduaneiro, uma vez que a conferência da mercadoria e o despacho da mesma são feitos no próprio porto seco e acompanhados de fiscalização das autoridades aduaneiras;
- Menor custo de armazenagem em comparação com as zonas primárias;
- Suspensão de impostos de importação enquanto as mercadorias permanecerem no armazém do porto seco;
- Importação ou exportação por regimes aduaneiros especiais;
- A mercadoria importada pode permanecer nos armazéns do porto seco e ser nacionalizada aos poucos, de acordo com a demanda do importador;
- As empresas que operam os portos secos oferecem tratamento personalizado para seus clientes

No processo de importação, a EADI se destaca por sua localização privilegiada, próximos aos grandes centros comerciais, diminuindo custos de transporte e permitindo que o cliente acompanhe a situação da carga e do despacho, agilizando o processo. O EADI também permite uma armazenagem duradoura, de até 120 dias, o que no terminal portuário seria de no máximo 90 dias.

Portanto, os Portos Secos apresentam diversas vantagens competitivas e atraentes aos olhos dos importadores e exportadores, pois a integração do porto seco no sistema logístico de uma empresa permite a ela agregar valores aos seus produtos, reduzir os tempos de ciclos e custos relacionados ao transporte e armazenagem, bem como poder acompanhar e controlar a situação e os tempos de suas mercadorias mais eficazmente.

8 CENTROS LOGÍSTICOS E INDUSTRIAIS ADUANEIROS – CLIAS

CLIAS são armazéns alfandegados onde se realizam os procedimentos de desembaraço aduaneiro de mercadorias oriundas ou enviadas ao exterior, importação e exportação de mercadorias, entretanto, não estão localizados nas zonas de portos e aeroportos (zona primária), mas em locais do interior (zonas secundárias). A medida estabeleceu uma “liberalização” do setor ao transferir a iniciativa da criação destes recintos antes licitatórios e de total encargo da Receita Federal a uma esfera privada atendendo a solicitações de empresas requerentes operarem em regime alfandegado. Associação Brasileira de Portos Secos – ABEPRA (2015)

A receita federal publicou nota à imprensa esclarecendo sobre as conversões de Portos Secos em Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros e a Medida Provisória nº 612 de 2013:

[...] Estabeleceu uma oportunidade à iniciativa privada de peticionar, com base em Lei, a autorização de instalação de novos Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIAS) sob o regime de licenciamento ou de transformação de recintos já alfandegados sob o modelo de Porto Seco para o modelo de CLIA. Por meio desse modelo, estabelecimentos de pessoas jurídicas recebem a concessão ou permissão para movimentar e armazenar cargas sob controle aduaneiro após a conclusão de processo licitatório, desde que atendidas condições como requisitos de segurança e de controle exigidos por Lei.

9 METODOLOGIA

A metodologia utilizada na presente pesquisa utilizou o caráter qualitativo utilizando a teoria que “os métodos qualitativos trazem como contribuição ao trabalho de pesquisa uma mistura de procedimentos de cunho racional e intuitivo capazes de contribuir para melhor compreensão dos fenômenos.” (POPES E MAYS, 1995, p. 42 *apud* NEVES)

A pesquisa caracterizou-se também como uma pesquisa bibliográfica e de campo, segundo Vergara (2000, p. 48), contempla em um “estudo sistematizado desenvolvido com base em material publicado em livros, revistas, jornais, redes eletrônicas, isto é, material acessível ao público em geral”.

A pesquisa de campo conforme Vergara (2000, p. 47) “é a investigação empírica realizada no local onde ocorre ou ocorreu o fenômeno ou que dispõe de elementos para explicá-lo”.

