

# CONIC SEMESP

15º Congresso Nacional de Iniciação Científica

**TÍTULO:** COMPARAÇÃO DOS CUSTOS NA REALIDADE DE UMA STARTUP IMPORTADORA DE IMPORTAÇÃO POR SANTOS E POR ITAJAÍ E SEU IMPACTO FINANCEIRO

**CATEGORIA:** CONCLUÍDO

**ÁREA:** CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS

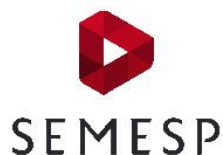
**SUBÁREA:** ADMINISTRAÇÃO

**INSTITUIÇÃO:** FACULDADE DE TECNOLOGIA ZONA LESTE

**AUTOR(ES):** TARSILA LIMA MACEDO, LUANA TEMOTEO IVERSEN

**ORIENTADOR(ES):** ROBSON DOS SANTOS

Realização:



Apoio:



## 1. Resumo

A atual sobrecarga do Porto de Santos, tem dificultado as exportações e importações brasileiras que ocorrem por esse porto. Entre os fatores mais prejudiciais estão a demora na liberação da carga, o alto custo operacional e o excesso de demanda. Pretende-se apresentar através deste artigo as dificuldades enfrentadas por uma *startup* ao operar pelo porto de Santos e comparar os custos de importação da mesma carga através do porto de Itajaí, utilizando-se de uma *trading* para viabilizar a operação da mudança de porto. O objetivo do estudo é avaliar a melhor opção para otimizar a logística e os custos do processo e apresentar o porto de Itajaí como alternativa aos entraves do porto de Santos.

**Palavras-chave:** Importação; *Startup*; Custo; Portos.

## 2. Introdução

As operações portuárias de importação no porto de Santos (SP) são famosas por fatores como lentidão na alfândega e na desova, zonas primárias sobrecarregadas e serviços superfaturados. Ao deparar-se com esses obstáculos, uma *startup* importadora deve procurar alternativas para otimizar sua operação, como um porto de menor porte que ofereça mais agilidade tal qual o porto de Itajaí (SC).

A metodologia de estudo se desenvolveu a partir de uma pesquisa com abordagem exploratória e explicativa (LAKATOS e MARCONI, 2003) por meio da análise dos custos logísticos, operacionais, fiscais e aduaneiros que constituem o processo de importação. A dificuldade mais notável para realizar a pesquisa foi obter acesso aos custos das etapas envolvidas no processo.

Apresenta-se a seguir uma análise de uma operação de importação direta de uma carga por Santos e da mesma carga sendo importada por Itajaí utilizando-se uma *trading company*, em uma importação por conta e ordem com objetivo de analisar a opção mais eficaz para uma empresa iniciante.

### 3. Referencial Teórico

Segundo o jornalista Gerbelli (2015) MDIC (2015), as importações no cenário atual têm desempenhado papel essencial na economia. O Brasil passa por um cenário de desaceleração da atividade econômica. Nos cinco primeiros meses do ano de 2015, as importações recuaram cerca de 18,1% e, durante o primeiro trimestre do ano, o Produto Interno Bruto do país recuou 0,2%. A balança comercial brasileira está sendo afetada principalmente pela retração do preço das *commodities* no exterior devido à desaceleração do crescimento da economia chinesa. A falta de competitividade vem se agravando nos últimos anos e a necessidade de reformas em infraestrutura se torna urgente.

Um país pode adotar três caminhos principais para conseguir recursos: tomada de empréstimos, captação de investimentos e obtenção de divisas na realização de comércio. O comércio exterior é fundamental como indutor de reaparelhamento e modernização, via importações, e gerador de divisas com as exportações. (LOPEZ e GAMA, 2013).

As razões que levam uma empresa a tomar a decisão de destinar seus produtos para o mercado internacional podem ser diversas; além dos motivos óbvios, principalmente o aumento das receitas operacionais, para exportar entre tantas outras que podem ocorrer devido às características e peculiaridades de cada empresa, são: melhorias financeiras, marketing e status, qualidade e operacionalidade, redução da instabilidade e diluição de risco, ampliação de mercado e economia de escala e importação de tecnologia oculta (modificações concretizadas a partir de informações adquiridas com o *know-how* do mercado externo). Outros fatores podem ser agregados, dependendo de cada empresa, do seu porte, do setor, do produto e de sua agressividade empresarial (CASTRO, 2007).

