

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM
ENGENHARIA DE PRODUÇÃO**

Rogério Carvalho Zupo

**ANÁLISE COMPARATIVA DOS
PROCEDIMENTOS DE COMÉRCIO
EXTERIOR ANTES E APÓS A
TERCEIRIZAÇÃO NA
FIAT AUTOMÓVEIS S/A**

Florianópolis

2003

Rogério Carvalho Zupo

**ANÁLISE COMPARATIVA DOS
PROCEDIMENTOS NAS OPERAÇÕES DE
COMÉRCIO EXTERIOR ANTES E APÓS A
TERCEIRIZAÇÃO NA FIAT AUTOMÓVEIS
S/A: UM ESTUDO DE CASO**

Dissertação submetida ao Programa de
Pós-Graduação em Engenharia de
Produção da Universidade Federal de
Santa Catarina para a obtenção do
Grau de Mestre em Engenharia de
Produção

Orientador: Prof^ª. Dra. Ilse Maria
Beuren

Florianópolis

2003

Z95a Zupo, Rogério Carvalho

Análise comparativa dos procedimentos nas operações de comércio exterior antes e após a terceirização na Fiat Automóveis S/A [dissertação] / Rogério Carvalho Zupo ; orientadora, Ilse Maria Beuren. - Florianópolis, SC, 2003.

166 v.: il., tabs

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção.

Inclui referências

1. Engenharia de produção. 2. Operações de comércio exterior. 3. Procedimentos de comércio exterior. 4. Terceirização. I. Beuren, Ilse Maria. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. III. Título.

CDU 658.5

Rogério Carvalho Zupo

**ANÁLISE COMPARATIVA DOS
PROCEDIMENTOS NAS OPERAÇÕES DE
COMÉRCIO EXTERIOR ANTES E APÓS A
TERCEIRIZAÇÃO NA
FIAT AUTOMÓVEIS S/A**

Este a Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre” e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção.

Florianópolis, 19 de novembro de 2003.

Prof. Antônio Cezar Bornia, Dr.
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Prof^a. Ilse Maria Beuren, Dra.
Orientadora
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Antônio Cezar Bornia, Dr.
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. José Alonso Borba, Dr.
Universidade Federal de Santa Catarina

A minha esposa, Sandra
pelo incentivo, apoio e amor.
Aos meus filhos, Mariana e Guilherme
pelo amor que me dá forças para lutar.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus, que ilumina o meu caminho.
Aos meus pais que sempre acreditaram em mim e que oram por mim,
para que eu
atinga os meus objetivos.

Em especial, a minha esposa Sandra, que colaborou na revisão deste
trabalho e
minha filha Mariana, que também me auxiliou na execução deste
trabalho.

Também de forma especial quero agradecer a minha orientadora
Prof^ª. Ilze, pela
paciência e dedicação nas orientações para a execução deste trabalho.

Agradeço também aos colegas e amigos da SADI do Brasil Ltda.,
Antônio Marques, Valdecy Costa, Néftali Barros, Caio Cezar, Mirtes e
em especial a Domingos Sávio e Rosemary de Carvalho que direta ou
indiretamente
contribuirão para a realização desta pesquisa.

Pela colaboração e a possibilidade de tornar este projeto em realidade,
deixo o meu
agradecimento para:

O Mestre Paulo Sanches, que foi o precursor nas negociações para a
realização do mestrado;

O Mestre Luis Francisco Chabot, que colaborou não só como
incentivador, mas
também contribuindo com diálogos e conclusões de idéias e fornecendo
importantes
bibliografias para a formação deste estudo;

O professor Diomário, com sua paciência e dedicação nas suas aulas e a
todos os outros professores que contribuíram direta ou indiretamente;

O amigo Eduardo Paoliello e sua equipe da Nanssen S/A, que abriram as
portas

da empresa para execução de estudos de caso, para aprimoramento das
técnicas de administração financeira, contábil e controle de gestão;

A Universidade Federal de Santa Catarina, em especial a todos os
funcionários
do LED; e

a Fiat Automóveis S/A, pela possibilidade de proporcionar aos
funcionários
esta oportunidade única, e acreditar no potencial dos futuros Mestres.

“O verdadeiro sucesso nos negócios e na vida envolve três coisas,
descobrir nossos
Talentos, desenvolvê-los e utilizá-los tanto para o bem alheio quanto
para o próprio
bem. A essência do sucesso não reside, de modo algum, em dinheiro,
fama, poder,
status, fatia do mercado ou lucro. Esses são meros efeitos colaterais
contingentes. A
substância do sucesso envolve sempre autoconhecimento, crescimento
pessoal e
atividade em um nível de excelência que produz grandes
relacionamentos e resulta
em algo positivo para o mundo”.

Prof. Tom Morris, Ph.D. (2000)
Professor de filosofia da Universidade de Notre-Dame

RESUMO

Zupo, Rogério Carvalho, Análise comparativa dos procedimentos nas operações de comércio exterior antes e após a terceirização na Fiat Automóveis S/A 2003, 166p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, UFSC, Florianópolis - SC.

Orientadora: Ilse Maria Beuren, Dra.

Defesa: 19/11/2003.

Este trabalho identifica as congruências e divergências nos procedimentos das operações de comércio exterior atualmente realizadas pela SADI do Brasil Ltda. e as efetuadas pela Fiat Automóveis S/A antes da terceirização. Trata-se de uma pesquisa aplicada, de caráter qualitativo, dado que o processo e seu significado correspondem aos temas principais da abordagem. Utilizando-se das técnicas de observação e de entrevista não estruturada procedeu-se a coleta de dados. O estudo apresenta as operações de comércio exterior a partir dos procedimentos sistêmicos que haviam sido efetuados na Fiat Automóveis S/A, antes da terceirização, comparando-os com os procedimentos sistêmicos desenvolvidos atualmente na SADI do Brasil Ltda. A análise comparativa demonstra a evolução da prestação de serviços, descrevendo os sistemas informativos para processamento de dados voltados à gestão de comércio exterior de diferentes modalidades, cada uma com a sua complexidade. Com base na análise dos dados, conclui-se que as operações de comércio exterior executadas pela SADI do Brasil Ltda. apresentam uma evolução significativa na execução e controle comparativamente com os realizados pela Fiat Automóveis S/A., antes da terceirização dessas atividades. Observou-se também que foram desenvolvidos novos controles por parte da SADI do Brasil Ltda. para atender as necessidades imediatas da Fiat Automóveis S/A, bem como de seus outros clientes.

Palavras-chaves: operações de comércio exterior, procedimentos de comércio exterior, terceirização.

ABSTRACT

Zupo, Rogério Carvalho, Comparative Analysis of the procedures in Foreign Trade Operations before and after the third-party assignment in Fiat Automóveis S/A 2003, 166p. Exposition (Master degree in Production Engineering) - Program of Master Degree in Production Engineering UFSC, Florianópolis - SC.

Advisor: Ilse Maria Beuren, Dra.

Dissertation conclusion: 19/11/2003.

Summarizes information related to research made out for identifying the consistencies and divergences in the Foreign Trade Operations done by SADI do Brasil Ltda., and those formerly made out by Fiat Automóveis S/A before the third-party assignment.. It is an Applied Research of qualitative character once the process and its meaning correspond to the main themes of the approach. The necessary data were collected, by using individual studies and non structured interview techniques. The study presents the Foreign Trade Operations starting from systematic procedures made out in Fiat Automóveis S/A, before the third-party policy, compared to the similar systemic procedures developed at present by SADI do Brasil Ltda. The comparative analysis demonstrates the evolution of the Service Rendering process, describing the information system for data processing directed to the Foreign Trade Management in several ways, each one with its complexity. Based upon the analysis of those data one comes to the conclusion that the foreign trade operations done SADI do Brasil Ltda. Results as a significant evolution with respects to operations and control, when compared to Fiat Automóveis S/A On the other hand, there had been introduced new controls by SADI do Brasil Ltda. in order to supply Fiat Automóveis S/A and other clients' immediate needs.

Word-keys: Foreign Trade Operations, Foreign Trade Procedures, Foreign Trade Management.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: REPRESENTAÇÃO GRÁFICA DOS <i>INCOTERMS</i>	45
FIGURA 2: ESTRUTURA DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO	55
FIGURA 3: ESTRUTURA DA SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR	57
FIGURA 4: JURISDIÇÃO ADUANEIRA DA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL	59
FIGURA 5: PRINCIPAIS VANTAGENS DA EXPORTAÇÃO.....	75
FIGURA 6: PRINCIPAIS VANTAGENS DA IMPORTAÇÃO	76
FIGURA 7: SISTEMÁTICA DE COMÉRCIO EXTERIOR.....	77
FIGURA 8: FLUXOGRAMA DE EXPORTAÇÃO	78
FIGURA 9: FLUXO DO DESPACHO ADUANEIRO DA IMPORTAÇÃO	84
FIGURA 10: CONTRATAÇÃO DE CÂMBIO COM PAGAMENTO ANTECIPADO.....	92
FIGURA 11: CONTRATAÇÃO DE CÂMBIO COM PAGAMENTO À VISTA	93
FIGURA 12: CONTRATAÇÃO DE CÂMBIO COM PAGAMENTO A PRAZO, OPERAÇÃO PRONTA.....	93
FIGURA 13: CONTRATAÇÃO DE CÂMBIO COM PAGAMENTO A PRAZO, OPERAÇÃO FUTURA.....	94
FIGURA 14: CONTRATAÇÃO DE CÂMBIO COM PAGAMENTO ANTECIPADO.....	95
FIGURA 15: ADIANTAMENTO SOBRE CONTRATO DE CÂMBIO ..	97
FIGURA 16: ADIANTAMENTO SOBRE CAMBIAIS ENTREGUES, COM CÂMBIO FECHADO ANTES DO EMBARQUE.....	97
FIGURA 17: ADIANTAMENTO SOBRE CAMBIAIS ENTREGUES, COM CÂMBIO FECHADO NA ENTREGA DOS DOCUMENTOS	98
FIGURA 18: TRAVA DE CÂMBIO	98
FIGURA 19: ESTRUTURA DA DIRETORIA ADMINISTRATIVA FINANCEIRA DA FIAT AUTOMÓVEIS S/A ANTES DA TERCEIRIZAÇÃO	110
FIGURA 20: FLUXO DO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO NA SADI DO BRASIL LTDA.	120

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: SIGLAS QUE REPRESENTAM OS <i>INCOTERMS</i>	44
QUADRO 2: PROCEDIMENTOS DE IMPORTAÇÃO EXECUTADOS NO FATIMP.....	113
QUADRO 3: PROCEDIMENTOS DE IMPORTAÇÃO EXECUTADOS PELA FIAT AUTOMÓVEIS S/A.....	127
QUADRO 4: PROCEDIMENTOS DE EXPORTAÇÃO EXECUTADOS PELA FIAT AUTOMÓVEIS S/A.....	130
QUADRO 5: TABELAS AUXILIARES DO SISTEMA COMEX, MÓDULO IMPORTAÇÃO	134
QUADRO 6: PROCEDIMENTOS DE IMPORTAÇÃO EXECUTADOS PELA SADI DO BRASIL LTDA.	135
QUADRO 7: PROCEDIMENTOS DE EXPORTAÇÃO EXECUTADOS PELA SADI DO BRASIL LTDA. NA PREPARAÇÃO PARA EMBARQUE	139
QUADRO 8: ATIVIDADES CONGRUENTES NAS OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO.....	142
QUADRO 9: ATIVIDADES CONGRUENTES NAS OPERAÇÕES DE EXPORTAÇÃO	145
QUADRO 10: ATIVIDADES DIVERGENTES NAS OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO.....	148
QUADRO 11: ROTEIRO DO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO - COMEX	151
QUADRO 12: ATIVIDADES DIVERGENTES NAS OPERAÇÕES DE EXPORTAÇÃO	152
QUADRO 13: ROTEIRO DO PROCESSO DE EXPORTAÇÃO - COMEX	156

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO DE 1980 A 2002	49
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACC	Adiantamento sobre Contrato de Câmbio
ACE	Adiantamento sobre Cambiais Entregues
ALADI	Associação Latino-Americana de Integração
BACEN	Banco Central do Brasil
BB	Banco do Brasil S/A
BL	<i>Bill of Lading</i>
BNDDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAMEX	Câmara de Comércio Exterior
CBU	<i>Completely Built-Up</i>
CCI	Câmara de Comércio Internacional
CI	Comprovação de Importação
CKD	<i>Completely Knocked Down</i>
CMN	Conselho Monetário Nacional
CNC	Consolidação das Normas Cambiais
COFINS	Contribuição para financiamento da Seguridade Social
CVM	Comissão de Valores Mobiliários
DECEX	Departamento de Operações de Comércio Exterior
DECOM	Departamento de Defesa Comercial
DEINT	Departamento de Negociações Internacionais
DEPOC	Departamento de Política de Comércio Exterior
DI	Declaração de Importação;
GATTI	<i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
II	Imposto de Importação
INCOTERMS	<i>International Commercial Terms</i>
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
LI	Licença de Importação
MDIC	Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior
MERCOSUL	Mercado Comum do Cone Sul
NALADI	Nomenclatura da Associação Latino-Americana de Integração
NBM	Nomenclatura Brasileira de Mercadorias
NCCA	Nomenclatura do Conselho de Cooperação Aduaneira
NCM	Nomenclatura Comum do MERCOSUL
NVE	Nomenclatura de Valor Estatística
OMC	Organização Mundial de Comércio

PIS	Programa de Integração Social
PROEX	Programa de Financiamento às Exportações
RE	Registro de Exportação
ROF	Registro de Operações Financeiras (carta de credenciamento)
SECEX	Secretária de Comércio Exterior
SGP	Sistema Geral de Preferências
SH	Sistema Harmonizado de codificação e designação de mercadorias
SISBACEN	Sistema Integrado do Banco Central do Brasil
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior
SPT	Sistema de Processamento de Transações
TEC	Tarifa Externa Comum

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	27
1.1.	TEMAS E PROBLEMAS	30
1.2.	OBJETIVOS	32
1.2.1.	Objetivo geral	32
1.2.2.	Objetivos específicos	32
1.3.	JUSTIFICATIVA DO ESTUDO.....	33
1.4.	METODOLOGIA DA PESQUISA	35
1.5.	ESTRUTURA DO TRABALHO	37
2.	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	39
2.1.	COMÉRCIO INTERNACIONAL	39
2.1.1.	Definição de comércio internacional	40
2.1.2.	Vantagens do comércio internacional	41
2.1.3.	<i>International Commercial Terms (incoterms)</i>.....	42
2.1.4.	Principais órgãos reguladores do comércio internacional.....	46
2.2.	COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO	48
2.2.1.	A inserção do Brasil no MERCOSUL	53
2.2.2.	Principais órgãos reguladores do comércio exterior brasileiro	54
2.2.2.1.	CÂMARA DE COMÉRCIO EXTERIOR (CAMEX)	55
2.2.2.2.	SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR (SECEX)	56
2.2.2.3.	SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL (SRF).....	58
2.2.2.4.	BANCO CENTRAL DO BRASIL (BACEN)	60
2.3.	DOCUMENTOS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL	61
2.3.1.	Fatura Pro-forma	61
2.3.2.	Fatura Comercial	62
2.3.3.	Saques.....	63
2.3.4.	Conhecimento de Embarque	63
2.3.5.	Romaneio de Mercadorias.....	64
2.3.6.	Certificado de Origem	65
2.3.7.	Fatura Consular	67
2.4.	SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR (SISCOMEX).....	67
2.4.1.	Órgãos intervenientes no SISCOMEX	68
2.4.2.	Acesso ao SISCOMEX	69
2.4.2.1.	SISCOMEX MÓDULO DE EXPORTAÇÃO	70
2.4.2.2.	SISCOMEX MÓDULO DE IMPORTAÇÃO	72
2.5.	SISTEMÁTICA DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO	73
2.5.1.	Definição de exportação.....	74
2.5.2.	Definição de importação	75

2.5.3.	Sistemática de exportação.....	77
2.5.3.1.	TRATAMENTO ADMINISTRATIVO NAS EXPORTAÇÕES	79
2.5.3.2.	DESPACHO ADUANEIRO NA EXPORTAÇÃO	79
2.5.4.	Sistemática de importação	80
2.5.4.1.	TRATAMENTO ADMINISTRATIVO NAS IMPORTAÇÕES.....	80
2.5.4.2.	EXAME DE SIMILARIDADE	82
2.5.4.3.	VERIFICAÇÃO DE PREÇOS.....	82
2.5.4.4.	DESPACHO ADUANEIRO NA IMPORTAÇÃO	83
2.5.5.	Regimes aduaneiros especiais.....	84
2.5.5.1.	ADMISSÃO TEMPORÁRIA.....	85
2.5.5.2.	EXPORTAÇÃO TEMPORÁRIA	86
2.5.5.3.	TRÂNSITO ADUANEIRO	86
2.5.5.4.	ENTREPOSTO ADUANEIRO	87
2.5.5.5.	DRAWBACK.....	88
2.6.	OPERAÇÕES COM CÂMBIO	89
2.7.	TERCEIRIZAÇÃO	99
2.7.1.	Conceito.....	100
2.7.2.	Tipos	100
2.7.3.	Benefícios	101
2.7.4.	Fatores inibidores	102
3.	DESCRIÇÃO DO ESTUDO MULTICASOS	103
3.1.	APRESENTAÇÃO DAS EMPRESAS	104
3.1.1.	Fiat Automóveis S/A.....	105
3.1.2.	SADI do Brasil Ltda.....	107
3.2.	GESTÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR.....	109
3.2.1.	Gestão na Fiat Automóveis S/A.....	109
3.2.1.1.	GESTÃO DE IMPORTAÇÃO NA FIAT AUTOMÓVEIS S/A	111
3.2.1.2.	GESTÃO DE EXPORTAÇÃO NA FIAT AUTOMÓVEIS S/A	114
3.2.2.	Gestão na SADI do Brasil Ltda.....	118
3.2.2.1.	GESTÃO DE IMPORTAÇÃO NA SADI DO BRASIL LTDA.....	119
3.2.2.2.	GESTÃO DE EXPORTAÇÃO NA SADI DO BRASIL LTDA.....	121
4.	ANÁLISE COMPARATIVA DOS PROCEDIMENTOS NAS OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR DAS EMPRESAS DO ESTUDO MULTICASOS	125
4.1	PROCEDIMENTOS NAS OPERAÇÕES DE COMÉRCIO	125

4.1.1.	Fiat Automóveis S/A	126
4.1.1.1.	ATIVIDADES DE IMPORTAÇÃO	126
4.1.1.2.	ATIVIDADES DE EXPORTAÇÃO.....	129
4.1.2.	SADI do Brasil Ltda.	134
4.1.2.1.	ATIVIDADES DE IMPORTAÇÃO	134
4.1.2.2.	ATIVIDADES DE EXPORTAÇÃO.....	138
4.2.	CONGRUÊNCIAS E DIVERGÊNCIAS DOS PROCEDIMENTOS NAS OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR.....	141
4.2.1.	Congruências dos procedimentos nas operações de comércio exterior	141
4.2.1.1.	CONGRUÊNCIAS NAS IMPORTAÇÕES.....	141
4.2.1.2.	CONGRUÊNCIAS NAS EXPORTAÇÕES.....	145
4.2.2.	Divergências dos procedimentos nas operações de comércio exterior	147
4.2.2.1.	DIVERGÊNCIAS NAS IMPORTAÇÕES.....	148
4.2.2.2.	DIVERGÊNCIAS NAS EXPORTAÇÕES	152
4.3.	ANÁLISE COMPARATIVA DOS PROCEDIMENTOS NAS OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR	157
5.	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	160
5.1.	CONCLUSÕES	160
5.2.	RECOMENDAÇÕES	162
	REFERÊNCIAS	163

1. INTRODUÇÃO

No final do século passado observou-se uma harmonização institucional e integração econômica entre nações jamais vista na história mundial. Este processo de globalização está trazendo profundas transformações para as sociedades contemporâneas, como por exemplo, o acelerado desenvolvimento tecnológico e cultural, principalmente nas áreas de comunicação, que caracteriza uma nova etapa do capitalismo.