Contribuiu para este estudo os métodos primários ou gerais do tipo crítico-dialético, dando ênfase na colocação do problema em um contexto de relação mais amplo e dinâmico. Sendo que a pesquisa foi de cunho exploratório, pois objetivou a ampliação do conhecimento sobre o acontecimento ou obter nova percepção do mesmo, é indicado quando se busca maiores informações sobre o determinado assunto

Foi aplicado um questionário no mês de fevereiro de 2015 destinados aos importadores que utilizam os Portos Secos, que por sua vez teve como objetivo principal verificar a sua vantagem oferecida, bem como eficiência e eficácia fazendo com que a empresa continue com vantagem competitiva.

Com isso os dados foram tratados de forma qualitativa para identificar se as Zonas Secundárias são melhores em relação às Zonas Primárias.

Os importadores foram escolhidos através do Anuário do Espírito Santo do ano de 2014 pela acessibilidade e por acreditar-se que tais importadoras representam adequadamente o universo pesquisado.

O método escolhido apresenta certas limitações quanto à coleta de dados. Em relação às entrevistas o resultado pode não ser o mais exato possível, pois os entrevistados podem não responder corretamente alguns dados que correspondem às vantagens abordadas na empresa, sendo que os clientes contratantes dos serviços dos Portos Secos customizam os serviços ou utilizam por completo com a nacionalização de produtos, armazenagem e expedição.

10 RESULTADOS DA PESQUISA E ANÁLISE

Participaram deste estudo dez importadores os quais foram localizados no Anuário do Espírito Santo do ano de 2014. Vale ressaltar que estas empresas foram mencionadas como as melhores importadoras no quesito economia regional.

Foi possível verificar grande relevância, uso contínuo do Porto Seco no Espírito Santo e as vantagens nesta utilização. Os resultados desta pesquisa estarão organizados nos tópicos a seguir trazendo informações transmitidas pelos importadores.

Ao ser criada uma nova legislação alguns custos ou serviços podem ser alterados. Apesar de existir mudanças na legislação aduaneira 80% dos entrevistados discordam totalmente que este seja um fator impulsionador para a redução da utilização dos portos secos, a outra parte informou que concorda que a legislação afeta o uso, totalizando apenas 20%.

Conforme Morini e Pires (2005 pg. 4) “os portos secos são recintos físicos, em que podem ser operados determinados regimes aduaneiros comuns e especiais, conforme habilitação do recinto”.

Ao questionar se o incentivo fiscal concedido pelo governo do Estado à nacionalização das mercadorias reduz a utilização dos portos secos, percebeu-se que este não diminui a demanda, 90% discordam totalmente e apenas 10% declararam indiferente, a causa da indiferença não foi revelada pelo importador.

O fato de existir exigências por parte da Receita Federal não houve precisão na análise, pois 50% dos entrevistados afirmaram que este é um fator que dificulta a utilização das EADl's e a outra metade discorda que isto afeta a demanda.

Conforme Louzada (2005, pg. 34) uma das vantagens dos Portos Secos diz respeito ao custo de armazenagem em comparação com as zonas primárias, como certeza disto, a prática vai de acordo com a teoria, haja vista que maior parte dos entrevistados declarou que o custo não inviabiliza a utilização dos serviços oferecidos pelos Portos Secos.

É consenso dentro e fora do Brasil a alta competitividade e qualidade. Portanto, a concorrência entre a Zona Primária e a Secundária é um fator de possível redução do uso dos Portos Secos, haja vista que 50% dos entrevistados informaram que concordam totalmente que a concorrência influencia na redução do uso e 50% discordam.

Apesar de tantas vantagens que o Porto Seco possui frente à Zona Primária como: maior prazo para nacionalização, menor custo, foi possível observar que metade dos entrevistados afirmou que é uma dificuldade o valor do frete cobrado para o trânsito aduaneiro.

Quanto à fiscalização das mercadorias mostradas no GRÁFICO 7, 80% dos importadores discordam que este não é um fator que dificulta a utilização dos portos secos, 10% afirmam que esta é uma dificuldade e 10% declararam-se indiferente.