A ausência de fundos financeiros e gastos operacionais, produtivos e de comercialização para a internacionalização, são algumas das problemáticas que afetam o pequeno e médio empresário. Um outro obstáculo enfrentado é a falta de conhecimento sobre como acessar o mercado internacional. É um problema complexo que implica em um grande desconhecimento empresarial de importantes questões

sobre: gestão operacional e documental de exportação; aspectos aduaneiros da exportação; e aspectos financeiros e bancários do comércio internacional. O principal motivo para ocorrerem todos esses problemas é a falta de informação adequada (CIGNACCO, 2009).

Embora não existam dados abrangentes que ilustrem o volume total das atividades logísticas internacionais, é possível estimar que o custo seja de aproximadamente 15% do volume total do comércio internacional. As atividades logísticas são, tipicamente, mais árduas e onerosas por causa da infraestrutura e dos procedimentos menos eficientes, bem como das distâncias maiores (DAVID E STEWART, 2010).

### **3.1 Análise dos portos**

Diante de um cenário portuário ainda em adequação Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP, 2012), é necessário verificar os pontos positivos e negativos que o porto oferece tanto em seu ambiente interno, quando são avaliadas deficiências, forças e fraquezas; quanto no ambiente externo, cuja ótica de observação compreende suas vantagens e desvantagens no setor competitivo em que está inserido.

#### **3.1.1 Porto de Santos**

O porto de Santos está localizado no centro do litoral do Estado de São Paulo. Este porto é responsável por 27% do comércio exterior brasileiro, movimentando, em 2005, mais de 71,9 milhões de toneladas, sendo em contêineres 1.478.428 unidades. As principais mercadorias movimentadas foram: açúcar, soja em grãos, farelos, sucos e cítricos, trigo, fertilizantes e óleo diesel (2015 - [www.fiesp.com](http://www.fiesp.com)).

Em abril de 2015 foram movimentadas 9.461.437t no porto de Santos, com volume 4,5% superior ao resultado registrado no mesmo mês do ano passado (2015 - Mensário Estatístico do Porto de Santos).

O relatório anual da CDESP (Companhia das Docas do Estado de São Paulo - 2014), administradora do porto de Santos, mostra que as operações têm aumentado gradativamente. Quatro recordes mensais em 2014 garantiram ao porto uma participação de 25,3% da movimentação das trocas comerciais brasileiras. A participação da cabotagem no total de cargas transportadas cresceu de 10,2% para 13,0%. Essa performance mostra a tendência de Santos consolidar-se como um porto concentrador de cargas.

**Tabela 1: Matriz SWOT do porto de Santos**

Porto de Santos		
	Positivo	Negativo
<b>Ambiente Interno</b>	proximidade de um vasto mercado consumidor; infraestrutura recentemente modernizada; altos ganhos de escala no porto; prioridade à cargas internacionais;	compartilhamento de cais e berços; burocracia na navegação; inexistência de eclusas; alto investimento entre viagens nesse modal;
<b>Ambiente Externo</b>	baixíssimo risco no transporte; fortes apelos ambientais; investimentos públicos crescentes; possibilidade em tornar-se porto concentrador;	baixa oferta de navios internacionais; custos adicionais de frete da marinha mercante; baixo uso da multimodalidade; risco de congestionamento do canal de acesso;

Fonte: Braga, 2011

### 3.1.2 Porto de Itajaí

De acordo com a Prefeitura de Itajaí (2015) atual administradora do porto, o Complexo Portuário do Itajaí está estrategicamente localizado em um dos principais entroncamentos rodoviários do sul do Brasil, distante poucos quilômetros das rodovias BR-101 e BR-470. A posição geográfica o coloca no centro da Região Sul, (englobando, no raio de 600 quilômetros, as capitais de Santa Catarina, Rio Grande do sul, Paraná e São Paulo). Essas características transformam o Complexo em um centro concentrador e distribuidor de cargas, o que possibilita o atendimento dos mercados exportadores e importadores de 21 estados brasileiros e do Distrito Federal. Desde

2009, o porto está na segunda posição do ranking nacional de movimentação de contêineres.

No ano de 2014 foi movimentado aproximadamente 1,2 TEU (em inglês: *twenty feet equivalent unit*). Sendo que os produtos exportados pelo porto são: cerâmicos, papel Kraft, máquinas e acessórios, tabacos, veículo, têxteis, carne congelada. E produtos importados: trigo, motores, produtos químicos, têxteis, pisos.