As mudanças tecnológicas influem diretamente na designada globalização econômica. A interconexão mundial das comunicações, através do aperfeiçoamento e barateamento das telecomunicações deu lugar ao *big bang* das finanças, com todas as bolsas e mercados do planeta operando conjuntamente 24 horas por dia. Essa integração induziu o predomínio dos fluxos internacionais de capital sobre as economias nacionais e o peso ascendente dos investimentos estrangeiros sobre os locais.

Por conseguinte, uma nova organização do capitalismo internacional, baseada na formação de macro-regiões econômicas e comerciais, está sendo articulada desde o final do século passado. Países de vários continentes estabelecem relações privilegiadas entre si e agem de forma conjunta no mercado internacional sob a forma de blocos econômicos.

Kuazaqui (1999, p.157) diz que, com a globalização, deixaram de existir fronteiras geográficas e afins. Aceleraram-se os processos de trocas de produtos e serviços entre países, em decorrência dos avanços tecnológicos. Desta forma, cada empresa poderá desenvolver negócios em qualquer país, usufruindo dos mercados fornecedor-produtores, comercializadores-consumidores e clientes, respeitando as características que formam a base cultural de cada nação, como a cultura, língua, costumes e tradição.

O sistema de produção multinacional está se estendendo rapidamente. A era das economias nacionais semi-isoladas está gradativamente desaparecendo, enquanto governos e empresas procuram globalmente por capacidades técnicas, aplicativos mais baratos e vantagens de acesso ao mercado. As decisões a respeito do trabalho, das matérias-primas, da localização das instalações, do sistema de distribuição do transporte, dos mercados e do tempo de entrega são tomadas numa base mundial.

Gonçalves (apud TORRES, 2000, p.25) considera que:

O fenômeno da globalização financeira é característica marcante no mundo neste final do século XX. Estudos realizados demonstram que o volume de transações envolvendo moeda estrangeira conversível tem crescido à taxa média anual (em termos reais) de aproximadamente 30%. Em 1973, o volume médio das transações com moeda estrangeira no mundo era da ordem de US\$ 10 bilhões ao ano, aumentou para US\$ 660 bilhões em 1983, US\$ 900 bilhões em 1992 e chegou a mais de US\$ 1,3 trilhões em 1995, crescendo 130 vezes em pouco mais que duas décadas. A partir de meados dos anos 70 até o final dos anos 80, o incremento do volume de transações cresceu exponencialmente.

Ressalta também que o crescimento das transações com moeda estrangeira conversíveis é exponencial, ou seja, moedas cujos países são considerados de economia forte, nas três últimas décadas, cresceram à taxa média anual em torno de 30%. O volume de transações com moeda estrangeira traduz em números o que ocorre com a globalização no âmbito do comércio, no qual as empresas buscam incessantemente novos mercados para a comercialização de seus produtos.

Para manter uma posição de liderança em qualquer país desenvolvido, de acordo com Drucker (1995, p.15), “uma empresa, seja grande ou pequena, precisa, cada vez mais, atingir e manter posições de liderança em todos os mercados desenvolvidos do mundo”. Ela precisa ser capaz de fazer pesquisas, conceber, desenvolver, projetar e produzir em qualquer parte do mundo desenvolvido, além de exportar de qualquer país desenvolvido para outro. Ela precisa ser transnacional.

Nesta perspectiva, Biscaia (2001, p.2) descreve que:

A habilidade dessas nações em obter ganhos com a globalização, a médio e longo prazo, depende, pois, da qualidade das políticas econômicas por elas adotadas. Devem gerir sua economia no sentido de manter a estabilidade econômica e conseguirem, desta forma, atrair capital estrangeiro, aumentar suas exportações e criar condições favoráveis para que o setor privado possa crescer com a inclusão de novas tecnologias e a especialização dos recursos humanos.

No decorrer do século XX diversos fatos aconteceram mundialmente. Frente a este contexto, o Brasil, no âmbito comercial, começou a destacar-se por investir na indústria e por começar a prospectar petróleo através de uma companhia nacional. Quando chegaram os governos militares, o afundamento em dívidas com credores internacionais se ampliou ainda mais, não havendo um bom planejamento e nem uma melhor projeção de futuro. O país se viu em uma estagnação e um fechamento ao mercado externo, tanto nas exportações, valorizando o produto interno, quanto nas importações, buscando tecnologia vinda de fora para forçar o desenvolvimento da tecnologia nacional.

O Brasil encontrou a sua abertura ao comércio internacional na década de 90. De lá para cá, a concorrência dos produtos estrangeiros com os produtos nacionais fez com que fossem realizados investimentos de empresas brasileiras e estrangeiras na pesquisa e desenvolvimento. O país tornou-se um exportador de material pronto, não somente de produtos agrícolas, mas também de produtos elaborados.

Observando as informações divulgadas pela Secretaria de Comércio Exterior – SECEX, sobre a pauta das exportações por blocos econômicos, verifica-se que do total das exportações brasileiras, no ano de 2002, de janeiro a dezembro, 37,12% correspondem a produtos manufaturados e 27,4% dos produtos semimanufaturados e 42,9% correspondem aos produtos básicos.

Em boletim setorial do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio - MDIC/SECEX, informe setorial – automotivo, de 26 de julho de 2003 (<http://global21.com.br/informessetorias>), consta-se que:

O Brasil ocupa o 12º lugar no ranking mundial dos exportadores de veículos, com a comercialização superior a 250 mil unidades anuais. No ano passado, a venda externa de veículos automotores somou 277 mil unidades. Para este ano, a previsão de receita com exportações de automóveis é de US\$ 4 bilhões.

O volume das exportações de veículos automotores vem crescendo nos últimos anos. Esta situação demonstra a capacidade do Brasil em absorver novas tecnologias de produção, no caso específico de veículos, melhorando a qualidade dos produtos a custos reduzidos, fazendo com que os produtos tenham alta receptividade no mercado externo.

A razão principal para atuar na área de comércio exterior é estratégica, ela pode ser um instrumento para melhorar a competitividade das empresas, inclusive no mercado interno. Com as atividades de comércio exterior pode-se diminuir a vulnerabilidade no mercado interno, diluir o custo fixo via aumento de produção, pagar menos impostos, ter acesso a novas tecnologias e investimentos estrangeiros, captar recursos com taxas internacionais, ter uma marca internacional, diminuir a ociosidade da produção e importar com a proteção da exportação.

1.1. TEMAS E PROBLEMAS

Atualmente não se vislumbra como um país, na aldeia global, pode permanecer isolado, sem comprar ou vender para outros países, e desenvolver-se sócio-economicamente. Existem formas básicas de trocar criatividade, inovações, tecnologia, bens e serviços, com outras nações, através das operações de comércio exterior.

Exportar significa vender para o exterior a fim de garantir divisas e adquirir bens e serviços no exterior que o país não produz. O efeito de vendas externas permite o crescimento econômico, melhorando o atendimento interno da população e o mercado de trabalho, além de propiciar uma maior independência política na medida em que o país venha a se colocar democraticamente em posição de igualdade e de respeito nas relações de trocas internacionais.

As exportações brasileiras têm sido alvo de análise para a melhoria do desempenho da economia do País, impondo dinamismo à indústria e formas de comercialização. As empresas brasileiras, ao longo do tempo, vêm buscando se aperfeiçoar tecnologicamente para aumentar a pauta de exportação de produtos industrializados, uma vez que a concorrência internacional é bastante acirrada.

O Grupo Fiat também vem ampliando sua atuação para além dos setores tradicionais de manufatura, nos quais atua há mais de 100 anos, investindo de forma significativa na área de serviços. Neste contexto foi criada a SADI do Brasil Ltda., em 1998, que é uma empresa do Grupo Fiat, responsável pelo comando das atividades de marketing e comercial e que também cuida da administração das atividades de importação, exportação, câmbio, *reporting* e desembaraço aduaneiro.

O Departamento de Operações em Moeda Estrangeira - OME da Fiat Automóveis S/A vinha atuando com as atividades de importação e exportação, desde a sua instalação no Brasil, com a importação de

vários maquinários para implantação da fábrica e, posteriormente, a partir de 1977, começou as suas primeiras exportações de veículos montados.

Suas principais atividades eram as de controlar o procedimento financeiro, contas a receber de exportação, contas a pagar de importação, elaborar fluxo de caixa em moeda estrangeira, efetuar registros das operações financeiras junto ao sistema do Banco Central do Brasil, receber os pedidos e fazer análise técnica das exportações, promover os registros de exportação no SISCOMEX, emitir documentos de exportação, acompanhar o embarque da mercadoria, acompanhar as mudanças nas legislações aduaneira, cambial e comercial, que produzem impactos nas operações de comércio exterior.

Para melhor gestão das operações de comércio exterior, em 1994 foi desenvolvido um software denominado FATCKD, que controlava todas as operações de veículos em CKD (*Completely Knocked Down*), veículos completamente desmontados. Posteriormente, este software foi ampliado e abrangeram outros produtos de fabricação da Fiat Automóveis S/A, tais como veículos em CBU (*Completely Built-Up*), veículos completamente montados, partes e peças e motores, quando a sua nova versão foi denominada FATEXP (Faturamento de Exportação).

As atividades de importação também tiveram suas operações informatizadas, através do software FATIMP (Faturamento de Importação). Com esse novo software de gestão completou-se a informatização da gestão de comércio exterior do Departamento de Operações em Moeda Estrangeira – OME da Fiat Automóveis S/A.

De acordo com o plano estratégico da matriz, a Fiat Auto SpA, sediada em Turim, Itália, em 1998, as operações de comércio exterior passaram a ser de responsabilidade da SADI do Brasil Ltda., desativando assim o Departamento de Operações em Moeda Estrangeira na Fiat Automóveis S/A, com as mesmas atribuições.

Todos os recursos disponíveis, tais como recursos humanos, móveis e utensílios, máquinas e equipamentos de escritório, utilizados para a gestão das operações, foram transferidos para a SADI do Brasil Ltda., que passou a gerenciar as operações de comércio exterior, não só da Fiat Automóveis S/A. Passou a atender também outras empresas do Grupo Fiat, como a Magneti Marelli, Teksid, Cofap, Iveco Latino América, entre outras, inclusive com a possibilidade de atender novos clientes que não sejam do Grupo Fiat.

Para isso, inicialmente utilizou as mesmas ferramentas de gestão desenvolvidas na Fiat Automóveis S/A. No entanto, tais ferramentas sofreram sucessivas alterações para que os meios de gestão

fossem adaptados às novas situações de negócio, além de proporcionar uma oferta de serviços a novos clientes. Primeiramente, os controles de gestão das operações de comércio exterior foram elaborados para atender única e exclusivamente a Fiat Automóveis S/A, posteriormente, passaram a ser adaptados para atender outras empresas, sejam elas do Grupo Fiat ou não.

Apesar da relevância das exportações brasileiras, não se tem uma equidade na produção de material bibliográfico sobre operações de comércio exterior, particularmente no que concerne aos controles de gestão, percebendo maior ênfase nos aspectos legais. Isto posto, levantou a seguinte questão-problema: *Quais são as congruências e divergências nos procedimentos das operações de comércio exterior realizadas pela Fiat Automóveis S/A, antes da terceirização, e as efetuadas atualmente pela SADI do Brasil Ltda.?*

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Objetivo geral

O objetivo geral deste trabalho é identificar as congruências e divergências nos procedimentos das operações de comércio exterior, atualmente, realizadas pela SADI do Brasil Ltda. e as efetuadas pela Fiat Automóveis S/A antes da terceirização.

1.2.2. Objetivos específicos

Como objetivos específicos elaboraram-se os seguintes:

- descrever as operações de gestão de comércio exterior realizadas pela Fiat Automóveis S/A antes da terceirização;
- identificar as operações de gestão de comércio exterior atualmente realizadas pela SADI do Brasil Ltda., enquanto empresa terceirizada; e
- comparar os procedimentos de comércio exterior das diferentes operações administradas pela SADI do Brasil Ltda. com os que eram realizados pela Fiat Automóveis S/A.

1.3. JUSTIFICATIVA DO ESTUDO

O incremento e aperfeiçoamento do comércio exterior é fundamental no processo de desenvolvimento econômico do país. O Brasil necessita exportar mais e saber importar melhor, sempre procurando atenuar o déficit na balança comercial, visando seu equilíbrio, no sentido de adotar uma política adequada de apoio e incremento às exportações.

No que concerne à importância do comércio exterior brasileiro e o crescimento do PIB, Vazquez (2001, p.24) destaca que:

As operações de comércio exterior formaram importante alavancador do crescimento positivo do PIB brasileiro no ano de 1993. As exportações, notadamente na área automobilística, de minérios, de manufaturados e, de grãos, contribuíram decisivamente para que o aumento fosse alcançado e finalmente, estancada a evolução dos números negativos que mediam nossa riqueza nacional.

Embora a estatística referida seja de uma década atrás, o Brasil vem se destacando com uma produção competitiva de inúmeros itens, através do desenvolvimento de novas tecnologias e avançando para uma pauta maior de produtos industrializados, mesmo com concorrência internacional mais acirrada. O Brasil deixou de ser prioritariamente um país comprador para ser um país vendedor. A indústria automobilística instalada no Brasil tem o maior interesse no mercado interno, mas em função de um desaquecimento da demanda interna e aliado a um câmbio favorável, o setor busca incrementar contratos no exterior para preencher sua capacidade ociosa.

De acordo com o boletim setorial do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio - MDIC/SECEX, referente a 2ª semana de dezembro/2002, verifica-se o que segue:

Na 2ª semana de dezembro, a balança comercial apresentou superávit de US\$ 366 milhões, resultado de exportações de US\$ 1.253 milhões e importações de US\$ 887 milhões. Até a 2ª semana de dezembro, as exportações acumularam US\$ 2.513 milhões e as importações, US\$ 1.851 milhões, com superávit de US\$ 662 milhões. No ano, as vendas externas totalizaram US\$ 57.632 milhões e as compras, US\$ 45.650 milhões,

acumulando saldo positivo de US\$ 11.982 milhões
(<http://www.mdic.gov.br/indicadores/balanca/balanca.html>).

As exportações brasileiras vêm mantendo um padrão de superávit na balança comercial em torno de 20%, sendo 29,21% correspondente a 2ª semana de dezembro de 2002, 26,34% para o acumulado no mês de dezembro de 2002 e 20,79% para o total acumulado no ano. Estes percentuais vêm confirmar o sucesso das exportações brasileiras no cenário do comércio internacional.

O Grupo Fiat vem procurando se adaptar às exigências atuais do mercado. Por um lado, faz investimentos na inovação, além de ações para contenção de custos e de reorganização interna. De outro lado, vem buscando uma estratégia de participar dos mercados extra-europeus, ou seja, países localizados fora da área territorial da Europa, tais como os países da África, Ásia e América Latina, considerados emergentes, com potencial de desenvolvimento.

As operações de comércio exterior realizadas pela Fiat Automóveis S/A ocorrem através da SADI do Brasil Ltda., que garante a gestão de uma logística global para CKD e materiais de intercâmbio entre pólos produtivos. Além disso, proporciona a otimização dos fluxos financeiros e a realização de um sistema de gestão integrado.

Assim, o foco de análise do estudo está centrado na execução das operações de comércio exterior, que passaram da Fiat Automóveis S/A para a SADI do Brasil Ltda. Passagem esta que não ocorreu imediatamente, pois ao longo de um determinado período ocorreu uma adaptação das atividades no que diz respeito à gestão de comércio exterior para atender outros clientes que não fosse a Fiat Automóveis S/A.

Assim, a relevância deste estudo está intimamente relacionada com os temas atuais de gestão no comércio exterior. Procurando não se preocupar em avaliar a gestão de um setor produtivo específico, mas a observância de procedimentos gerenciais de comércio exterior de bens e serviços.

O estudo é viável e exequível à medida que se propõe pesquisar novas formas de gestão das operações de comércio exterior por meio de um estudo de caso, identificando todo o fluxo de informações para a concretização das operações de comércio exterior de produtos diferenciados.

Em termos práticos, o estudo pode ajudar na reavaliação da SADI do Brasil Ltda., nos procedimentos já existentes e passíveis de atualização. Também pode servir de referencial com relação à utilização de sistemáticas de comércio exterior, em especial para pequenos novos exportadores que estejam iniciando no mercado internacional.

A carência de material bibliográfico sobre o controle de gestão de operações de comércio exterior estimulou este trabalho de pesquisa, visando contribuir para um melhor entendimento de diversos aspectos relacionados ao tema. Além disso, buscou-se oferecer os fundamentos teóricos e práticos do comércio exterior brasileiro e internacional para um melhor entendimento da gestão das operações de comércio exterior.

1.4. METODOLOGIA DA PESQUISA

Silva e Menezes (2001, p.20) afirmam que “existem várias formas de classificar as pesquisas”. Assim, considerando-se a natureza do estudo, pode ser classificado como pesquisa aplicada, tendo em vista que o objetivo é gerar conhecimento para aplicação prática.

Segundo Lakatos e Marconi (1996, p.14), a “pesquisa aplicada caracteriza-se por seu interesse prático, isto é, que os resultados sejam aplicados ou utilizados, imediatamente, na solução de problemas que ocorram na realidade”.

Adicionalmente, o presente estudo consiste de uma pesquisa exploratória. Segundo Gil (2002, p.41), a pesquisa exploratória visa proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo explícito ou a construir hipóteses. Esse tipo de pesquisa envolve levantamento bibliográfico, entrevista com pessoas que tiveram experiências com o problema pesquisado, e análise de exemplos que estimulem a compreensão.

A natureza da abordagem metodológica da pesquisa é predominantemente qualitativa. Nesta, segundo Gil (1991), é considerado que existe um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. Nesse processo, a interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas. O processo qualitativo não requer a utilização de técnicas estatísticas. O pesquisador coleta os dados diretamente no ambiente natural e os analisa indutivamente.

De acordo com Triviños (1987, p.116), “a pesquisa qualitativa parte da descrição que busca captar não só a aparência do fenômeno, como também sua essência, buscando, nas causas da sua existência, explicar sua origem, suas relações, suas mudanças”.

Quanto aos procedimentos técnicos, a pesquisa constitui-se de um estudo de caso, dado que envolve o estudo de uma unidade específica, permitindo um amplo conhecimento dos fatos. Martins (2000, p.36) esclarece que o estudo de caso é uma técnica de pesquisa cujo objetivo é o estudo de uma unidade que se analisa profunda e intensamente. Portanto, considera a unidade social estudada em sua totalidade, seja um indivíduo, uma família, uma instituição, uma empresa, ou uma comunidade, com o objetivo de compreendê-los em seus próprios termos.

O estudo de caso compreende a análise dos procedimentos de importação, exportação e controles de gestão das operações de comércio exterior da Fiat Automóveis S.A, comparativamente com as efetuadas na SADI do Brasil Ltda., que presta serviços na área de comércio exterior para aquela, como empresa terceirizada.