É importante ressaltar o papel dos Regimes Aduaneiros Especiais no comércio internacional se tornando fundamentais entre os importadores e exportadores. Estes Regimes são opções que atraem os importadores quanto à utilização dos Portos Secos, haja vista que 100% dos entrevistados concordam que tais tornam os Portos Secos uma alternativa viável. Conforme Moriniapud Silva e Leoce (2009 pg. 4), os regimes aplicados aos Portos Secos são: Transito Aduaneiro; Admissão Temporária; Entrepasto Aduaneiro; Entrepasto Industrial; Exportação Temporária; Deposito Alfandegado Certificado; Depósito Aduaneiro de Distribuição e Deposito Especiais. Estes regimes foram criados de forma a estimular e facilitar as operações de importação e exportação, agregando competitividade e agilidade aos produtos tanto para o mercado interno quanto para o externo. Sendo prioridade o armazenamento de mercadorias em locais alfandegados por período de 120 dias, maior que o período de Regime Comum oferecido pela Zona Primária que é de apenas 90 dias e suspensão de tributos aduaneiros, que de acordo com exposto por Louzada (2005) são vantagens oferecidas pelos Portos secos.

No que tange as preferências em relação à utilização do Porto Seco quando se tem opção de utilizar o Porto Molhado os importadores relataram os seguintes motivos: Prazo para nacionalização, trabalho de manufatura, regimes especiais, custo e prazo, entreposto aduaneiro, custo da armazenagem, custo de nacionalização, tempo de resposta e agilidade.

“Utilizo o Porto Seco como alternativa de agilizar os processos de importação, sendo as prestações de serviços como: Nacionalizar com maior prazo, preparação de pedidos e carregamento” ressaltou um importador.

11 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo analisou as vantagens na utilização dos Portos Secos nos processos logísticos de importação no Espírito Santo, visto que o cliente importador tem a opção de utilizar outros meios para seu processo de importação como as Zonas Primárias. Todavia a satisfação do consumidor sendo em atendimento ou em vantagens no que tange aos custos, customização, agilidade e prazo são requisitos utilizados por alguns importadores para efetivação da importação ou exportação de suas cargas.

Neste sentido considerando o problema de pesquisa que era identificar os fatores que influenciam a remoção de cargas das zonas primárias para as EADI's foi possível verificar que os fatores em potencial que fomentam o aumento de utilização foram: Prazo e custo para nacionalização, regimes especiais, custo de armazenagem, entreposto aduaneiro e agilidade. Tais fatores nos remetem a uma reflexão: a teoria concorda com a prática, haja vista que houve precisão nos resultados obtidos, vale ressaltar que as citações teóricas deste estudo encontraram-se com as resposta dos entrevistados, desde os fatores que impulsionam a busca pelo porto seco até as vantagens localizadas no mesmo.

A pesquisa atingiu os objetivos secundários propostos: quanto ao processo de importação do Espírito Santo e suas opções logísticas destacou-se o posicionamento geográfico próximo as principais rodovias do Estado. Em contrapartida, uma das deficiências do Estado do Espírito Santo está no setor de transportes. Este setor leva à necessidade de implantação e restauração de alguns trechos rodoviários, decorrentes de problemas de insuficiência de capacidade das vias de acesso na região da Grande Vitória e, no caso das ferrovias, investimentos em infra-estrutura (via permanente, material rodante e instalações de transbordo) para expansão e aumento da capacidade do sistema. Apesar dos portos secos

desafogarem o fluxo de cargas nas zonas primárias, a logística ainda fica comprometida devido à ineficiência das rodovias, impossibilitando a agilidade na importação.

No que tange a eficiência e eficácia dos Portos Secos nos processos logísticos e sua importância percebeu-se que estes possuem maior espaço para armazenagem, menores custos e maior prazo para nacionalização. Desta forma, é necessário que se mantêm a qualidade dos serviços pois os portos secos possuem grande influência no escoamento de cargas com maior agilidade, menor custo e é melhor para a nacionalização.