**Tabela 2: Matriz SWOT do porto de Itajaí**

Porto de Itajaí		
	Positivo	Negativo
<b>Ambiente Interno</b>	terminal de passageiros; especialização de contêineres; áreas de alfandegamento fora da área primária; operação de cais; operação retroaérea; planejamento portuário; situação financeira; restrição ambiental;	armazenagem; canal de acesso; tamanho dos navios; conflito com a cidade; acesso rodoviário ; continuidade de cais;
<b>Ambiente Externo</b>	pressão da demanda; localização; acesso rodoviário; diversificação de mercadorias; gestão ambiental;	fortes competidores; restrição para navios de grande porte; sem ligação ferroviária;

Fonte: Plano Mestre de Itajaí, 2012

#### 4. Método

A seguir, um estudo dos custos envolvidos, comparando os valores e eficiência logística de uma operação de importação pelo Porto de Santos e da mesma operação pelo Porto de Itajaí:

Porto - Santos (SP)

Tempo da operação: 20 dias (em uma operação ideal que obtenha canal Verde durante a parametrização).

Esta operação considera importação direta, trabalhando com agente de carga e despachante.

**Tabela 3: Custo de Importação Santos**

<b>Custo de Importação Santos</b>	
Valor Aduaneiro - CFR (Cost and Freight)	<b>R\$89.085,69</b>
<b>Custo de Nacionalização</b>	
Capatazia	R\$374,25
II (Imposto de Importação)	R\$26.840,70
IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados)	R\$12.141,66
ICMS (Imposto sobre Circulação de Bens e Mercadorias)	R\$31.129,54
PIS (Programa de Integração Social)	R\$1.469,91
COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social)	R\$7.568,31
Taxa SISCOMEX	R\$332,50
AFRMM (Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante)	R\$466,29
Adicional de Frete	R\$1.308,20
Antidumping	R\$4.373,59
Emissão de LI (Licença de Importação)	R\$100,00
Armazenagem Portuária (1 período considerado)	R\$4.100,00
Honorários + Comissão de Despachante	R\$724,00
Desestufamento	R\$462,00
ISPS (Segurança dos Navios e Instalações Portuárias) + Dropoff	R\$13,00
SDA (Honorários Despachante Aduaneiro)	R\$473,00
Levante do contêiner	R\$193,00
Pesagem	R\$71,00
Abertura de contêiner + manuseio	R\$2.000,00
Total do Custo de Nacionalização	<b>R\$94.140,95</b>
<b>Custo de Entrada</b>	
Transporte Rodoviário	R\$1.392,18
Armazenagem	R\$10.748,70
Total do Custo de Entrada	<b>R\$12.140,88</b>
<b>Total da Operação</b>	<b>R\$195.367,52</b>

Fonte: Os autores

Porto - Itajaí (SC)

Tempo da operação: 6 dias (em uma operação ideal que obtenha canal Verde durante a parametrização)

Esta operação considera uma importação por conta e ordem por meio de uma *trading* e inclui a transferência da mercadoria de Santa Catarina para São Paulo.

**Tabela 4: Custo Importação Itajaí**

<b>Custo Importação Itajaí</b>	
Valor Aduaneiro - CIF (Cost, Insurance and Freight)	<b>R\$89.397,63</b>
<b>Custo de Nacionalização</b>	
Capatazia	R\$374,25
II (Imposto de Importação)	R\$26,922,33
IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados)	R\$12.184,39
ICMS (Imposto sobre Circulação de Bens e Mercadorias)	R\$0,00
PIS (Programa de Integração Social)	R\$1.475,06
COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social)	R\$7.594,07
Taxa SISCOMEX	R\$267,50
AFRMM (Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante)	R\$476,84
Antidumping	R\$4.373,60
Emissão de LI (Licença de Importação)	R\$304,46
Armazenagem Portuária (1 período considerado)	R\$632,00
Honorários + Comissão de Despachante	R\$947,00
Desestufamento	R\$462,00
ISPS (Segurança dos Navios e Instalações Portuárias) + Dropoff	R\$13,00
Comissão Trading	R\$1.470,00
Acompanhamento	R\$2.364,00
SDA (Honorários Despachante Aduaneiro)	R\$473,00
Levante do contêiner	R\$193,00
Pesagem	R\$71,00
Abertura de contêiner + manuseio	R\$2.000,00
Total do Custo de Nacionalização	<b>R\$62.597,50</b>
<b>Custo de Entrada</b>	
Transporte Rodoviário	R\$2.000,00
Armazenagem	R\$10.748,70
ICMS – SC	R\$5.882,11
ICMS – SP	R\$6.641,24
IPI não monofásico	R\$3.425,61
Total do Custo de Entrada	<b>R\$28.697,66</b>
<b>Total da Operação</b>	<b>R\$180.692,79</b>

Fonte: Os autores

## 5. Resultados e Discussão

Com base nos dados apresentados, é possível perceber que o cenário se mostra desfavorável para operar por Santos devido ao excesso de demanda e alto custo operacional. Para uma *startup*, todo o capital economizado será revertido em seu próprio benefício, portanto a busca por minimizar os custos torna-se um processo constante.