Os dados utilizados para o desenvolvimento deste estudo foram obtidos de fontes primárias e secundárias. De acordo com Martins e Lintz (2000, p.45), os dados primários são aqueles colhidos diretamente na fonte, enquanto que os dados secundários são aqueles dados que se encontram organizados em arquivos, bancos de dados, anuários estatísticos e relatórios.

Os dados primários foram coletados por meio de entrevistas não estruturadas com os responsáveis técnicos de exportação, que executam as operações de exportação de veículos e partes e peças, com os responsáveis técnicos de importação, todos funcionários da SADI do Brasil Ltda. Foram feitas, ainda, entrevistas não estruturadas com o responsável de atendimento ao mercado externo na Fiat Automóveis S/A.

Na Fiat Automóveis S/A foram entrevistados: uma analista de logística, responsável pela gestão dos pedidos de veículos em CBU destinados ao mercado europeu; um responsável de vendas para o mercado externo, que comercializa veículos em CBU para países da América Latina; um responsável pela implantação do sistema de gestão de comércio exterior, enquanto era utilizado na empresa; e um gerente responsável pela operação de terceirização da gestão do comércio exterior da Fiat Automóveis S/A.

Na SADI do Brasil Ltda. foram entrevistados dois analistas de comércio exterior, sendo um usuário do sistema COMEX, módulo exportação e outro usuário do sistema COMEX, módulo importação. Procurou-se eleger os entrevistados em função da experiência profissional e da participação na gestão de comércio exterior da Fiat

Automóveis S/A, assim como na participação no processo de terceirização da gestão de comércio exterior.

Os dados secundários coletados constituem-se, além dos livros, de periódicos, outros materiais bibliográficos, sites e de documentos das duas empresas objeto de estudo.

Para a identificação dos procedimentos de comércio exterior antes e após a terceirização na Fiat Automóveis S/A, foram analisados aspectos objetivos e subjetivos. Os objetivos foram obtidos a partir de leis, decretos-leis, normas, portarias, circulares, instruções normativas, comunicados, resoluções e atos declaratórios, que consolidam as normas de comércio exterior brasileira além dos dados extraídos das próprias empresas, por meio das entrevistas. Por sua vez, os dados subjetivos foram coletados por meio da observação do pesquisador em relação aos procedimentos de comércio exterior, nos períodos de: janeiro/2003, abril/2003 e junho/2003.

Para os dados primários utilizou-se a análise de conteúdo. De acordo com Colauto e Beuren (2003, p.137), a análise de conteúdo tem por objetivo estudar as comunicações entre os homens, com maior ênfase no conteúdo das mensagens. Os dados secundários foram analisados através da técnica de análise documental. Segundo Triviños (1987, p.163), nesta, o material de documentos, que constitui o corpus, é submetido a um estudo aprofundado, orientado em princípio, pelas hipóteses e referenciais teóricos.

Em se tratando de um tema bastante amplo e devido a quantidade de procedimentos no comércio exterior, correspondentes a desembarço, embarque e desembarque de mercadorias, aspectos administrativos, aduaneiros e financeiros no que diz respeito ao câmbio, a pesquisa limitou-se à unidade de análise do sistema COMEX, módulos de importação e exportação.

Além dessa limitação imposta à pesquisa, vale lembrar que, por se tratar de um estudo de caso, os resultados alcançados se limitam ao objeto de estudo e às unidades de análise. Portanto, as conclusões não podem ser generalizadas para outras empresas.

O método de estudo de caso proporciona uma vantagem, pois está relacionado com situações concretas, como também permite mesclar a pesquisa bibliográfica com as atividades de campo.

1.5. ESTRUTURA DO TRABALHO

Este trabalho foi dividido em cinco capítulos, de modo a facilitar o entendimento da pesquisa realizada. No primeiro capítulo

apresenta-se a introdução do estudo. Inicia-se discorrendo sobre o tema e o problema da pesquisa. Na seqüência apresentam-se os objetivos gerais e específicos, a justificativa do estudo, a metodologia da pesquisa e a estrutura do trabalho.

No segundo capítulo evidencia-se a fundamentação teórica do estudo. Primeiramente abordam-se os conceitos, vantagens, os *incoterms* e os principais órgãos regulamentadores de comércio internacional. Na seqüência contempla-se o comércio exterior do Brasil com ênfase nos principais órgãos interventores. Em seguida descrevem-se os documentos utilizados no comércio internacional. Após isso faz-se uma incursão no sistema integrado de comércio exterior, o SISCOMEX. Além disso, contempla-se a sistemática de comércio exterior e operações de câmbio.

No terceiro capítulo apresenta-se o estudo multicase. Primeiramente apresenta-se as empresas, Fiat Automóveis S/A e a SADI do Brasil Ltda. Em seguida descreve-se a gestão de comércio exterior executada, inicialmente pela Fiat Automóveis S/A e, na seqüência, pela SADI do Brasil Ltda.

No quarto capítulo faz-se uma análise comparativa dos procedimentos nas operações de comércio exterior em ambas as empresas. Primeiramente evidenciam-se os procedimentos nas operações de comércio exterior, demonstrando as atividades de exportação e importação executadas pela Fiat Automóveis S/A e, posteriormente, as da SADI do Brasil Ltda. Por fim, descreve-se as congruências e divergências dos procedimentos nas operações de comércio exterior, bem como uma análise comparativa.

O quinto capítulo apresenta as conclusões do estudo realizado, além de recomendações para futuras pesquisas sobre o tema.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo apresenta os fundamentos teóricos do presente estudo. Inicia-se com a abordagem do comércio internacional, particularmente sua definição, suas vantagens e descrição dos termos comerciais internacionais. Na seqüência contempla o comércio exterior no Brasil, com ênfase nos principais órgãos regulamentadores, descrição dos documentos utilizados no comércio internacional, o sistema integrado de comércio exterior, a sistemática, os regimes aduaneiros especiais e finaliza com as operações de câmbio.

2.1. COMÉRCIO INTERNACIONAL

A base do comércio internacional está lastreada na experiência comercial e na capacidade financeira dos empreendedores comerciais. As empresas que pretendem realizar práticas comerciais desta natureza devem conhecer as particularidades e características próprias das operações, bem como os tipos de mercadorias ou países com quem prevêm fazer este tipo de operação.

O comércio internacional pode ser analisado em duas perspectivas: através das empresas comerciais; e através dos órgãos comerciais de governo. As empresas comerciais normalmente trabalham em uma perspectiva de curto prazo, e suas decisões são tomadas com base nos preços do mercado do momento.

Quanto ao comércio praticado por órgãos de governo, em linhas gerais, seguem os mesmos objetivos das empresas comerciais. Porém, nem sempre objetivam lucros imediatos, mas os que podem ser obtidos a médio e longo prazo através de conquistas políticas e econômicas.

A influência dos governos muitas vezes vai além da fixação de uma regulamentação de atividades, indo até à promulgação de normas que podem alterar os fluxos espontâneos do comércio. Para a adoção dessa política comercial, os governos precisam estar preparados e contar com a colaboração de todas as classes produtoras, comerciais e financeiras do país.

A necessidade de transacionar com o exterior se origina do fato de que os recursos produtivos, tanto quantitativos quanto qualitativos, estão distribuídos desigualmente pelos diferentes países. Os benefícios da prática do comércio exterior, exercido por uma nação de forma ordenada e intensa, pode ser o início da conquista de mercados, de tecnologia, de experiência e de riquezas.

Os governos têm papel importante na realização do desenvolvimento comercial de uma nação. Pois, além de serem os responsáveis pelo preparo educacional e cultural do povo, devem propiciar meios ao desenvolvimento dessa atividade econômica com diferentes países.

A habilidade das empresas em obter ganhos com a globalização, a médio e longo prazo, também depende da qualidade das políticas econômicas adotadas pelos governos. Contribui neste sentido a capacidade do Estado em manter a estabilidade econômica e conseguir atrair capital estrangeiro, aumentar as exportações e ao mesmo tempo incrementar as importações com uma abertura comercial que favoreça a colocação dos produtos no mercado internacional.

2.1.1. Definição de comércio internacional

Segundo Maluf (2000, p.23), “comércio internacional é o intercâmbio de bens e serviços entre países, resultante das especializações na divisão internacional do trabalho e das vantagens comparativas dos países”.

Significa dizer que é o ato ou efeito de negociar, entendimento entre empresas de diferentes países ou até mesmo entre nações. Para isso deve existir, de um lado, uma parte envolvida no processo que deseja vender com os maiores preços e frequência, os menores prazos e riscos e, uma outra parte, que deseja exatamente o contrário.

Kuazaqui (1999, p.156) diz que o sucesso dependerá do grau de dependência de ambas as partes em relação ao negócio a ser efetuado e da base cultural advinda dos fatores de disponibilidades, dentro de um limite específico do ambiente.

As condições para o êxito da operação deverão estar bem definidas por ambas as partes, levando-se em consideração o grau da necessidade do comprador e a disponibilidade do produto pelo vendedor a um preço justo.

Sosa (2000, p.32) ressalta o alcance da expressão comércio internacional, como segue:

O Comércio Internacional, como área específica, é percebido nas trocas comerciais havidas entre as diversas nações que compõem a comunidade mundial, inscrevendo-se na Economia Internacional e submetendo-se ao Direito Internacional Público. O grande ator, nesse

contexto, é o Estado que é soberano, que consente em aceitar as regras universais vigentes.

Cabe ao governo de cada país desenvolver seus mecanismos de comércio internacional, assegurando o progresso sócio-econômico-cultural da nação. Deve determinar o que lhe será mais vantajoso produzir, exportar e importar, proporcionando vantagens no comércio internacional.

Para que se possa participar do comércio internacional, faz-se necessário que o governo provenha um conjunto de políticas econômicas coerentes afins de que as empresas comerciais possam aproveitar as oportunidades que a globalização oferece. As empresas, por sua vez, deverão estar aptas a reconhecer as oportunidades para concretizar os negócios e aproveitar as vantagens oferecidas.

2.1.2. Vantagens do comércio internacional

O comércio internacional é caracterizado por duas teorias, conforme Ratti (2001, p.355), sendo que a primeira diz respeito a produção com menor custo e a segunda diz respeito ao valor comparativo das mercadorias. Desta forma, tem-se a teoria das vantagens absolutas e a teoria das vantagens comparativas ou relativas.

A teoria das vantagens absolutas estabelece que cada país deve concentrar-se naquilo que pode produzir a custo mais baixo e trocar parte dessa produção por artigos que custem menos em outros países. Smith (apud RATTI, 2001, p.356) procurou mostrar que a aplicação da divisão do trabalho na área internacional, permitindo a especialização de produções, aliada às trocas entre as nações, contribui para a melhoria do bem-estar das populações.

Por sua vez, a teoria das vantagens comparativas, também denominada de teoria dos custos comparados, estabelece que o comércio poderá ser proveitoso para os dois países, mesmo que um deles tenha vantagem absoluta sobre o outro. No caso das vantagens comparativas, devem-se considerar todos os fatores de produção e não apenas o fator trabalho.

Todos os países possuem uma vantagem absoluta, pois tendem a produzir produtos mais baratos em razão de possuir matérias-primas em abundância, mas nem todos os países possuem vantagens comparativas, pois nem todos os produtos possuem um preço competitivo no mercado internacional.

Algumas regiões ou países possuem recursos naturais que não são encontrados em outros ou então o possuem em menores quantidades. As diferenças climáticas e de solo também contribuem para essa desigualdade de distribuição. Esses fatores de ordem natural fazem com que alguns países tenham possibilidade de produzir determinados artigos, enquanto outros não os têm.

Assim, torna-se mais vantajoso para os países ou regiões aplicar o princípio da divisão de trabalho, especializando-se nas atividades produtivas para as quais se encontram mais aptos a permutar os produtos entre si, buscando vantagens mútuas para as partes. Além disso, a Câmara de Comércio Internacional publicou a partir de 1936, uma série de normas para a interpretação dos termos comerciais internacionais.

2.1.3. *Internacional Commercial Terms (incoterms)*

Os *International Commercial Terms – Incoterms* (Termos Comerciais Internacionais) se aplicam somente nas relações entre comprador e vendedor, que são interpretados por fórmulas utilizadas no comércio internacional.

Ratti (2001, p.384) comenta as fórmulas contratuais típicas utilizadas no comércio internacional:

Os *Incoterms* surgiram em 1936, quando a Câmara de Comércio Internacional – CCI, com sede em Paris, resolveu editar um livreto consolidando e interpretando as várias fórmulas contratuais que vinham há muito tempo sendo utilizadas pelos comerciantes internacionais. Esse conjunto de normas ficou conhecido como “*incoterms* 1936”. Alterações e adições foram feitas em 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 e atualmente temos um novo conjunto de regras, denominado “*Incoterms* 2000”, em vigor a partir de janeiro de 2000.

Os *incoterms* são termos interpretativos das regras internacionais uniformes, os quais, por meio de siglas, expressam o significado dos contratos de compra e vendas mais utilizados, ou seja, corresponde a um significado convencional de que, contratualmente, os comerciantes fazem uso no comércio interno ou internacional.

Esses termos comerciais internacionais, conforme Ratti (20001, p.383), foram agrupados em quatro grupos de diferentes categorias:

- a) o primeiro, quando o vendedor coloca a mercadoria à disposição do comprador em seu próprio estabelecimento (Grupo E – termo *Ex Works*);
- b) o segundo grupo, o vendedor põe a mercadoria à disposição do comprador junto ao transportador apontado pelo comprador (Grupo F – termos FCA, FAS e FOB);
- c) o terceiro grupo, o vendedor deve contratar o transporte, mas não assume o risco por perdas ou danos da mercadoria ou despesas adicionais devidas por eventos acontecidos após o desembarço e o embarque (Grupo C – termos CFR, CIF, CPT e CIP);
- d) o quarto grupo, quando o vendedor é responsável pelas despesas e riscos necessários para colocar a mercadoria à disposição no país de destino da mercadoria (Grupo D – termos DAF, DES, DEQ, DDU e DDP).

A primeira letra da sigla indica a qual grupo aquele termo pertence. Por exemplo, o primeiro Grupo, E, só tem um termo EXW, significa o menor risco para o vendedor, já que ele deve somente colocar a mercadoria à disposição do comprador. A letra F significa que o vendedor deve entregar a mercadoria a um transportador indicado, livre de despesas e riscos ao comprador. A letra C significa que o vendedor assume alguns custos até o ponto da divisão de riscos, perdas ou danos à mercadoria atingida. A letra D significa que a mercadoria deve ser entregue conforme indicado em sua destinação.

Os *incoterms* são representados por 13 siglas, de 3 letras cada uma. De acordo com Ratti (2001, p.386), as fórmulas ou termos que constituem os *Incoterms* são apresentados no Quadro 1.

SIGLAS	SIGNIFICADOS
EXW	<i>ex works</i> (entregue no estabelecimento do vendedor), local designado
FCA	<i>free carrier</i> (franco transportador ou livre transportador), local designado
FAZ	<i>free alongside ship</i> (livre no costado do navio), porto de embarque designado
FOB	<i>free on board</i> (livre a bordo do navio), porto de embarque designado
CFR	<i>Cost and freight</i> (custo e frete), porto de destino designado
CIF	<i>Cost, insurance and freight</i> (custo, seguro e frete), porto de destino designado
CPT	<i>carriage paid to</i> (transporte pago até...), local de destino designado
CIP	<i>carriage and insurance paid to</i> (transporte e seguro pagos até...), local de destino designado
DAF	<i>delivered et frontier</i> (entregue na fronteira), local designado
DES	<i>delivered ex ship</i> (entregue no navio), porto de destino designado
DEQ	<i>delivered ex quay</i> (entregue no cais), porto de destino designado
DDU	<i>delivered duty unpaid</i> (entregue direitos não-pagos), local de destino designado
DDP	<i>delivered duty paid</i> (entregue direitos pagos), local de destino designado

Quadro 1: Siglas que representam os incoterms

Fonte: Ratti (2001, p.386).

Os exportadores e importadores utilizam essas fórmulas padronizadas como base geral para seus contratos, podendo fazer alterações ou adições a essas fórmulas, de modo a adaptá-las ao ramo de comércio específico ou às suas necessidades individuais, respeitando os direitos e obrigações das partes envolvidas.

Na Figura 1 pode-se observar a representação gráfica dos *incoterms* nas operações de comércio internacional.

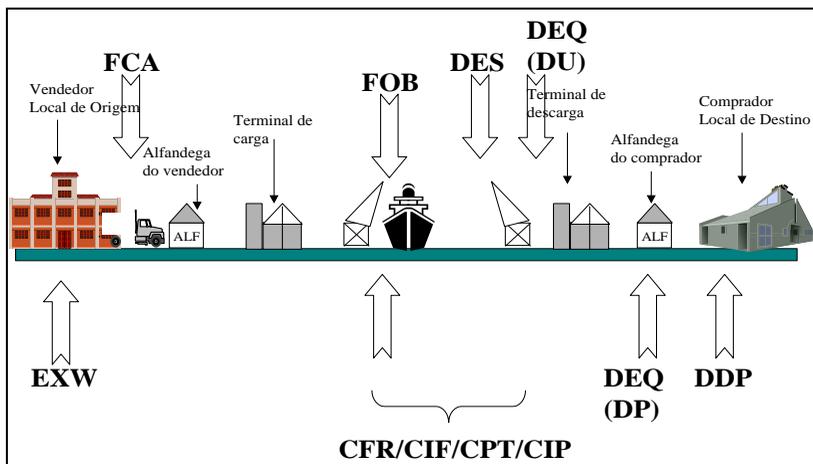


Figura 1: Representação gráfica dos *incoterms*.

Fonte: elaborada pelo autor.

Nota-se o percurso da mercadoria entre o vendedor, que é o local de partida, até o comprador, local de destino. Neste percurso estão definidos os possíveis locais de entrega, dependendo da vontade ou necessidade das partes, sobretudo o acordo firmado entre elas.

Vazquez (2001, p.41) lembra da arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI para os casos de conflitos entre as partes:

As partes contratantes que pretendam ter a possibilidade de recorrer à arbitragem da CCI, no caso de uma disputa com seu parceiro, deverão expressa e claramente concordar quanto à arbitragem da CCI em seu contrato ou, no caso de não existir instrumento contratual, a concordância deverá aparecer na troca de correspondência que estabeleça o acordo entre elas.

O fato de incorporar um ou mais *Incoterms* em um contrato, ou na respectiva correspondência, não constitui por si só um acordo que tenha recurso à arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI.

É importante o entendimento das siglas dos *incoterms*, que procuram estabelecer as obrigações e os direitos que competem ao exportador e ao importador no que se refere a gastos e responsabilidades por perdas e danos que possam sofrer as mercadorias.

2.1.4. Principais órgãos regulamentadores do comércio internacional

Em termos internacionais existem dois órgãos principais que regem as normas entre os países. São eles, o *General Agreement on Tariffs and Trade* – *GATT* (Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio) e a Organização Mundial do Comércio – OMC.

Com relação à criação do *GATT*, Labatut (1979, p.159) comenta que:

Em continuação às grandes conferências sobre comércio que se celebrou em Genebra em 1927, e em Londres, em 1933, no ano de 1946 reuniu-se em Londres, por proposta do governo dos Estados Unidos, uma Comissão Preparatória da Conferência Internacional do Comércio e do Trabalho. Foi elaborado um projeto de Carta, a qual foi completada em Lake Success (USA) em janeiro de 1947 por uma comissão de redação. Finalmente em Genebra, em abril e outubro de 1947, o projeto foi ultimado e negociado, resultando num conjunto de reduções de tarifas multilaterais contidas na ata final. Daí resultou o Acordo Geral sobre as Tarifas Aduaneiras e o Comércio, denominado geralmente por *GATT*.