Verificou-se que a quantidade de cargas que são removidas para as EADIS possuem números significantes, sendo que das mercadorias que chegam ao Porto de Vitória 30% são distribuídas para as Zonas Secundárias. Não houve precisão quanto aos itens inclusos nesta remoção, ou se possui algum critério, ou seja, somente aquele tipo de carga que é removido.

Conclui-se que os Portos Secos do Espírito Santo estão cumprindo seu papel e possuem maior vantagem em relação aos outros Portos Primários. Porém os custos de ambos sofrem não só com a ordem financeira, mas também com a burocracia, os desgastes com a ineficiência das rodovias. Tal fator nos remete a apontar a urgente necessidade de se atingir parâmetros o mais parecido possível adotados pelos países mais desenvolvidos na logística global. Constatou-se ser imediata a necessidade dos coordenadores e órgãos governamentais do sistema voltado ao comércio exterior buscarem maior sincronização de suas ações adequando-as às necessidades do cliente e não só da economia regional, mas sim nacional.

Entretanto, se não houver um interesse efetivo pela desburocratização nos processos, e melhor infraestrutura ofertada, fatos que contribuem com os gargalos para a efetivação dos mecanismos necessários ao trânsito aduaneiro.

Para continuidade do tema, sugere-se a realização de novos trabalhos demonstrando os fatores que limitam a implantação de novos portos secos no Espírito Santo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANUÁRIO IEL. **200 maiores empresas do Espírito Santo**. Espírito Santo: Edição 2014.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PORTOS SECOS E CLIAS. **O que são Portos Secos e CLIAS**. São Paulo, ABEPRA, 2015. CD-ROM.

BALLOU, Ronald H.. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial**. Bookman, 2003.

_____. **Logística Empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. Trad. Hugo. T. Y. Yoshizaki. São Paulo: Atlas, 1993.

BIZELLI, J. S. **Importação: sistemática, administrativa, cambial e fiscal**. São Paulo: Aduaneiras, 2006.

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

CAMPELLO, D. P., (2010). **A Decisão do Cliente: A Escolha do Importador entre prestadores de Serviço Portuário**. Universidade Feevale. Novo Hamburgo, Rio Grande do Sul, Brasil.