Neste estudo, a diferença entre o valor da mercadoria trazida por Santos e por Itajaí foi de R\$14.674,73 a menos na operação catarinense proveniente principalmente do poder de negociação de uma trading em um porto, o que faz com que as taxas e os valores pagos por ela sejam consideravelmente mais baixos.. O valor economizado pode ser revertido para otimizar as demais operações logísticas da empresa. O fluxo de caixa ganho no desembarço em Itajaí devido ao ICMS e ao IPI (aproximadamente R\$15.948,96) beneficia o planejamento financeiro da empresa. E a diferença de 14 dias a menos em Itajaí na operação de desembarço e entrega da mercadoria, pode ser decisiva na operação comercial da empresa, por exemplo com produtos que estejam esgotados em estoque.

## **6. Considerações finais**

Importante observar que de acordo com o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP, 2012), os portos brasileiros devem melhorar sua eficiência logística, aumentar a capacidade, tornando-se mais eficientes e produtivos. Também é pretendido que as autoridades portuárias sejam autossustentáveis e adequadas com melhorias institucionais, que tragam possibilidades de redução dos custos logísticos nacionais. Entretanto até o momento, a demanda do porto de Santos mostra-se incompatível com sua infraestrutura. De modo que para uma *startup* atuante em São Paulo (SP), operar por Itajaí torna-se um atrativo, mesmo incluindo a distância extra de 597,2km em relação ao seu percurso original para Santos e o comissionamento de uma *trading*.

A operação comercial de uma empresa depende diretamente do cumprimento de uma agenda de ações comerciais que podem aumentar as vendas, e o adiamento ou não cumprimento de tais ações graças a um calendário de importações imprevisível podem comprometer consideravelmente o funcionamento da empresa. A percepção da importância deste fator deve ser considerada para a tomada de decisão. Ressalta-se que os valores economizados momentânea ou definitivamente, em uma realidade de importação com pagamento antecipado e com o preço do dólar americano em alta, revelam-se como fatores decisivos na operação de empresas iniciantes. O esforço da abertura de uma filial e de sua manutenção, para a importação por outro estado, pode

parecer moroso e cansativo, mas, ao levantar-se os verdadeiros custos e processos envolvidos, torna-se claro que as vantagens são atrativas a uma *startup*.

## Referências

BRAGA, Thiago. *Análise da situação da cabotagem brasileira: Um estudo de caso do porto de Santos*. Universidade Federal de Santa Catarina. Departamento de Ciências Econômicas, 2011. 89 p.

CASTRO, José Augusto de. *Exportação: Aspectos práticos e operacionais*. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Movimento de cargas*. Disponível em: <<http://201.33.127.41/down/Relatorio2014.pdf>>. Acesso em 10 de junho de 2015.

CIGNACCO, Bruno Roque. *Fundamentos de Comércio Internacional para pequenas e médias empresas*. São Paulo: Saraiva, 2009.

DAVID, Pierre; STEWART, Richard. *Logística Internacional*. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

GERBELLI, Luiz Guilherme. *Comércio exterior registra queda de 18% no ano*. Estadão. São Paulo. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,comercio-exterior-registra-queda-de-18-no-ano-, 1700993>>. Acesso em 28 de junho de 2015.

LABORATÓRIO DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA. *Porto de Itajaí*. Disponível em: <<http://www.labtrans.ufsc.br/>>. Acesso em 06 de junho de 2015.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de Metodologia Científica*, São Paulo: Atlas, 2003.

LOPEZ, José Manoel Contiñas; GAMA, Marilza. *Comércio Exterior Competitivo*. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

MDIC. Ministério do Desenvolvimento da Indústria Comércio. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/>>. Acesso em 20 de maio de 2015.

PLANO MESTRE PORTO DE ITAJAÍ. *Pesquisas e estudos para a logística portuária e desenvolvimento e instrumentos de apoio ao planejamento portuário*. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/porto-de-itajai.pdf>>. Acesso em 18 de maio de 2015.

PORTO DE ITAJAI. *Transporte e portos*. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/>>. Acesso em 15 de maio de 2015.

PORTO DE SANTOS. *Transporte e portos*. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/>>. Acesso em 15 de junho de 2015.

PORTO DE SANTOS. *Mesário estatístico do Porto de Santos*. Disponível em: <[http://201.33.127.41/DocPublico/estmen\\_CPT/2015/estmen-2015-04.pdf](http://201.33.127.41/DocPublico/estmen_CPT/2015/estmen-2015-04.pdf)>. Acesso em 15 de junho de 2015.

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA. *Planos Mestres*. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-sumarios-executivos/pnlp-sumario-executivo-planos-mestres.pdf>>. Acesso em 14 de junho de 2015.