O *GATT* constitui um tratado multilateral, cujos objetivos maiores são reduzir as barreiras ao comércio entre os signatários do acordo e promover o comércio entre seus membros por meio da concessão de tarifas menos onerosas possível, pugnano-se pela expansão da produção e das trocas de mercadorias no mercado global.

Quanto aos objetivos principais do *GATT*, elenca os seguintes:

- a) eliminação progressiva das restrições quantitativas;
- b) negociações para reduzir paulatinamente as tarifas aduaneiras; e
- c) aplicação do princípio de indiscriminação em matéria comercial entre os diferentes participantes.

O *GATT* exerce um papel importante nas atividades de comércio exterior, atuando principalmente sobre as tarifas aduaneiras dos países, buscando um equilíbrio das tarifas aduaneiras e a abertura dos mercados para o comércio de bens e serviços.

Ratti (2001, p.461) cita que o GATT já promoveu as seguintes rodadas de negociações: em Genebra (1947), Annecy (1949), Torquay (1950-1951), Genebra (1955-1956), Dillon (1959-1962), Kennedy (1963-1967), Tóquio (1973-1979), Montevideu (1993) e Marrakesh (1994).

O GATT constitui-se, atualmente, no principal compêndio das normas da Organização Mundial do Comércio – OMC, contribuindo para o aumento do fluxo de mercadorias em todo o mundo.

No que concerne à *World Trader Organization – WTO*, em português Organização Mundial do Comércio – OMC, de acordo informações da própria instituição (http://www.wto.org/thewto_s.htm), a organização nasceu em 1995, sendo uma das organizações mais jovens, integrada com mais de 130 países, correspondendo a 90% do comércio mundial.

Além dos objetivos de contribuir para o fluxo de comércio internacional de forma equitativa, previsível e com liberdade, se encarrega de:

- a) administrar os acordos comerciais;
- b) servir de foro para as negociações comerciais;
- c) resolver as diferenças comerciais;
- d) supervisionar as políticas comerciais dos países;
- e) ajudar os países em desenvolvimento com as questões de política comercial, prestando assistência técnica e organizando programas de formação; e
- f) cooperar com as outras organizações internacionais.

Os pilares sobre os quais se aportam os sistemas das organizações internacionais, conhecidos como sistemas multilaterais de comércio, são os acordos da OMC, que foram negociados e firmados pela grande maioria dos países que participam no comércio mundial e ratificados pelos seus respectivos governos.

Esses acordos estabelecem normas jurídicas fundamentais do comércio internacional. São contratos essenciais que garantem, aos países membros, importantes direitos em relação ao comércio internacional. Ao mesmo tempo, obrigam aos governos estabelecerem normas de procedimentos para atuação no comércio internacional.

Como o Brasil é um dos membros da OMC, cabe a ele estabelecer suas normas para administrar seu comércio com outros países. Essas normas compreendem o comércio exterior brasileiro.

2.2. COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Labatut (1979, p.201) ressalta que a economia do Brasil foi marcada por ciclos bem definidos: do pau-brasil, do ouro, do açúcar, do algodão, do café, da borracha. Porém, o início do exercício do comércio exterior do Brasil se deu no princípio de 1808, com a abertura dos portos brasileiros às nações amigas, por D. João VI, rei de Portugal, o qual, fugindo de seu país devido à invasão francesa por Napoleão, estabeleceu, no Brasil, o governo do reinado português.

Ainda, de acordo com Labatut (1979, p.201), apesar do acesso comercial do Brasil diretamente ao mercado mundial a partir de 1808, o monopólio do reinado português continuou até a independência política do Brasil, em 1822. A partir daí teve início o processamento da soberania econômica brasileira, até então subordinada à economia portuguesa. De certa forma, a real desvinculação econômica de Portugal teve fundamento no início da comercialização internacional do café, liderada por ingleses.

De 1822 a 1889, apesar de proclamada a independência do Brasil, em 1822, todo o comércio exterior do Brasil estava subordinado a Portugal, que mantinha o monopólio desse comércio até então, e foram necessários vários anos para haver a completa desvinculação.

O comércio exterior do Brasil, durante a república até 1945, constituiu-se em uma longa e incerta marcha a caminho de uma alternativa ao modelo clássico de crescimento à base de exportação. Porém, sua exportação era de caráter extrativo e de limitada capacidade de expansão.

De 1946 a 1974, o comércio exterior brasileiro caracterizou-se por exportações estagnadas e concentradas em poucos produtos primários e forte política restritiva de importações, fatores que levaram, na década de 50, ao estabelecimento de uma ação programática de substituição das importações.

O desenvolvimento do comércio exterior do Brasil tem sido significativo, mas somente a partir de 1981 é que o saldo comercial do comércio exterior brasileiro passou a ter superávit, conforme mostra-se na Tabela 1.

Tabela 1: Evolução do comércio exterior brasileiro de 1980 a 2002

PERÍODO	EXPORTAÇÃO (FOB)		IMPORTAÇÃO (FOB)		SALDO COMERCIAL (FOB)	
	US\$ Mi	Δ% acum.	US\$ Mi	Δ% acum.	US\$ Mi	Δ% acum.
1980	20.132		22.955		-2.823	
1981	23.293	15.7	22.091	-3.8	1.202	-142.6
1982	20.175	2.3	19.395	-16.0	780	-177.7
1983	21.899	10.9	15.429	-36.4	6.470	551.8
1984	27.005	34.2	13.916	-46.2	13.089	654.1
1985	25.369	29.1	13.153	-51.7	12.486	649.5
1986	22.349	16.3	14.044	-44.9	8.305	616.0
1987	26.224	33.6	15.051	-37.8	11.173	650.5
1988	33.789	62.5	14.605	-40.7	19.184	722.2
1989	34.383	64.2	18.263	-15.7	16.120	706.3
1990	31.414	55.6	20.661	-2.5	10.753	673.0
1991	31.620	56.3	21.040	-0.7	10.580	671.4
1992	35.793	69.4	20.554	-3.0	15.239	715.4
1993	38.555	77.2	25.256	19.9	13.299	702.7
1994	43.545	90.1	33.079	50.8	10.466	681.4
1995	46.506	96.9	49.972	101.9	-3.466	548.3
1996	47.747	99.6	53.346	108.6	-5.599	609.8
1997	52.994	110.6	59.747	120.6	-6.753	630.4
1998	51.140	107.1	57.714	117.2	-6.574	627.8
1999	48.011	100.9	49.210	102.5	-1.199	546.0
2000	55.086	115.7	55.783	115.9	-697	504.1
2001	58.223	121.4	55.581	115.5	2.642	25.1
2002	60.361	125.1	47.235	100.7	13.036	418.5

Fonte: adaptada de Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC. Secretaria de Comércio Exterior – SECEX (<http://www.mdic.gov.br/>).

Nota-se que a balança comercial apresenta-se superavitária de 1980 a 2002. Não obstante, de 1980 a 1990 as exportações aumentaram em 55,6%, enquanto que as importações diminuíram em 2,5% no mesmo período, e o saldo comercial ao final do mesmo período implicou em um aumento da ordem de 673% acumulado.

No período de 1990 a 2000, houve um aumento nas exportações em 115,7%, enquanto as importações aumentaram 115,9%, e o saldo comercial tem uma diminuição de 504,1% no acumulado.

No período entre 2001 a 2002, as exportações totalizaram US\$ 118.584 milhões contra US\$ 102.906 das importações, resultando num saldo comercial de US\$ 15.578 milhões.

A balança comercial brasileira apresenta-se superavitária. Estes resultados representam o aumento da competitividade provocado pela

desgravação tarifária. Além de contribuir para o aumento da produtividade.

Nesta perspectiva, Kuzaqui (1999, p.181) destaca os blocos econômicos e ressalta que o seu conhecimento permite usufruir dos benefícios oriundos dos acordos comerciais dos diferentes países, possibilitando um novo horizonte de negócios.

a) Associação Latino-Americana de Integração – ALADI

Foi criada em 12 de agosto de 1990, por meio da assinatura do Tratado de Montevidéu, com os seguintes países integrantes: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela. Tem por objetivo a criação de preferências tarifárias e acordos regionais no âmbito latino-americano.

b) Grupo Andino ou Pacto Andino – GRAN

Foi criado em 26 de maio de 1969, por meio do Acordo de Cartagena, com os seguintes países integrantes: Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela. Tem por objetivo principal a formação de um mercado comum aos países-membros.

c) Área de Livre Comércio das Américas – ALCA

Em dezembro de 1994, os presidentes dos países-membros se reuniram durante a Cúpula Presidencial de Miami, com o intuito de promover as negociações para uma área de livre comércio das Américas a ser concluída em 2005, com os seguintes países integrantes: Antigua e Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belize, Bolívia, Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Costa Rica, Dominica, El Salvador, Equador, Estados Unidos, Granada, Guatemala, Guiana, Haiti, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Santa Lúcia, São Vicente e Granadinas, St. Kitts e Nevis, Suriname, Trinidad e Tobago, Uruguai e Venezuela.

d) North American Free Trade Association – NAFTA

Criada em 17 de dezembro de 1992, com os seguintes países integrantes: Canadá, Estados Unidos e México. O objetivo é estabelecer uma zona de livre comércio até 2010, eliminando barreiras ao comércio de mercadorias, serviços e investimentos.

e) União Européia – EU

Criada em 1957, por meio da assinatura do Tratado de Roma, com os seguintes países integrantes: Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Holanda, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Portugal e Reino Unido. O objetivo é instituir um mercado interno sem fronteiras, com livre circulação de bens, serviços, pessoas e capitais, com moeda, políticas macroeconômicas, setoriais e sociais comuns até 1999.

f) Grupo dos Três – G-3

Foi criado em 1º de janeiro de 1995, com os seguintes países integrantes: Colômbia, México e Venezuela. Tem como principal objetivo a criação de uma zona de livre comércio até 2005.

g) Mercado Comum Centro-Americano – MCCA

Foi criado em 4 de junho de 1961, por meio da assinatura do Tratado de Integração Centro-Americana, com os seguintes países integrantes: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicarágua e Panamá. Tem como objetivo principal a formação de um mercado comum aos países-membros.

h) Mercado Comum do Caribe (Caribbean Common Market) – CARICOM.

Foi criado em 30 de abril de 1968, com os seguintes países integrantes: Antigua, Barbuda, Barbados e Belize, Dominica, Montserrat, Santa Lúcia, São Cristóvão e Neves, São Vicente e Granadinas, Suriname, Trinidad e Tobago, Granada, Guiana e Jamaica. Tem como principal objetivo a formação de um mercado comum aos países-membros.

i) Associação dos Estados do Caribe – AEC

Foi criada em 24 de julho de 1994, por meio da assinatura de um convênio constitutivo, com os seguintes países integrantes: Antigua e Barbuda, Barbados, Bahamas, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Granada, Guatemala, Guiana, Haiti, Honduras, Nicarágua, Panamá, República Dominicana, Santa Lúcia, São Cristóvão e Neves,

São Vicente e Granadinas, Suriname, Trinidad e Tobago, Venezuela, Jamaica e México. Tem como objetivo a criação de um órgão multilateral de consulta e cooperação econômico-política.

j) Associação das Nações do Sudoeste Asiático – ASEAN

Foi criado em 1967, por meio da Declaração de Bangcoc, com os seguintes países integrantes: Brunei, Cingapura, Darussalam, Filipinas, Indonésia, Malásia, Tailândia e Vietnã. Tem como objetivo a defesa da região contra o comunismo, evoluindo para acordos na área econômica e social e a criação de uma zona de livre comércio até 2008.

k) Fórum Econômico da Ásia do Pacífico – APEC

Foi criado em 1989, com os seguintes países integrantes: Austrália, Brunei, Canadá, Chile, Cingapura, Coreia do Sul, Darussalam, Estados Unidos, Filipinas, Hong Kong, Indonésia, Japão, Malásia, México, Nova Zelândia, Papua, Nova Guiné, Tailândia e Taiwan. O objetivo é ser um órgão intergovernamental para consulta e cooperação econômica.

l) Grupo dos 7 – G-7

Criado por meio do acordo entre Estados Unidos e Japão, após a Segunda Guerra Mundial, com os seguintes países integrantes: Alemanha, Canadá, Estados Unidos, França, Itália, Japão, Rússia e Reino Unido. Consistia em um acordo de cooperação sócio-econômica para a reconstrução japonesa.

m) Grupo dos 6 – G-6

Equivalente asiático do Grupo dos Sete (G-7), também chamado de Grupo dos Seis Mercados, com os seguintes países integrantes: Austrália, China, Cingapura, Estados Unidos, Hong Kong e Japão. Concentra-se na política macro-econômica, no controle do desenvolvimento e da supervisão dos mercados financeiros e cambiais, com o intuito de criar mecanismos para evitar possíveis crises futuras.

n) O Conselho de Cooperação para os Países Árabes do Golfo (Cooperation Council for the Arab States of the Gulf) – GCC

Criado em 25 de maio de 1981, com os seguintes países integrantes: Arábia Saudita, Bahrain, Emirados Árabes Unidos, Kuwait, Omã e Qatar. Objetiva a cooperação e coordenação em assuntos econômicos, políticos e sociais.

o) Mercado Comum do Sul – MERCOSUL

Criado em 26 de março de 1991, por meio do Tratado de Assunção, com os seguintes países integrantes: Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. Tem como objetivo a criação de uma zona de livre comércio de bens, serviços e fatores produtivos, posições conjuntas em foros internacionais e a coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais.

Nota-se uma grande movimentação dos países, principalmente na década de 90, no sentido de se organizarem em grupos para se beneficiarem de preferências, eliminando barreiras, especialmente tarifárias, e criando zonas de livre comércio, com coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais, que por um determinado tempo visam garantir um desempenho econômico na região.

O Brasil, como um país em desenvolvimento e pela sua importância no cenário econômico mundial, mesmo fazendo parte da ALADI, organizou-se com a Argentina, Uruguai e Paraguai para formar o Mercado Comum do Sul.

2.2.1. A inserção do Brasil no MERCOSUL

O protecionismo, que é uma medida de salva-guarda das indústrias nacionais, constitui uma prática utilizada pelos mais diversos países. Tem como foro, em caso de problemas relacionados, a OMC. O mesmo também ocorre com os países membros do Mercosul.

Conforme Haddad (2002, p.12), desde a sua institucionalização em dezembro de 1994, na reunião de Ouro Preto, o Mercosul sofreu três grandes crises, após quase cinco anos de sucesso econômico. A primeira crise ocorreu com a desvalorização do real, em janeiro de 1999.

A segunda crise do Mercosul surgiu quando se caracterizou uma recessão econômica mundial, a partir do segundo semestre de 2000. Os principais mercados externos dos países do Mercosul se contraíram

de forma sincronizada, afetando não só as suas exportações, mas também a disponibilidade de financiamentos e de créditos.

E, finalmente, a terceira crise está relacionada com a nova postura protecionista dos Estados Unidos, que, para cumprir compromissos de campanha eleitoral, procura defender da concorrência internacional alguns dos seus setores produtivos, tais como a agricultura e a siderurgia.

As negociações de acordos comerciais firmados entre os países buscam, essencialmente, ampliar o acesso aos mercados externos, por meio de preferências para seus produtos com capacidade real ou potencial de exportação. As preferências tarifárias, geralmente conhecidas como margens de preferência, representam percentuais incidentes sobre a alíquota do imposto de importação vigente para terceiros países, para determinado produto, no país outorgante. Assim, cabe ao governo se organizar criando uma estrutura voltada para o comércio exterior.

2.2.2. Principais órgãos regulamentadores do comércio exterior brasileiro

De acordo com Vazquez (2001, p.27), o sistema brasileiro de comércio exterior foi constituído por meio de leis, que criaram órgãos específicos para o comércio exterior.

A Lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953, criou a Carteira de Comércio Exterior – CACEX do Banco do Brasil S/A, em substituição à Carteira de Exportação e Importação – CEXIM, atribuindo-lhe competência para baixar normas, emitir licenças de exportação e importação, fiscalizar preços e medidas, classificações.

A Lei nº 8.028, de 12 de abril de 1990, extinguiu, entre outros, o Ministério da Fazenda, ao qual, via Banco do Brasil, a CACEX se reportava. Foram criados os Ministérios da Economia, Fazenda e Planejamento, sendo agregada a esse Ministério a Secretaria Nacional da Economia, órgão que passou a baixar as normas na área de comércio exterior.

A Lei nº 8.490, de 19 de novembro de 1992, revogou a Lei nº 8.028, criando, entre outros, o Ministério da Fazenda e o Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo. A Secretaria de Comércio Exterior - SECEX, órgão que substituiu a Carteira de Comércio Exterior – CACEX, foi alocada no Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo.

O Comércio Exterior brasileiro é formado por um conjunto de instituições que entevem direta ou indiretamente nas operações de exportação e importação. Sua organização pode ser observada no organograma apresentado na Figura 2.

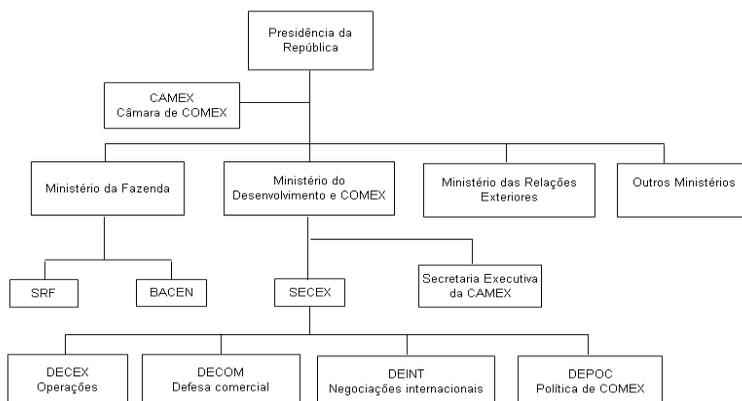


Figura 2: Estrutura do comércio exterior brasileiro

Fonte: Maluf (2000, p.34).

Na hierarquia da estrutura do comércio exterior brasileiro, existem quatro órgãos que atuam diretamente no comércio exterior, estabelecendo normas e procedimentos administrativos, financeiros e aduaneiros. São eles: Câmara de Comércio Exterior - CAMEX; Secretaria de Comércio Exterior – SECEX; Secretaria da Receita Federal – SRF; e Banco Central do Brasil – BACEN.

2.2.2.1. Câmara de Comércio Exterior (CAMEX)

No que diz respeito à Câmara de Comércio Exterior – CAMEX, Maluf (2000, p.34) menciona que:

foi criada pelo Decreto n.º 1.386/95, faz parte do Conselho de Governo e é integrada pelo Ministro da Casa Civil, que a preside pelos Ministros da Fazenda, Planejamento e Orçamento, Relações Exteriores, Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Agricultura e Abastecimento e pelo Presidente do Banco Central, como convidado especial. Dispõe de uma Secretaria Executiva, incumbida de coordenar o

encaminhamento e posterior cumprimento das decisões tomadas em seu âmbito.

A CAMEX tem como funções formular as políticas e coordenar as atividades relativas ao comércio exterior brasileiro de bens e serviços, bem como avaliar a repercussão das políticas econômicas sobre o comércio exterior. Busca o diálogo e articulação junto ao setor produtivo, para que as políticas de comércio exterior possam refletir as necessidades dos agentes econômicos.