- CARDOSO, Fátima, **Portos Secos, aliados no desenvolvimento**, 2004. Disponível em: <<http://www.revistatecnologia.com.br/site/5,1,2,6130.asp>> Acesso 30/08/2014
- Cargo News ano XIV – nº139 O EADI no Brasil - **Planejamento e desenvolvimento da utilização do Porto Seco em uma aplicação prática**. Disponível em: <http://www.lalt.fec.unicamp.br/files/cargo_news/Edicao_139.pdf> 5 de maio de 2015.
- CARLUCI, J. L. **Uma introdução ao direito aduaneiro**. São Paulo: Aduaneiras, 1997.
- CARVAJAL, M.P. **Armazenagem em zona secundária**. Revista Valor Aduaneiro. Salvador, Ed. 02, 2010.
- CASTRO, José Augusto de. Parecer Técnico-Jurídico Sobre Atividades De Comércio Exterior. Rio de Janeiro: Técnica Internacional, 2004. Disponível em <<http://www.cfa.org.br/download/pp002005.pdf>> Acesso em 30/08/2014.
- CORTIÑAS LOPEZ, José Manoel; GAMA, Marilza. **Comércio exterior competitivo**. 2. ed São Paulo: Aduaneiras, 2005.
- CHRISTOPHER, Martin. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: Estratégias para a redução de custos e melhoria dos serviços**. São Paulo: Pioneira, 2002.
- DORNIER, P.; ERNST, R.; FENDER, M.; KOUVELIS, P. **Logística e operações globais: textos e casos**. São Paulo: Atlas, 2000.
- DUBKE, A. F.; FERREIRA, F. R. N.; PIZZOLATO N. D. **Plataformas logísticas: características e tendências para o Brasil**. In: XXIV ENEGEP, Florianópolis, nov. 2004.
- FIRMINO, M. A., (2011). **As vantagens do Porto Seco no Comércio Exterior**. Disponível em: <http://www.fauvelmoraes.com.br/artigos/26-importancia-porto-seco>. Acessado em: 5 de maio de 2015.
- KEEDI, Samir. **Logístico Transporte Internacional: Veículo Prático de Competitividade**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.
- LOUZADA, Cláudia Espíndola Cabral. **Panorama dos portos secos no brasil: avaliação e perspectivas**. 2005.126f. Dissertação (mestrado em Engenharia Industrial) Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, 2005.
- LUDOVICO, N. **Logística internacional: um enfoque em comércio exterior**. Rev. Atual. São Paulo: Saraiva, 2007.
- MINISTÉRIO DA FAZENDA. **Instrução Normativa SRF 055 de 23 de maio de 2000** – Portaria SRF 969 de 22 de setembro de 2006. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/Portarias/2006/portsr969.htm>> Acesso em: 30/08/2014.
- MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Logística Reversa**. Disponível em <<http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/residuos-perigosos/logistica-reversa>> Acesso em 12/04/2015.
- MORINI, Cristiano; PIRES, Sílvio Roberto Ignácio. **Um modelo de decisão sobre a consignação de material estrangeiro em cadeias de suprimentos**. São Carlos, v. 12, n. 1, 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-530X2005000100007&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 14 de abril de 2015.
- MOURA, Reinaldo A. **Sistemas e Técnicas de Movimentação e Armazenagem de Materiais**. São Paulo: IMAM, 1998, série Manual de Logística; vol. 1 à 5, 4ª ed.
- NEVES, José Luís. **Pesquisa qualitativa – características, usos e**

- possibilidades**<http://www.unisc.br/portal/upload/com_arquivo/pesquisa_qualitativa_caracteristicas_usos_e_possibilidades.pdf> Acesso em 29/09/2014.
- OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica Projetos de pesquisa, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses**. São Paulo: Ed. Pioneira, 1997. 320 p. ISBN 85-221-0070-5
- Plano estratégico do governo do estado do Espírito Santo**<http://www.planejamento.es.gov.br/Arquivos/PDF/plano_estrateg2011_2014.pdf> Acesso em 01/09/2014
- PORTER, Michael E. **Vantagem competitiva: criando e sustentando um desempenho superior**. Rio de Janeiro: Campus, 1989.
- Portos Secos.pdf -. REVISTA LOGWEB. **Portos Secos fundamentais no Comércio Exterior**. Acesso em 01/09/2014
- Programa Rodoviário do Espírito Santo II (Programa BID II)** <<http://www.es-acao.org.br/midias/pdf/2227.pdf>> Acesso em 19/03/2015.
- RATTI, Bruno. **Comércio Internacional e Câmbio**. 10. ed. São Paulo: Aduaneiras. 2007.
- _____. **Logística e Aduana**. 3ª edição. São Paulo: Aduaneiras, 2007.
- Receita Federal: Locais e Recintos Aduaneiros / Portos Secos** <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/LocaisRecintosAduaneiros/PortosSecos/Default.htm>> Acesso em 05/09/2014
- ROCHA, P.C.A **Logística e Aduana** São Paulo: Aduaneiras, 2007.
- _____. **Logística e Aduana**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.
- _____. **Valoração aduaneira no Brasil**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.
- SILVA, Ana Paula Maria da, LEOCE, Gustavo. **As Vantagens na Utilização dos Portos Secos no Despacho Aduaneiro das Importações e Exportações Brasileiras**. São Paulo, 2009.
- SOSA, Roosevelt Baldomir. **A Aduana e o Comércio Exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 1996.
- VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 3° ed. São Paulo: Atlas S/A, 2000.
- WERNECK, P. **Comércio exterior & despacho aduaneiro**. Curitiba: Juruá