Os principais objetivos da CAMEX, conforme Ratti (2001, p.250), são:

- a) definir as diretrizes da política de comércio exterior;
- b) manifestar-se previamente sobre normas e legislação referentes o comércio exterior e temas correlatos;
- c) dispor sobre as diretrizes para as alterações das alíquotas dos impostos de importação e exportação;
- d) fixar as diretrizes para as políticas de financiamento e de seguro de crédito das exportações;
- e) estabelecer as diretrizes para as políticas de desregulamentação do comércio exterior;
- f) avaliar o impacto sobre a concessão de áreas de livre comércio, zonas francas e zonas de processamento de exportações;
- g) fixar as diretrizes para a promoção de bens e serviços brasileiros no exterior; e
- h) indicar os parâmetros para as negociações bilaterais e multilaterais relativas ao comércio exterior.

Quando da criação da CAMEX, ficou estabelecido que qualquer exigência administrativa, registros, controles diretos ou indiretos sobre as operações de comércio exterior devem ter a sua prévia anuência.

2.2.2.2. Secretaria de Comércio Exterior (SECEX)

Ratti (2001, p.251) destaca que a Secretaria de Comércio Exterior – SECEX é subordinada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Foi criada pela Lei nº 8.490, de 19 de novembro de 1992. Suas principais atribuições e objetivos são:

- a) incrementar a participação do Brasil no comércio mundial;

- b) formular propostas de políticas e programas de comércio exterior e estabelecer normas para sua implementação;
- c) coordenar a aplicação de defesas contra práticas desleais de comércio, bem como de medidas de salvaguardas comerciais;
- d) otimizar a participação brasileira em negociações de comércio exterior;
- e) aperfeiçoar o sistema operacional do comércio exterior brasileiro; e
- f) elaborar e disseminar informações sobre comércio exterior.

Em sintonia com as diretrizes do governo brasileiro, a SECEX vem direcionando esforços para ampliar os pólos exportadores, aumentar a exportação de produtos com maior valor agregado, apoiar as empresas de pequeno e médio porte e reduzir o custo Brasil. Neste contexto, a SECEX é composta de quatro departamentos, identificados na Figura 3.

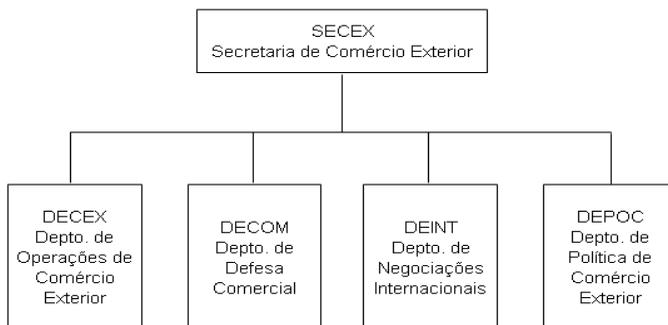


Figura 3: Estrutura da Secretaria de Comércio Exterior

Fonte: Maluf (2000, p.35).

O Departamento de Operações de Comércio Exterior - DECEX tem a função de buscar soluções para a remoção de entraves ao desenvolvimento do comércio exterior brasileiro e estimular as organizações em participar nesta atividade. Para tanto, este Departamento realiza palestras e treinamentos, simplificação dos trâmites administrativos nas operações de exportação e importação, além da divulgação de informações estatísticas e mercadológicas.

O Departamento de Defesa Comercial - DECOM tem a finalidade de assegurar que o ingresso de produtos estrangeiros no País seja em condições leais de comércio e que a política de importação do Brasil esteja em harmonia com as disposições vigentes no comércio internacional.

O Departamento de Negociações Internacionais - DEINT busca aumentar a participação brasileira no mercado internacional, apoiando e informando os trabalhos de preparação da posição brasileira nas negociações nos acordos internacionais de comércio.

O Departamento de Política de Comércio Exterior - DEPOC tem por objetivo promover ações coordenadas com os demais Departamentos da SECEX, bem como outras áreas do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e do Governo para implementação de políticas de comércio exterior.

Portanto, o DECEX está voltado à administração do comércio exterior brasileiro, atuando como regulamentador e administrador das operações de comércio exterior. O DEINT está voltado às negociações internacionais, principalmente nas questões de tarifas aduaneiras. O DECOM está voltado às questões de defesa comercial, segundo os acordos da OMC. Por último, o DECOP está voltado às questões de planejamento estratégico das ações governamentais sobre comércio exterior.

2.2.2.3. Secretaria da Receita Federal (SRF)

A Secretaria da Receita Federal – SRF é um órgão interveniente do comércio exterior do Brasil, subordinado ao Ministério da Fazenda e é responsável, entre outras atribuições, pelo controle de entradas aduaneiras. Sosa (2000, p.109) explica que a entrada aduaneira significa o ingresso de veículos, mercadorias ou pessoas num dado território sob jurisdição da alfândega.

Segundo Ratti (2001, p.254), a SRF possui, entre outras atribuições, a de fiscalizar as importações e exportações de mercadorias e a de arrecadar os direitos aduaneiros incidentes sobre a entrada de mercadorias no país. O direito aduaneiro é definido por Sosa (2000, p.67) como regramento legal aplicável exclusivamente pela autoridade aduaneira nos limites de sua competência jurisdicional.

A SRF, no que se refere ao comércio exterior, pratica a jurisdição aduaneira dentro do território aduaneiro, compreendendo todo o território brasileiro, incluindo a parte aérea e as águas marítimas, conforme mostra-se na Figura 4.

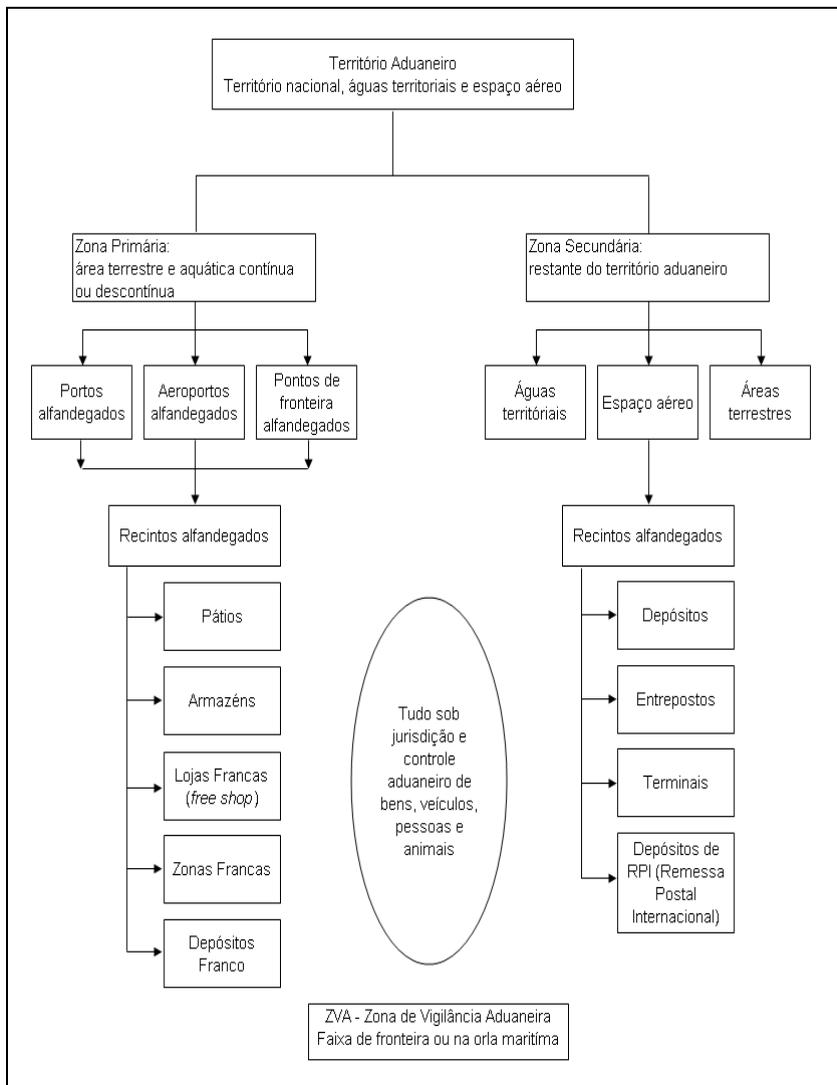


Figura 4: Jurisdição aduaneira da Secretaria da Receita Federal

Fonte: Maluf (2000, p.54).

Observa-se que o território aduaneiro compreende o território nacional do Brasil, constituído pelos espaços terrestre, aquático e aéreo. Divide-se em duas zonas, primária e secundária, sendo que a zona

primária corresponde aos portos, aeroportos e locais fronteiriços; e a zona secundária corresponde aos limites internos do território nacional.

Os recintos alfandegários estão sob a jurisdição aduaneira, que são responsabilidade da SRF, a qual exerce o controle de entrada e saída de bens, veículos, pessoas e animais.

2.2.2.4. Banco Central do Brasil (BACEN)

Segundo Fortuna (2002, p.18), o BACEN é a entidade criada para atuar como órgão executivo central do sistema financeiro, cabendo-lhe a responsabilidade de cumprir e fazer cumprir as disposições que regulam o funcionamento do sistema e as normas expedidas pelo Conselho Monetário Nacional – CMN.

Uma de suas competências é a de controlar o fluxo de capitais estrangeiros, garantindo o correto funcionamento do mercado cambial. Opera com diferentes capitais, com ouro, moeda ou operações de crédito no exterior.

A fiscalização e o controle das operações cambiais, de acordo com Ratti (2001, p.249), são exercidos pelos setores DECAM – Departamento de Câmbio e FIRCE – Departamento de Capitais Estrangeiros, que substituíram a antiga FIBAN – Fiscalização Bancária do Banco do Brasil S/A

Outro elemento citado por Ratti (2001, p.249) é o SISBACEN/Câmbio – Sistema Integrado de Registro de Operações de Câmbio. É um sistema Integrado de registro de operações de câmbio, que executa teleprocessamento “*on line*”, integrando o BACEN e os bancos autorizados a operar em câmbio, além de corretores credenciados.

Todas as operações de câmbio devem ser validadas através de apresentação de documentação específica, comprovando a efetivação da operação de comércio exterior.

O governo interfere no comércio exterior, buscando proteger os empresários do país contra investidas originárias de distorções no comércio internacional. Outras vezes estabelece posição monopolista à algumas de suas produções no mercado mundial. Para isso o governo coordena a produção e as compras internas e exerce o monopólio da exportação ou importação através das diretrizes do comércio exterior brasileiro emitida pelos órgãos regulamentadores.

As razões econômicas de intervenção no comércio exterior são as que visam à maximização da renda real do país. Justificam-se quando a economia sadia de um país é perturbada por distorções de origem

estratégica, políticas, sociais ou financeiras, originárias do mercado interno ou externo.

Os instrumentos de intervenção no comércio exterior modificam o mecanismo do comércio e alteram as condições de introduzir produtos no mercado. Há instrumentos que promovem o comércio em busca de um equilíbrio satisfatório ou visam ultrapassá-lo, outros são limitativos, como as quotas e tarifas de importação.

Paralelamente o governo busca, através de mecanismos fiscalizadores, controlar e verificar a exatidão dos documentos utilizados no comércio internacional, tanto para embarque quanto para desembarço e pagamento da mercadoria.

2.3. DOCUMENTOS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Os documentos no comércio internacional são relevantes uma vez que desempenham diversas funções, como documento de crédito, documento indicador da posse da mercadoria, comprovação de uma relação comercial, comprovação de origem, qualidade, peso, documento de contabilização internacional e estatística, dentre outras.

Considerando a complexidade que envolve uma operação de comércio exterior, há uma série de documentos que são utilizados para garantir o êxito da operação, os quais deverão estar em perfeita ordem, emitidos com cuidado e rigorosamente de acordo com as cláusulas contratuais.

Os principais documentos no comércio internacional, conforme Vazquez (2002, p.183), são: fatura *pro-forma*; fatura comercial; saques; conhecimento de embarque; romaneio de mercadorias; certificado de origem; e fatura consular.

O conjunto dos principais documentos no comércio internacional são necessários para o desembarço alfandegário. Dentre esses documentos o fundamental é o conhecimento de embarque, que comprova o embarque da mercadoria.

2.3.1. Fatura Pro-forma

Vazques (2002, p.183) diz que a Fatura *Pro-forma* (*Pro-forma invoice*) é o registro de uma proposta de venda de mercadorias ou serviços. Trata-se de um documento universal, emitido pelo vendedor (exportador), a pedido do comprador (importador), com as principais características do contrato de compra e venda.

Maluf (2000, p.144) descreve quais as informações usualmente constantes na fatura *pro-forma*:

- a) nome do comprador e endereço;
- b) data da referência do comprador e data do pedido;
- c) breve descrição e listagem dos produtos solicitados;
- d) preço de cada item, preferencialmente em dólares dos Estados Unidos;
- e) peso líquido e bruto;
- f) total do volume e dimensões da mercadoria acondicionada para exportação (dados em metros cúbicos);
- g) desconto comercial, se necessário;
- h) local de entrega;
- i) condições de vendas (*incoterms*);
- j) condições de pagamento;
- k) custos de frete e seguro;
- l) validade da cotação;
- m) total das despesas a serem pagas pelo comprador;
- n) data estimada de despacho da mercadoria; e
- o) data estimada de chegada no porto/aeroporto de destino.

A fatura *pro-forma* e a confirmação do pedido são instrumentos contratuais, que asseguram a operação, evitando confusão e mal-entendidos entre o importador e o exportador. No entanto, a fatura *pro-forma* não faz parte do processo alfandegário e cambial da operação de comércio exterior.

2.3.2. Fatura Comercial

A fatura comercial, ou no inglês *commercial invoice*, é um documento que caracteriza a venda da mercadoria. Labatut (1979, p.447) conceitua a fatura comercial como:

documento que caracteriza a venda da mercadoria. É emitida pelo exportador no momento da expedição e em nome do importador, em tantas vias quantas forem requeridas. Não obedece a um modelo oficial, porém deve cumprir certas exigências do país importador e descrever as características do negócio, tais como: dados do exportador e do importador; aspectos gerais da venda, transporte, seguro, modalidade de

pagamento; discriminação dos volumes, da mercadoria, preço unitário e total, peso líquido e bruto; indicações das marcas, embalagem, modalidade de venda, etc.

A fatura comercial deverá incorporar todos os dados da fatura *pro-forma*, que é o documento que dá origem ao negócio, além do que, deverá ser emitida em tantas vias quantas tiverem sido solicitadas pelo importador.

Segundo Maluf (2000, p.144), a fatura comercial é o documento hábil para o desembaraço da mercadoria no país de destino. Na prática, a fatura comercial é um documento contábil, que contém as características da venda, e é utilizado pelo importador no processo de desembaraço alfandegário no destino.

A fatura comercial e a fatura consular fazem parte do processo de alfandegário no destino, conforme exigência do órgão governamental e cambial no país de origem, para cumprir cláusulas contratuais.

2.3.3. Saques

Os saques, em inglês draft, são títulos de crédito sacados por um credor contra um devedor, com ordem expressa para que o devedor pague certa quantia à determinada pessoa, ou à sua ordem, num determinado prazo e num local determinado.

Lunardi (2000, p.71) explica que enquanto o mercado nacional utiliza a duplicata, título de crédito de circulação nacional, o comércio exterior se vale dos saques, também denominado de letra de câmbio, em inglês Bill of Exchange.

2.3.4. Conhecimento de Embarque

Conhecimento de embarque é um documento emitido pelo transportador ou por alguém em seu nome. É a prova de um contrato de transporte e da entrega de mercadorias a bordo do veículo transportador.

Os conhecimentos de embarque variam em função do tipo de transporte a ser utilizado. De acordo com Vazquez (2002, p.188), os principais tipos de transporte com suas denominações de conhecimento são:

- a) conhecimento marítimo (*Ocean Bill of lading*);
- b) conhecimento ferroviário (*Railway Bill*);

- c) conhecimento aéreo (*Airway Bill*); e
- d) conhecimento rodoviário (*Roadway Bill*).

O conhecimento de embarque é uniforme quando diz respeito a sua função, ou seja, declara solenemente o carregamento da mercadoria. Com relação ao meio de transporte versus conhecimento de embarque, cada um tem sua peculiaridade quanto aos critérios para cálculo de frete e cláusulas contratuais para utilização do transporte.

Maluf (2000, p.146) menciona que o conhecimento de embarque tem três importantes funções:

- a) prova de entrega de mercadorias a bordo do meio de transporte;
- b) evidência do contrato de transporte; e
- c) meio de transferir direitos sobre as mercadorias em trânsito, mediante a transferência do documento à outra parte.

O conhecimento de embarque comprova a entrega da mercadoria pelo exportador ao transportador, independente das condições estipuladas no contrato quanto à responsabilidade do pagamento do frete. Além de ser um instrumento contratual onde o transportador se compromete em transportar a carga até o local de destino, pode ser emitido com frete pago (*freight prepaid*) ou frete a pagar no destino (*collect*).

As faturas, comercial e consular, juntamente com o conhecimento de embarque e o romaneio de mercadorias, fazem parte do processo alfandegário no país de destino. O romaneio de mercadorias poderá ser exigido no país de origem para cumprir cláusulas contratuais para efeito de pagamento.

2.3.5. Romaneio de Mercadorias

Romaneio de mercadorias, em inglês *packing list*, conforme Maluf (2000, p.156), também conhecido como romaneio de embarque, trata-se da discriminação das mercadorias contidas nas embalagens, facilitando assim a identificação das mercadorias pela alfândega.

Geralmente são relacionadas no romaneio de mercadorias as seguintes informações:

- a) exportador/fabricante;
- b) importador;

- c) marcação do volume;
- d) tipo de embalagem;
- e) número do volume;
- f) peso líquido total;
- g) peso bruto total;
- h) dimensões do volume;
- i) descrição das mercadorias;
- j) quantidade contida em cada volume;
- k) número do pedido do importador; e
- l) outras informações, conforme solicitação do importador ou autoridades no país de destino.

O romaneio de mercadoria é uma lista demonstrativa dos itens e tipos de itens que estão sendo expedidos, assim como outras informações necessárias ao transporte e identificação da mercadoria.

A fatura comercial, o conhecimento de embarque e o certificado de origem constituem os documentos de embarque necessários para o processo alfandegário no país de destino.

2.3.6. Certificado de Origem

Os certificados de origem, de acordo com Labatut (1979, p.450), tem como finalidade atestar a origem da mercadoria. Devem ser emitidos por órgão governamental ou por entidade de classe, do país da exportação, devidamente credenciado.

O certificado de origem é exigido pelo país importador, a fim de usufruir benefícios em seu país, em razão de acordos firmados entre governos. Normalmente, os benefícios dizem respeito a redução das alíquotas de impostos, podendo até zerá-los.

Maluf (2000, p.154) discorre sobre os principais certificados de origem, como segue:

- a) Mercosul/ALADI - emitido pela Federação do Comércio ou da Indústria, destinado a comprovar a origem de mercadorias exportadas no âmbito dos países do Conesul;
- b) SGP – Sistema Geral de Preferências, ou Certificado de Origem Form-A, emitido pela SECEX, através do Banco do Brasil, após o embarque da mercadoria. Trata-se de um acordo firmado entre países industrializados, com o objetivo de conceder margem de preferência à nações em

- desenvolvimento, facilitando assim o aumento de suas exportações;
- c) SGPC – Sistema Global de Preferências Comerciais, tem por princípio a concessão de vantagens múltiplas, de modo a trazer benefícios a todos os seus participantes, considerando seus níveis de desenvolvimento econômico e industrial. Emitido pela Confederação Nacional das Indústrias ou por entidades a ela filiadas; e
 - d) Certificado de Origem Comum – emitido por diversos órgãos como Federações das Indústrias, Câmaras de Comércio e Federação de Comércio, de acordo com as exigências da legislação do país importador.

Todos os certificados de origem mencionados têm a mesma função, porém a opção de um deles depende do país com que se está negociando.

Existem vários outros certificados que podem ser exigidos pelo importador ou autoridades no país de destino, no sentido de que sejam observadas condições específicas para o importador. Maluf (2000, p.155) diz que os certificados de caráter específicos mais comuns são:

- a) Certificado Fitossanitário, que certifica as condições sanitárias e de salubridade dos produtos;
- b) Certificado de Análise, que fornece uma análise físico-química do produto exportado, conforme solicitado pelo importador;
- c) Certificado de Qualidade, que atesta a qualidade do produto exportado;
- d) Certificado de Inspeção, que certifica que foi realizada a inspeção da mercadoria antes do embarque e as boas condições desta; e
- e) Certificado de Peso, que certifica os pesos bruto e líquido do embarque.

Nas operações de comércio exterior, tanto o comprador quanto o vendedor procuram se garantir através de vistoria prévia e, conseqüentemente, exigindo a emissão de certificados que atestem a qualidade e/ou confiabilidade dos produtos.

2.3.7. Fatura Consular

A fatura consular, em inglês *consular invoice*, de acordo com Labatut (1979, p.449), é emitida por um consulado e é exigida por países que condicionam a internação da mercadoria importada à sua apresentação.

O exportador deverá procurar em seu país o consulado do país do importador para colher as informações necessárias de exigências e, após cumpri-las, obter o documento ou o visto respectivo.

A fatura consular e/ou visto consular são instrumentos requeridos pelo importador ou pela autoridade aduaneira no país de destino, que deverá ser avaliado previamente pelo representante diplomático, no país de origem da mercadoria, no caso o país do exportador. Os custos deverão ser incluídos no valor FOB/FCA da mercadoria.

As faturas comercial e consular, juntamente com o conhecimento de embarque, fazem parte do processo alfandegário no país de destino e cambial no país de origem, para cumprir cláusulas contratuais

A dinâmica do comércio internacional e do comércio exterior brasileiro requer o entendimento e a constante busca de atualização dos procedimentos relacionados às operações de exportação e importação, específicos das sistemáticas de comércio exterior.

2.4. SISTEMA INTEGRADO DE COMÉRCIO EXTERIOR (SISCOMEX)

O Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX adota um fluxo único de informações, com conseqüente uniformização de conceitos sendo administrados pelos órgãos governamentais atuantes no comércio exterior brasileiro e eliminando a coexistência de controle e sistemas de coletas de dados paralelos.

Segundo Lopez (2001, p.9), o Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX foi instituído pelo Decreto n.º 660, de 25 de setembro de 1992, como instrumento administrativo informatizado para integrar as atividades de registro, acompanhamento e controle das operações de comércio exterior, através de um fluxo único de informações “*on line*”.

O SISCOMEX é um sistema informatizado desenvolvido para integrar as atividades dos principais órgãos públicos envolvidos no

comércio exterior, de modo a uniformizar o tratamento dado ao fluxo de informações de importação e de exportação.

Por intermédio do Sistema, os órgãos intervenientes podem acompanhar tempestivamente a saída e o ingresso de mercadorias no País, podendo controlar e ainda interferir no processamento das operações comerciais com o exterior através de diversos níveis de acesso.

2.4.1. Órgãos intervenientes no SISCOMEX

Para o funcionamento do SISCOMEX, Lopez (2001, p.10) menciona que existem três tipos de órgãos interventores no sistema: os órgãos gestores; os órgãos anuentes; e os usuários.

Explica que os órgãos gestores são aqueles que cuidam da administração, manutenção e aprimoramento do sistema. Portanto, são responsáveis pela implantação e atualização das informações e normas de comércio exterior, respeitadas suas áreas de competência.

Os órgãos gestores e suas respectivas responsabilidades são destacados por Ratti (2001, p.258), como segue:

- a) Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), responsável pelo licenciamento (autorização para saída ou entrada de mercadorias), além de alimentar o sistema com normas de carácter comercial;
- b) Secretaria da Receita Federal (SRF), responde pelas normas vinculadas à arrecadação e fiscalização aduaneira; e
- c) Banco Central do Brasil (BACEN), responsável pelas normas pertinentes aos aspectos cambiais da operação.

Portanto, a Secretaria de Comercio Exterior – SECEX, a Secretaria da Receita Federal – SRF e o Banco Central do Brasil – BACEN são responsáveis pelas atividades administrativas, aduaneiras e cambiais, respectivamente.

No que concerne aos órgãos anuentes, Lopez (2001, p.11) cita que são aqueles que efetuam análises complementares de uma operação de comércio exterior, dentro de sua área de competência, visando à efetivação do respectivo documento e eventualmente estabelecendo normas específicas para o desembaraço de mercadorias. Menciona que os órgãos anuentes são os seguintes:

- a) Departamento de Operações de Comércio Exterior – DECEX;
- b) Comissão Nacional de Energia Nuclear – CNEN;
- c) Ministério da Defesa (Comandos da Aeronáutica, do Exército e da Marinha);
- d) Ministério da Agricultura e do Abastecimento;
- e) Ministério da Ciência e Tecnologia;
- f) Departamento de Aviação Civil – DAC;
- g) Ministério da Saúde;
- h) Departamento de Polícia Federal – DPF;
- i) Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA;
- j) Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN;
- k) Banco Central do Brasil – BACEN; e
- l) Agência Nacional de Petróleo – ANP.

Pela diversidade de órgãos apresentados, fica explícito que os órgãos anuentes são aqueles que, em razão da especificidade do produto, emitem um parecer técnico do mesmo, podendo ocorrer tanto na importação quanto na exportação.

Por sua vez, os usuários, conforme Lopez (2001, p.12), são todos aqueles que têm acesso ao SISCOMEX. Destacam-se tanto os órgãos gestores e anuentes, quanto os demais participantes do processamento das operações, tais como, bancos, corretoras, transportadores, depositários, despachantes aduaneiros, exportadores e importadores brasileiros.

O sistema SISCOMEX foi desenvolvido para eliminar diversos documentos utilizados no processamento das operações. As operações passaram a ser registradas via sistema e analisadas on-line pelos órgãos que atuam em comércio exterior. Vazquez (2001, p.170) enfatiza que o Brasil é o único país do mundo a dispor de um sistema de registro de exportações totalmente informatizado. Isso permite um ganho em agilidade, confiabilidade e redução de custo.

2.4.2. Acesso ao SISCOMEX

Lopez (2001, p.13,14) cita que o acesso ao SISCOMEX pelas empresas poderá ser feito diretamente. Para tanto, devem estar conectadas ao Sistema e providenciar habilitação para seus prepostos, por meio de senha obtida junto à Secretaria da Receita Federal – SRF.

Menciona também que a SRF controla o acesso ao SISCOMEX, buscando garantir o sigilo das informações.

Portanto, o cadastramento para operar no SISCOMEX é a autorização para o usuário individual, após habilitação e conseqüente obtenção de senha, de forma a preservar os requisitos de segurança do sistema.

A adoção de um fluxo único de informações, com a conseqüente uniformização de conceitos utilizados pelos órgãos governamentais que atuam no comércio exterior, possibilitou a eliminação de controles e sistemas de coleta de dados paralelos, reduzindo os custos administrativos para todos aqueles envolvidos no sistema.

Outro aspecto a destacar é que o SISCOMEX é apresentado em dois módulos, o módulo de exportação e o módulo de importação, o que facilita o exercício da atividade regular interna da empresa, dentro de seu ramo de atividade, que inclusive serão passíveis de apresentação quando do credenciamento ou da habilitação.

2.4.2.1. SISCOMEX módulo de exportação

No Sistema SISCOMEX módulo de exportação podem ser registradas todas as fases da operação. Cada usuário envolvido, na mesma operação, introduz no sistema as informações de sua competência, que são necessárias para atingir os objetivos do processo.

Existem várias etapas no sistema, correspondendo a um documento específico. No caso do SISCOMEX módulo de exportação tem os seguintes documentos: registro de exportação – RE; registro de venda – RV; e registro de operação de crédito – RC.

Lopez (2001, p.19) afirma que “o registro de exportação - RE é o licenciamento eletrônico, que consiste no conjunto de informações de natureza comercial, financeira, cambial e fiscal, as quais caracterizam a operação de exportação de uma mercadoria e definem seu enquadramento”.

É necessário o enquadramento de cada operação mediante utilização de tabela contida no Anexo I da Portaria SCE n.º 2/92, também disponível para consulta no próprio sistema SISCOMEX.

O registro de exportação – RE é validado e deferido automaticamente pelo sistema SISCOMEX, assumindo a situação Efetivada, se estiver com todos os seus campos devidamente preenchidos, se atender às normas de comércio exterior previstas e não

contiver qualquer informação que tenha sido objeto de direcionamento para análise à parte para algum anuente.

O prazo de validade do RE é de 60 dias da data da sua emissão, para fins de solicitação do despacho à SRF, exceto produtos sujeitos ao Registro de Venda – RV ou Registro de Operação de Crédito – RC, quando prevalece o prazo de um destes últimos, se menor que o do RE. Ultrapassado o prazo de validade, o RE assume a situação de Vencido.

O comércio internacional assume, a cada dia, conforme Lopez (2001, p.51), um papel de maior relevância, por conta de diversos facilitadores, sendo um deles o estabelecimento de canais específicos de negociação, tais como as bolsas de mercadorias, nas quais são transacionados os commodities, no sentido de produtos primários ou básicos.

Ainda, de acordo com Lopez (2001, p. 52), “a implementação do Registro de Venda no SISCOMEX, visa permitir ao exportador brasileiro operar segundo as regras das bolsas internacionais de mercadorias, sem sua participação direta nos pregões e com o reconhecimento do Governo Federal”.

Infere-se que, com este instrumento, os compromissos assumidos perante parceiros comerciais ficam garantidos em sua plenitude. Desse modo é afastada a possibilidade de embaraços por conta de eventuais mudanças conjunturais ou de políticas emergenciais de curto prazo.

Lopez (2001, p.56) afirma que “o registro de venda – RV representa o conjunto de informações de natureza comercial, financeira e cambial, que caracterizam as vendas de mercadorias e serviços ao exterior, realizadas a prazo e com incidência de juros, em cambiais distintas das do principal (exportações financiadas)”.

No que diz respeito ao registro de operações de crédito – RC, representa o conjunto de informações de caráter cambial e financeiro, nas exportações, com prazos de pagamento superiores a 180 dias, que caracterizam as exportações financiadas.

Do exposto observa-se que o registro de exportação – RE é um documento virtual, que viabiliza a operação de exportação. Quanto ao registro de venda – RV e o registro de operações de crédito – RC, constituem instrumentos que asseguram o fluxo de mercadorias de commodities e créditos com financiamentos acima de 180 dias.

2.4.2.2. SISCOMEX módulo de importação

No sistema SISCOMEX módulo de importação podem ser registradas todas as fases da operação, da mesma forma como no módulo de exportação.

No módulo de importação também existem documentos específicos, como: licença de importação – LI; declaração de importação – DI; e comprovante de importação – CI.

Vazquez (2001, p.139) explicita que “o licenciamento de importação é o documento para os procedimentos alfandegários não automáticos de importação, cujas formalidades devem ser cumpridas para importar determinadas mercadorias”.

No entanto, geralmente o licenciamento de importação ocorre de forma automática, efetuado pelo próprio sistema, no momento da elaboração da Declaração de Importação – DI.

Dependendo da mercadoria a ser importada, as operações de importação estarão sujeitas a procedimentos especiais, conforme legislação específica, exigidas pelo órgão licenciador, no caso a SECEX e/ou por órgãos federais que atuam como anuentes nas importações, será exigida ao importador a elaboração da Licença de Importação – LI.

De acordo com Vazquez (2001, p.165), “a declaração de importação – DI compreende o conjunto de informações gerais correspondentes à determinada operação de importação”. Para cada mercadoria importada haverá um conjunto de informações específicas complementares à declaração de importação, denominada adição.

A declaração de importação será elaborada pelo importador em seu equipamento, sem que este necessite estar interligado ao computador central, ou seja, conectado com os órgãos governamentais. Nessa fase do preenchimento da declaração, no microcomputador do importador, serão feitas validações quanto à informação, sem que com isso seja necessária a conexão on-line no sistema.

Por fim, com relação ao comprovante de importação, Maluf (2000, p.209) afirma que “o comprovante de importação – CI é o documento que comprova o processo de nacionalização”.

A implantação do SISCOMEX, em 1993, possibilitou a utilização, pelo governo brasileiro, da tecnologia da informação para a redução da burocracia, a racionalização de custos e a integração dos diversos agentes do comércio exterior brasileiro.

O SISCOMEX promoveu mudanças no processamento administrativo do comércio exterior brasileiro. Eliminou diversos documentos utilizados no licenciamento das exportações e importações,

despacho aduaneiro das mercadorias e contratação de câmbio agilizando a sistemática de comércio exterior.

2.5. SISTEMÁTICA DE COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Labatut (1979, p.39) esclarece que a sistemática de comércio exterior é a metodização dos estudos e das operações de comércio exterior dos diferentes países e a prática racionalizada do mesmo.

Além disso, destaca que o comércio internacional propicia o estudo sob diferentes tipos de transações, tais como:

- a) transações comerciais de mercadorias, que constituem as entradas (importações) e saídas (exportações) de mercadorias;
- b) prestação de serviços, que são, normalmente, pagamentos de serviços prestados no exterior por residentes no país ou vice-versa, que podem assumir formas tais como ordenados e honorários, remuneração pela utilização de marcas e patentes, remuneração por serviços bancários, remuneração por serviços de execução e instalação de projetos, remuneração por serviços de assistência técnica, aluguéis;
- c) movimento de capitais, que se caracterizam pela entrada ou saída de capitais de um país para outro, que podem se apresentar notadamente como empréstimos e investimentos diretos;
- d) Transferência de ouro e moeda, que implica a transferência unilateral de ouro ou moeda, destinada à amortização de uma obrigação no exterior; e
- e) donativos, que se caracterizam pela não existência de contrapartida e que podem se apresentar sob o aspecto de herança, reparação de guerra, filantropia, manutenção de pessoas.

O estudo das práticas do comércio internacional procura diagnosticar todos os tipos de operações, resultando posteriormente na padronização da prática de comércio exterior brasileiro.

No caso do Brasil, conforme Maluf (2000, p.163), a sistemática de comércio exterior é dividida em:

- a) sistemática das exportações, que trata dos procedimentos das exportações brasileiras; e

- b) sistemática das importações, que trata dos procedimentos das importações brasileiras.

Portanto, entende-se por sistemática de comércio exterior como a metodização dos estudos e das operações de comércio exterior dos diferentes países e a prática racionalizada do mesmo. O objetivo da sistematização das práticas do comércio exterior tem como base as operações de exportação e importação.

2.5.1. Definição de exportação

Labatut (1979, p.40) explica que a exportação é uma operação que compreende uma saída de mercadorias, serviços, conhecimentos (tecnologia), direitos e capitais de um território aduaneiro e que gera em contrapartida uma entrada de divisas.

Para Ratti (2001, p.348), “exportação vem a ser a remessa de bens de um país para outro. Em um sentido amplo poderá compreender, além dos bens propriamente ditos, também os serviços ligados a essa exportação (frete, seguros, serviços bancários etc.)”.

Conforme Maluf (2000, p.27), exportação é a saída de mercadoria nacional ou nacionalizada do território aduaneiro brasileiro. Esta saída é baseada em especialização do país na produção de bens para os quais tenha maior disponibilidade de fatores produtivos, garantindo excedentes exportáveis.

Exportação caracteriza-se pela saída do país de bens, serviços, capitais, tecnologia e direitos que tenham maior disponibilidade, que poderá ou não resultar na entrada de divisas, dependendo do tipo de exportação.

As práticas de exportação facilitam e promovem o desenvolvimento econômico, bem como produzem uma mudança de mentalidade empresarial, propiciando um salto qualitativo, com reflexos positivos para o país. As principais vantagens da exportação são evidenciadas na Figura 5.

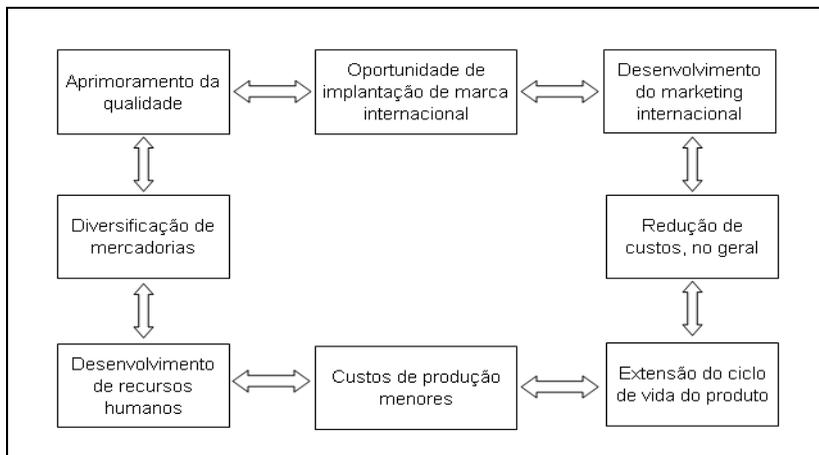


Figura 5: Principais vantagens da exportação

Fonte: Maluf (2000, p.31).

As principais vantagens da exportação destacam-se, em primeiro lugar, pela visão de amplitude da experiência com o mercado internacional, que eleva o aprimoramento do parque industrial nacional. Adicionalmente, reduz os custos, com a utilização de financiamentos internacionais, redução da carga tributária e eliminação da burocracia; aumenta o ciclo de vida do produto no mercado, inovando e revendo preço e qualidade; aprimora os recursos humanos, utilizando mão-de-obra qualificada para operar tanto no comércio internacional quanto na produção com novas tecnologias; busca a participação em outros mercados; aprimora a qualidade e aumenta as oportunidades de negócios, criando um ciclo vicioso.

As operações no comércio internacional fazem com que produtos brasileiros sejam competitivos em outros países, através da exportação para diferentes países. Além disso, fazem com que as melhores tecnologias sejam importadas.

2.5.2. Definição de importação

A importação, segundo Labatut (1979, p.40), é uma operação que propicia à entrada de uma mercadoria em um território aduaneiro, depois de cumpridas todas as exigências legais e comerciais, gerando uma saída de divisas.

Para Maluf (2000, p.31), “importação é a entrada de mercadorias provenientes do exterior, em um país e, conseqüentemente, resulta, quase sempre, na saída de divisas”.

Neste mesmo sentido, Ratti (2001, p.349) diz que a importação é a entrada de mercadorias em um país, provenientes do exterior.

Importação é o inverso da exportação, ou seja, é a entrada de bens, serviços, capitais, tecnologia e direitos, e que implicará ou não em saída de divisas, dependendo do tipo de importação.

A prática de importação promove o desenvolvimento tecnológico sob dois aspectos. Primeiro, quando importa produtos com similaridade nacional, força o desenvolvimento para superar qualitativamente o produto importado. Segundo, quando importa máquinas e equipamentos, proporciona atualização do parque industrial, além de produzir mudança de mentalidade empresarial, propiciando um salto qualitativo.

As principais vantagens da importação de mercadorias e de máquinas e equipamentos são apresentadas na Figura 6.

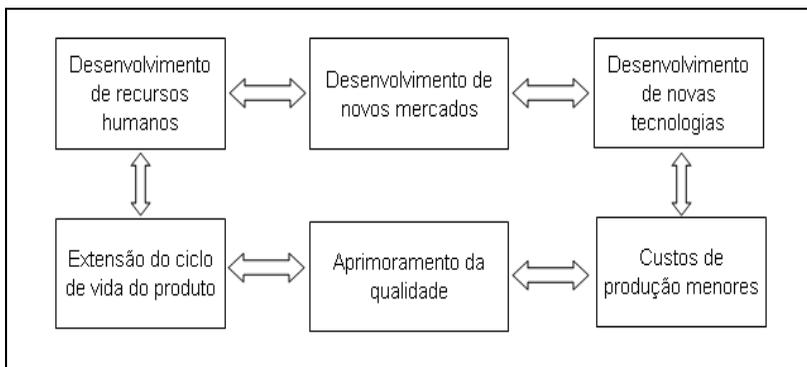


Figura 6: Principais vantagens da importação

Fonte: elaborada pelo autor.

A partir da importação de produtos inicia-se um ciclo de desenvolvimento de novas tecnologias. Por conseguinte, propicia uma redução dos custos de produção, aprimora o nível de qualidade dos produtos, prolonga a vida útil, aumenta a qualidade da mão-de-obra e desenvolve a conquista de novos mercados.

As operações de importação e exportação são fatores fundamentais para o desenvolvimento econômico. Assim, faz-se necessário promover mecanismos para integrar o comércio exterior ao

sistema comercial internacional. Para tanto, foram criados mecanismos que conduzem às práticas de comércio exterior por meio de sistemáticas.

A exposição da sistemática de comércio exterior pode ser verificada na Figura 7.

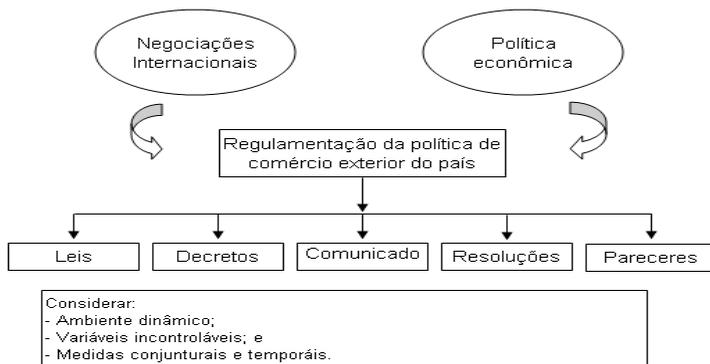


Figura 7: Sistemática de comércio exterior

Fonte: Maluf (2000, p.25).

A regulamentação da política de comércio exterior do Brasil nasce de duas situações. A primeira situação tem origem nas negociações internacionais, ou seja, através de acordos comerciais bilaterais ou multilaterais entre Estados, em função direta do balanço de pagamentos de cada país. A segunda situação tem origem na administração da economia, através da qual busca-se diminuir as flutuações econômicas. A regulamentação da política de comércio exterior é expressão sob as formas de leis, decretos, resoluções, pareceres e comunicados.

O aperfeiçoamento do comércio exterior do Brasil é fundamental no processo de desenvolvimento econômico do país, procurando atenuar o déficit da balança comercial, visando o seu equilíbrio com adoção de uma política de apoio e incremento às exportações.

2.5.3. Sistemática de exportação

Segundo Maluf (2000, p.163), “a Sistemática de Exportação envolve o Tratamento Administrativo, input de dados no SISCOMEX – Módulo Exportação, solicitação de despacho, exame documental,

2.5.3.1. Tratamento administrativo nas exportações

Maluf (2000, p.163) lembra que “o tratamento administrativo das exportações está contemplado no anexo “C” da Portaria SCE nº 02/92, que regulamenta as operações de exportação”. Este anexo refere-se ao tratamento administrativo das exportações de produtos sujeitos a procedimentos especiais ou que tenham a exportação contingenciada, suspensa ou proibida, em virtude de legislação ou em decorrência de compromissos internacionais assumidos.

O anexo “C” ainda descreve, por capítulos da classificação fiscal NCM (NBM/ SH), todos os produtos que se pretende pesquisar e que se sujeitam a alguma particularidade na exportação.

Capítulo da classificação fiscal NCM (NBM/SH) significa o agrupamento por código das mercadorias. Este sistema de classificação é adotado desde 1953 com base na CUCI (Classificação Uniforme para o Comércio Internacional). Atualmente é utilizada a TEC (Tarifa Externa Comum), que constitui uma lista das alíquotas de importação das mercadorias brasileiras, em consonância com a NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul), baseada no Sistema Harmonizado (SH) de designação e codificação de mercadorias.

As normas administrativas definidas pela SECEX são repassadas a outros órgãos governamentais que atuam no comércio exterior. No caso da Secretaria da Receita Federal – SRF originam-se as instruções normativas para fins de despacho aduaneiro nas alfândegas.

2.5.3.2. Despacho aduaneiro na exportação

De acordo com Lopez (2001, p.73), “despacho de exportação é o procedimento fiscal mediante o qual se processa o desembaraço aduaneiro da mercadoria destinada ao exterior”.

O despacho aduaneiro, na exportação, compreende a vistoria da mercadoria e dos documentos por parte do agente alfandegário, de acordo com as normas vigentes no comércio exterior brasileiro.

O despacho aduaneiro, na sua forma mais usual, conforme Maluf (2000, p.164), consiste de várias etapas, como segue:

- a) formulação da Declaração para Despacho de Exportação – DDE;
- b) confirmação da presença de carga;
- c) apresentação/recepção de documentos;
- d) seleção parametrizada de canais;

- e) distribuição dos despachos;
- f) desembaraço das mercadorias;
- g) trânsito aduaneiro;
- h) registro dos dados de embarque;
- i) averbação de embarque; e
- j) emissão do comprovante de exportação.

Todas as etapas do despacho aduaneiro são registradas no sistema SISCOMEX módulo exportação. Desta forma, todos os representantes de uma empresa, neste caso, os mandatários (funcionários da empresa e despachantes), devem ser credenciados nesse sistema.

2.5.4. Sistemática de importação

A importação é importante para países desenvolvidos e em desenvolvimento. Existem três razões fundamentais para um país importar: primeira, por ser uma contrapartida obrigatória do país que pretende exportar; segunda, por ter de comprar no estrangeiro as matérias-primas e produtos secundários que não possui; e terceira, para estimular a concorrência em qualidade e preço.

Maluf (2000, p.199) ressalta que “a sistemática de importação envolve o tratamento administrativo, transporte, seguro, despacho aduaneiro, câmbio, financiamentos e formação de custos”.

A sistemática de importação compreende os procedimentos para a entrada de mercadorias, de acordo com as normas do comércio exterior brasileiro são organizadas conforme tratamento administrativo padronizado para as importações.

2.5.4.1. Tratamento administrativo nas importações

As normas administrativas são definidas através de portarias e comunicados da DECEX e circulares da SECEX, além de resoluções do Conselho Nacional de Meio Ambiente – CONAMA. Por sua vez, as normas operacionais são definidas através de portarias do Ministério da Fazenda e instruções normativas da Secretaria da Receita Federal.

As importações classificam-se, de acordo com Maluf (2000, p.199), em:

- a) importações permitidas;
- b) importações proibidas;
- c) importações suspensas;

- d) importações sem cobertura cambial;
- e) importações em consignação; e
- f) importações de material usado.

As importações permitidas dependem do licenciamento que, conforme o tipo de mercadoria, pode se utilizar do licenciamento automático ou não-automático, ou seja, requer ou não a emissão da licença de importação, via SISCOMEX, antes do embarque da mercadoria para o exterior.

No que diz respeito às importações proibidas, são aquelas que, conforme disposições legais ou acordos internacionais firmados, encontram a sua entrada proibida no país, por razões do país de origem, relacionadas ao tipo e/ou característica da mercadoria.

As importações suspensas são aquelas com impedimento para entrada no país temporariamente, através de disposições legais ou acordos internacionais firmados. O motivo poderá ser em razão do país de origem ter embargos comerciais ou da mercadoria em si.

Em se tratando das importações sem cobertura cambial, são aquelas em que não existe a contratação de câmbio, não havendo necessidade da aquisição da compra de moeda estrangeira.

As importações em consignação são aquelas que não tem o ânimo de permanência definitiva da mercadoria no país. A internação no país deve acontecer na condição sem cobertura cambial e requer a utilização do termo de responsabilidade do importador perante a alfândega.

Caso haja interesse de nacionalização por parte do importador, serão recolhidos todos os impostos e a contratação do câmbio para pagamento ao vendedor no exterior. Quanto aos aspectos administrativos aduaneiros, deverá ser dada a baixa no termo de responsabilidade.

Por último, as importações de materiais usados são aquelas que requerem uma regulamentação especial, tendo em vista o seu caráter excepcional. As várias restrições visam evitar a importação de equipamentos considerados superados ou obsoletos.

A sistemática das importações é normalmente mais complexa do que a das exportações, devido às exigências de disponibilidade cambial, programações de prioridades e sofrerem os rigores no tratamento administrativo.

2.5.4.2. Exame de similaridade

Maluf (2000, p.202) afirma que, “considera-se similar ao estrangeiro o produto nacional em condições de substituir o importado”. Explica que todas as mercadorias importadas, amparadas por benefícios fiscais, isenção ou redução do imposto de importação, consideram os seguintes parâmetros:

- a) qualidade equivalente e especificações adequadas ao fim a que se destina;
- b) preço não superior ao custo de importação, em moeda nacional, da mercadoria estrangeira; e
- c) prazo de entrega normal ou corrente para o mesmo tipo de mercadoria.

Na hipótese do similar nacional ser isento dos tributos internos ou não tributados, as parcelas relativas a esses tributos não serão consideradas para os fins de comparação de preço. Porém, será reduzida do preço do similar nacional a parcela correspondente ao imposto que incidir sobre os insumos relativos à sua produção no país.

As importações amparadas por isenção ou redução de imposto de importação estão sujeitas ao prévio exame de similaridade, realizado pelo Departamento de Comércio Exterior – DECEX, observando os critérios e procedimentos previstos no Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 91.030, de 05 de março de 1985).

São excluídas da exigência do exame de similaridade nacional as importações de bagagem de viajantes, importações efetuadas por missões diplomáticas e repartições consulares de caráter permanente e seus integrantes, importações efetuadas por representantes de órgãos internacionais de caráter permanente.

Portanto, é considerado similar ao produto estrangeiro o produto nacional em condições de substituir o importado, desde que tenha qualidade equivalente e especificações adequadas ao fim a que se destine, preço não superior ao custo da importação, em moeda nacional, acrescido dos impostos que incidem sobre a importação.

2.5.4.3. Verificação de preços

No que diz respeito à verificação de preços, Maluf (2000, p.203) diz que “a SECEX exerce o controle de preços na importação,

com o objetivo de evitar a prática de superfaturamento e a conseqüente transferência irregular ou fuga de divisas ao exterior”.

Existem várias fontes de informações para a prática de verificação de preços. As principais fontes, conforme a Portaria Secex nº 21, de 12 de dezembro de 1996, capítulo IV, são:

- a) cotações em bolsas internacionais de mercadorias;
- b) publicações especializadas;
- c) listas de preços de fabricantes estrangeiros;
- d) preços declarados por importadores com base em documentos comprobatórios das operações comerciais; e
- e) contratos de fornecedores de bens de capital fabricados sob encomenda.

A verificação de preços ocorre para evitar prática do dumping, venda no mercado internacional por preços abaixo do custo a fim de eliminar a concorrência, entre outros motivos.

O Departamento de Comércio Exterior – DECEX, subordinado ao SECEX, efetua o acompanhamento dos preços praticados na importação, podendo a qualquer época, solicitar do importador as informações ou documentação pertinentes.

2.5.4.4. Despacho aduaneiro na importação

Vazquez (2001, p.119) esclarece que “o despacho aduaneiro de importação é o procedimento fiscal mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação à mercadoria importada, aos documentos apresentados e à legislação vigente”.

A operacionalização do Despacho Aduaneiro na Importação se dá através de procedimentos administrativos, conforme mostra-se na Figura 9.

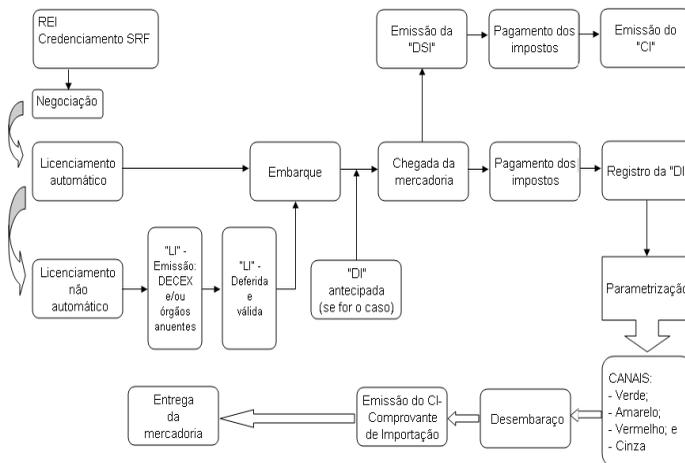


Figura 9: Fluxo do despacho aduaneiro da importação

Fonte: Maluf (2000, p.210).

O fluxo do despacho aduaneiro da importação inicia com o registro da DI – Declaração de Importação ou da DSI – Declaração Simplificada de Importação e finaliza-se com o desembarço da mercadoria e emissão do CI – Comprovante de Importação. Usualmente o registro da DI somente poderá ser feito após a chegada da mercadoria, com exceção dos casos previstos para emissão de Declaração de Importação Antecipada, em que o registro da declaração ocorre antes da chegada da mercadoria, é realizado através do SISCOMEX.

O despacho aduaneiro é processado com base na licença de importação e na declaração de importação, ambas inseridas no SISCOMEX de acordo com a legislação vigente, para qualquer mercadoria, quer seja com pagamento de tributos, com imunidade, redução, isenção ou sujeito a regimes aduaneiros especiais.

2.5.5. Regimes aduaneiros especiais

Maluf (2000, p.227) explica que “regimes aduaneiros especiais são os regimes que têm um tratamento diferenciado pela legislação em função de algumas características comuns entre eles”.

Além disso, destaca as principais características para que o procedimento aduaneiro seja caracterizado como regime especial:

- a) existe um caráter suspensivo dos impostos até a ocorrência do fato gerador;
- b) na maioria deles, durante o seu prazo de duração são sem cobertura cambial;
- c) exige-se assinatura de um Termo de Responsabilidade; e
- d) cada um tem as suas especificidades que deverão ser atendidas e enquadradas, as quais foram definidas em razão da essência do regime.

Observa-se que a operação aduaneira com regime especial caracteriza-se pela suspensão dos impostos, pela não contratação do câmbio, pela exigência de um termo de responsabilidade firmado entre a empresa e o órgão aduaneiro no período de utilização do regime.

Os regimes aduaneiros especiais são assim chamados porque há uma série de procedimentos fiscais, caracterizando-os conforme a finalidade a que se destinam. Os principais regimes especiais, conforme Vazquez (2001, p.213), são:

- a) admissão temporária;
- b) exportação temporária;
- c) trânsito aduaneiro;
- d) entreposto aduaneiro;
- e) entreposto industrial; e
- f) drawback.

As obrigações fiscais suspensas pela aplicação dos regimes aduaneiros especiais serão constituídas por termo de responsabilidade, firmado entre o beneficiário e representação do órgão público, de acordo com o que determina o art. 71, do Decreto-lei nº 37/66, alterado pelo Decreto-lei nº 1.223/72.

2.5.5.1. Admissão temporária

No caso do regime de admissão temporária, a mercadoria permanecerá por um determinado tempo no país, podendo ser prorrogada esta permanência, devendo retornar ao seu país de origem no término da validade do termo de responsabilidade.

Vazquez (2001, p.214) comenta que “o regime de admissão temporária é o que permite a permanência no país de bens procedentes do exterior, por prazo e para finalidade determinados, com suspensão do

pagamento de impostos incidentes na importação, ou com pagamento proporcional ao tempo de permanência no país”.

Caso a mercadoria permaneça definitivamente no país, devem ser recolhidos todos os impostos devidos, contratar o câmbio e proceder a baixa do termo de responsabilidade perante a alfândega.

2.5.5.2. Exportação temporária

Considera-se exportação temporária a saída do país de mercadorias nacionais sujeitas a retornar ao país após um prazo determinado.

Vazquez (2001, p.226) diz que “o regime de exportação temporária é considerado a saída, do país, de mercadoria nacional ou nacionalizada, condicionada a reimportação em prazo determinado, no mesmo estado ou depois de submetida a processo de conserto, reparo ou restauração”.

O regime de exportação temporária, de acordo com Vazquez (2001, p.226), é aplicado nos seguintes casos:

- a) mercadorias destinadas à feiras, competições esportivas ou exposições, no exterior;
- b) produtos manufaturados e acabados, inclusive para conserto, reparo ou restauração para seu uso ou funcionamento;
- c) animais reprodutores para cobertura, em estação de monta, com retorno cheio, no caso de fêmea, ou com cria ao pé, bem como animais para outras finalidades; e
- d) veículos para uso de seu proprietário ou possuidor.

O regime de exportação temporária permite que a mercadoria permaneça no destino, por um determinado período, para atingir os fins propostos e retornar ao país ao final da vigência do termo de responsabilidade.

2.5.5.3. Trânsito aduaneiro

Entende-se por regime de trânsito aduaneiro o deslocamento de mercadorias realizado interfronteiras.

Maluf (2000, p.232) comenta que o regime de trânsito aduaneiro é aquele que permite o transporte de mercadorias, sob

controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro, com suspensão de tributos.

No regime de trânsito aduaneiro, o recolhimento dos impostos deve ser efetuado no território aduaneiro de destino. De acordo com Vazquez (2001, p.213), são considerados como beneficiários do regime de trânsito aduaneiro:

- a) o importador;
- b) o transportador nacional, detentor de linha regular, quanto às mercadorias estrangeiras que transportar no percurso interno, em veículo próprio ou não;
- c) o permissionário de terminal alfandegado de uso público, quanto às mercadorias que transportar, em veículo próprio ou não; e
- d) o transportador habilitado nos termos dos artigos n.º 258 e 260, do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 91.030, de 11 de março de 1985), quando autorizado pelo importador.

O regime de trânsito aduaneiro é que permite o transporte de mercadorias, sob controle aduaneiro, de um ponto a outro dentro do país, com suspensão de impostos. O regime prevalece desde o local de origem até o local de destino, do momento do desembarço para trânsito aduaneiro pelo órgão aduaneiro de origem até o momento em que o órgão aduaneiro de destino certificar a chegada da mercadoria.

Os trânsitos aduaneiros são operações de deslocamento de mercadorias, sob controle alfandegário, de um ponto a outro do território aduaneiro. Todo trânsito, a priori, tem um caráter interno, iniciando-se e esgotando-se conforme prevê a lei interna.

2.5.5.4. Entrepósito aduaneiro

O regime de entreposto aduaneiro é o que permite, tanto na importação quanto na exportação, o depósito de mercadorias com suspensão de pagamento de tributos e sob controle fiscal. Vazquez (2001, p.224) ressalta que os principais entrepostos aduaneiros são:

- a) entreposto aduaneiro de importação;
- b) entreposto aduaneiro de exportação; e
- c) entreposto industrial.

Em relação ao entreposto aduaneiro de importação, Vazquez (2001, p.224) explica que o regime de entreposto aduaneiro é o que permite, na importação, o depósito de mercadorias, em local determinado, com suspensão do pagamento de tributos e sob controle fiscal. Além disso, a mercadoria admitida no regime de entreposto aduaneiro de importação poderá ser nacionalizada pelo importador.

No que concerne ao entreposto aduaneiro de exportação, Vazquez (2001, p.224) comenta que o entreposto aduaneiro de exportação caracteriza-se pelos regimes comuns e extraordinário. O regime comum consiste na entrada de mercadorias no entreposto aduaneiro para fins de exportação, ou seja, destinadas ao mercado externo, observadas as normas pertinentes. Por sua vez, o regime extraordinário consiste na entrada de mercadorias no entreposto aduaneiro adquiridas de empresas comerciais exportadoras, cujas mercadorias são adquiridas para o fim específico de exportação.

Por fim, no que diz respeito ao entreposto industrial, Maluf (2000, p. 236) cita que o regime de entreposto industrial é o que permite a determinado estabelecimento de uma indústria importar, com suspensão de tributos, mercadorias que, depois de submetidas à operação de industrialização, deverão destinar-se ao mercado externo.

Para a utilização do regime de entreposto industrial deve ser observado o prazo de funcionamento, o limite máximo de estoque permitido em valor, o prazo para a destinação das mercadorias importadas e o percentual mínimo da produção a ser obrigatoriamente exportada. A importação e o processo produtivo do entreposto industrial ficarão sob controle aduaneiro.

A autorização para funcionamento do entreposto é a título precário, podendo ser cancelado a qualquer tempo nos casos de inadimplência da permissionária ou se esta infringir disposições legais e regulamentares.

2.5.5.5. Drawback

Drawback é um regime aduaneiro especial, caracterizando-se por um instrumento de incentivo às exportações pelas facilidades tributárias que concede na importação, com reflexos positivos na exportação.

Vazquez (2001, p.116) comenta que “o regime de *drawback* constitui um incentivo à exportação relacionada diretamente com a importação de mercadorias, que será utilizada na fabricação, complementação ou acondicionamento de outra exportada”.

Nos casos em que a produção de mercadorias destina-se à produção de bens de capitais de longo ciclo de fabricação, o regime poderá ser concedido por prazo compatível com o de fabricação e exportação daqueles bens.

O *drawback* é a isenção de direitos e impostos na importação de produtos que vão ser incorporados ou que são necessários à produção de outros a serem exportados. É um procedimento usado em alguns países com o objetivo de incentivar exportações.

Desse modo, o estudo da sistemática do comércio exterior identifica as práticas administrativas, catalogando os regimes administrativos e cambiais. O regime administrativo disciplina quais mercadorias podem ingressar ou sair do país e traça os procedimentos que deverão ser adotados para implementação de qualquer operação de comércio exterior. O regime cambial cuida dos aspectos atinentes ao fluxo financeiro de moedas estrangeiras.

2.6. OPERAÇÕES COM CÂMBIO

Pirou (apud LUNARDI, 2000, p.93) observa que “as operações de câmbio são o resultado da coexistência entre o internacionalismo do comércio e o nacionalismo das moedas”.

As operações de câmbio são utilizações de moeda nacional para comercialização de produto ou capitais internacionais. Segundo Vazquez (2001, p.271), “câmbio é uma operação financeira que consiste em vender, trocar ou comprar valores em moedas de outros países ou papéis que representem moedas de outros países”.

Essas operações financeiras só podem ser conduzidas através de intuições financeiras autorizadas pelo BACEN a operar em câmbio. Quando referem-se à venda dão origem ao ingresso de divisas e quando referem-se à compra dão origem a transferências de divisas.

No comércio internacional, o comprador desembolsará sua moeda nacional para pagamento ao vendedor que receberá na sua moeda nacional. Esta situação se torna real a partir da utilização das operações de câmbio.

Todas as operações de câmbio têm reflexo sobre o balanço de pagamentos do país, que registra sistematicamente as transações econômicas que os residentes no país fazem com o resto do mundo durante o período de um ano.

2.6.1 Modalidades de pagamentos

Tanto as exportações como as importações de mercadorias podem ser pagas por quaisquer modalidades de pagamentos. Lunardi (2000, p. 63) explica que:

as modalidades de pagamento indicam se o pagamento pelo comprador ao vendedor ocorrerá antes ou após o embarque dos bens, se os documentos de embarque transitarão ou não através de bancos e, qual será a participação dos bancos na operação, tendo em vista a responsabilidade pelo pagamento, ou apenas, prestadores de serviços.

As principais modalidades de pagamentos utilizadas no comércio internacional, conforme Ratti (2001, p.83), são as seguintes:

- a) remessa sem saque (*open account*);
- b) remessa (*teletransmission transfer ou wire*);
- c) cobrança (*collection*);
- d) pagamento antecipado (*cash in advance*); e
- e) crédito documentário ou carta de crédito (*documentary credit*).

Na modalidade de remessa sem saque (*open account*), o vendedor realiza o embarque e envia todos os documentos originais diretamente ao comprador, antes do pagamento, sem qualquer interferência bancária. O comprador, recebendo diretamente os documentos, agiliza os procedimentos para o desembaraço dos bens em seu país, e assim evita eventuais custos de armazenagem.

No pagamento com remessa (*teletransmission transfer ou wire*), o vendedor comunica o embarque da mercadoria ao comprador que, prontamente, providenciará a remessa do dinheiro por ordem de pagamento bancário (*swift* ou *telex*). O vendedor, recebendo o pagamento, providenciará a remessa dos documentos originais para o comprador.

Em se tratando da cobrança (*collection*), os documentos originais, em regra, são enviados para o comprador através da rede bancária. O vendedor embarca a mercadoria e entrega os documentos a um banco para que este, através de seus correspondentes no exterior, providencie a cobrança dos mesmos junto ao comprador.

Na modalidade de pagamento antecipado (*cash in advance*), o pagamento é realizado, normalmente, antes do embarque dos bens.

Por fim, no que concerne ao crédito documentário ou carta de crédito (*documentary credit ou letter of credit*), é utilizado um instrumento no qual um banco (Banco Emitente), a pedido e sob instruções do comprador, que é o tomador do crédito, se compromete, em última análise, a efetuar o pagamento ao vendedor, que é o beneficiário.

Trata-se de pagamento assegurado pelo banco, desde que o vendedor cumpra uma série de termos e condições e comprove o seu cumprimento, mediante a apresentação dos documentos indicados no próprio crédito.

Lunardi (2000, p.79) comenta que a Câmara de Comércio Internacional – CCI editou, em 1933, as primeiras Regras e Usos Uniformes Relativos a Créditos Documentários, as quais, periodicamente, sofrem revisões em virtude do desenvolvimento do comércio internacional. A última dessas revisões aconteceu em 1993 e está em vigor desde 1º de janeiro de 1994, sob o título de Publicação 500 ou UPC 500.

A modalidade de pagamento resulta do acordo entre as partes contratantes (vendedor e comprador). Todavia, as cautelas nos recebimentos por vendas internacionais devem ser completas, a fim de se evitar prejuízos resultantes da impossibilidade de ressarcimento, caso ocorra algum obstáculo após a entrega da mercadoria ainda não paga.

2.6.2 Operações de câmbio de importação

A forma de pagamento das importações é uma condição negociada entre o vendedor e o comprador. No que diz respeito à contratação do câmbio, o importador deve considerar as limitações impostas pela legislação vigente.

Lunardi (2000, p.107) comenta que o pagamento das importações brasileiras deve ser processado em estrita consonância com os dados da operação comercial a que se vincule, indicados na documentação pertinente, inclusive aquelas informações prestadas na DI – Declaração de Importação registradas no SISCOMEX.

Os contratos de câmbio destinados ao pagamento das importações poderão ser celebrados com os bancos autorizados para liquidação pronta ou futura. No caso de operações futuras, o prazo máximo admitido entre o fechamento e a liquidação é de até 360 dias, limitado ao vencimento da obrigação no exterior.

Segundo Lunardi (2000, p.108), para facilitar a identificação e entendimento dos critérios, normas e práticas aplicáveis à contratação e liquidação do câmbio para pagamento de importação, as operações de câmbio são agrupadas, como segue: importações com pagamento antecipado; importações com pagamento à vista; e importações com pagamento a prazo.

a) Importações com pagamento antecipado

A importação com pagamento antecipado é aquela em que o comprador efetua o pagamento antes de ocorrer o embarque por parte do vendedor, conforme mostra-se na Figura 10.

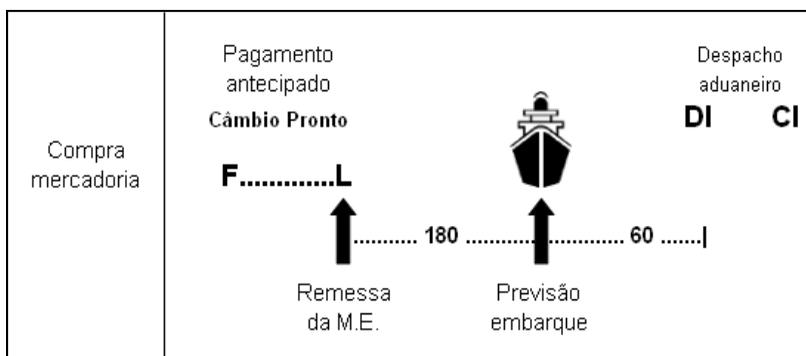


Figura 10: Contratação de câmbio com pagamento antecipado

Fonte: LUNARDI (2000, p.109).

A antecipação poderá ser efetuada, em regra, com até 180 dias de antecedência em relação ao embarque ou à nacionalização da mercadoria, limitada ao prazo para tal fim previsto na fatura pro-forma, onde também deverá constar a indicação desta condição de pagamento.

b) Importações com pagamento à vista.

A importação com pagamento à vista é aquela em que o comprador efetua o pagamento após o embarque da mercadoria, porém antes do registro da respectiva DI – Declaração de Importação, referente à mercadoria importada diretamente do exterior em caráter definitivo, conforme demonstrado na Figura 11.

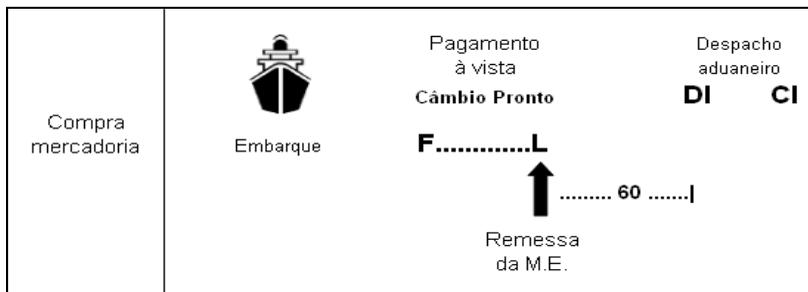


Figura 11: Contratação de câmbio com pagamento à vista

Fonte: Lunardi (2000, p.112).

A liquidação do contrato de câmbio deverá ocorrer antes do registro da Declaração de Importação – DI, ou seja, não há possibilidade de iniciar o despacho sem que o contrato de câmbio esteja devidamente liquidado.

c) Importações com pagamento a prazo

A importação com pagamento a prazo é aquela em que a liquidação de contratos de câmbio para pagamentos de importação a prazo é realizada contra a apresentação de cópia do respectivo CI – Comprovante de Importação, emitido pelo SISCOMEX.

A contratação do câmbio para liquidação da operação poderá ser realizada de duas formas: operação pronta ou operação futura. No caso da operação pronta, a contratação do câmbio deve ser efetivada no vencimento da obrigação, conforme evidenciado na Figura 12.

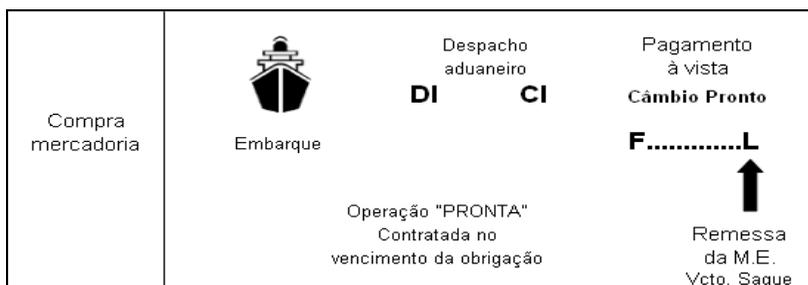


Figura 12: Contratação de câmbio com pagamento a prazo, operação pronta

Fonte: Lunardi (2000, p.114).

Verifica-se que a contratação do câmbio e a liquidação ocorrem após o desembaraço da mercadoria, com a apresentação de cópia do respectivo CI – Comprovante de Importação, emitido pelo SISCOMEX.

No caso da operação futura, a contratação do câmbio será efetivada previamente no vencimento da obrigação, por opção ou imposição regulamentar, conforme demonstrado na Figura 13.



Figura 13: Contratação de câmbio com pagamento a prazo, operação futura

Fonte: Lunardi (2000, p.115).

Verifica-se que a contratação do câmbio é efetivada no momento do registro da Declaração de Importação – DI. A liquidação ocorrerá até o último dia do 11º mês subsequente ao mês de registro da DI, sendo liquidação total para pagamentos com prazo de até 360 dias, ou liquidação das parcelas vencíveis de pagamentos com prazo superior a 360 dias.

No caso da importação, o contrato de câmbio a ser assinado é de venda, pois o ponto de vista do contrato é o ponto de vista do banco, ou seja, neste caso, o banco vende a moeda estrangeira, pois o importador está comprando divisas do banco, para remetê-las ao exterior e efetuar o pagamento.

2.6.3 Operações de câmbio de exportação

Nas operações de câmbio de exportação, conforme Lunardi (2000, p. 130), “o exportador, a seu livre arbítrio, poderá contratar o câmbio prévia ou posteriormente ao embarque da mercadoria”.

O exportador, dependendo das suas necessidades financeiras, pode escolher o momento para contratar o câmbio, podendo ser antes ou depois do embarque da mercadoria.

Sobre a contratação de câmbio, Vazquez (2001, p. 202) comenta que:

A contratação de câmbio é a operação pela qual o exportador vende a um banco autorizado a operar em câmbio as divisas resultantes do negócio efetuado. Participam como partes contratantes: o exportador, como vendedor da moeda estrangeira, e o banco, como comprador das divisas, respectivamente.

O exportador pode contratar o câmbio, de acordo com o seu planejamento estratégico ou necessidades de fluxo de caixa. Independente de ter contratado câmbio previamente ao embarque da mercadoria, o exportador, em geral, assume duas obrigações ao promover o embarque de qualquer mercadoria para o exterior:

- a) de entregar, ao banco autorizado a operar em câmbio, os documentos comprobatórios da exportação; e
- b) fazer ingressar, no País, a moeda estrangeira decorrente da sua exportação.

O exportador, a seu livre arbítrio, poderá contratar o câmbio prévio ou posteriormente ao embarque da mercadoria, respeitando algumas limitações que lhe são impostas. Segundo Vazquez (2001, p.267), nas exportações com pagamento antecipado, a contratação do câmbio poderá ser contratada em até 360 dias antes do embarque da mercadoria, conforme demonstrado na Figura 14.

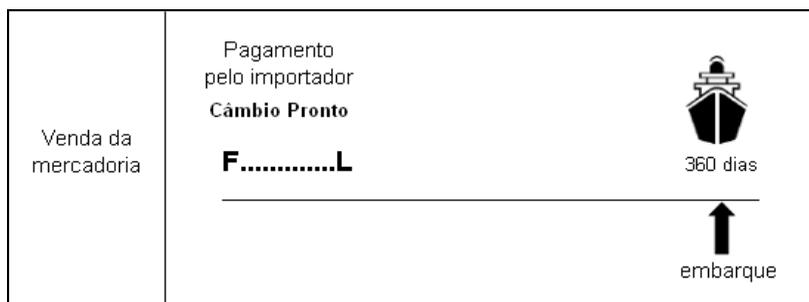


Figura 14: Contratação de câmbio com pagamento antecipado

Fonte: Lunardi (2000, p. 131).

No pagamento antecipado, geralmente a contratação do câmbio é para liquidação pronta, ou seja, com liquidação até 2 dias após o fechamento do contrato de câmbio.

A contratação do câmbio pode ser feita previamente ou posteriormente ao embarque da mercadoria. No caso do pagamento do importador após o embarque, o prazo de pagamento não pode exceder a 180 dias da data do embarque.

Nas exportações com pagamento futuro, isto é, após o embarque da mercadoria, a entrega da moeda nacional pelo banco ao exportador pode ser efetuada por pagamento ou por adiantamento, constituindo, assim, um tipo de financiamento à exportação.

2.6.3.1 Financiamentos à exportação

Os financiamentos à exportação são concedidos diretamente ao exportador ou ao importador na exportação de bens e serviços brasileiros, realizado exclusivamente pelo Banco do Brasil, com recursos do Tesouro Nacional. De acordo com Fortuna (2002, p.332), existe uma série de alternativas de financiamentos, que se diferenciam na forma e no prazo.

Explica que em relação à contratação de câmbio, existem duas modalidades, cujo objetivo é proporcionar recursos antecipados ao exportador para que possa fazer face às diversas fases do processo de produção e comercialização da mercadoria:

- a) Adiantamento sobre Contrato de Câmbio - ACC; e
- b) Adiantamento sobre Cambiais Entregues - ACE.

Adiantamento sobre Contrato de Câmbio - ACC é o adiantamento sobre contrato de câmbio como uma operação financeira de financiamento ao exportador, na qual o exportador receberá as divisas referentes ao contrato de exportação e terá um prazo máximo para embarcar a mercadoria e vincular estes contratos de câmbio pactuados junto ao banco, conforme evidenciado na Figura 15.

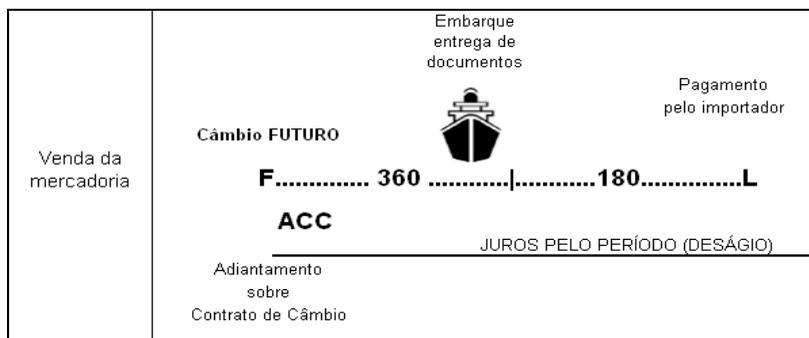


Figura 15: Adiantamento sobre Contrato de Câmbio

Fonte: Lunardi (2000, p.136).

A antecipação da contratação do câmbio poderá ser parcial ou total por conta do preço da moeda nacional, equivalente à quantia em moeda estrangeira comprada a termo, devendo ter sua concessão pelos bancos e utilização pelos exportadores dirigida para o fim precípuo de apoio financeiro à exportação.

O Adiantamento sobre Cambiais Entregues – ACE poderá ocorrer e desdobrar-se em duas fases. A primeira fase refere-se à concessão do adiantamento pelo banco, geralmente, em até 180 dias antes do embarque da mercadoria, conforme mostra-se na Figura 16.

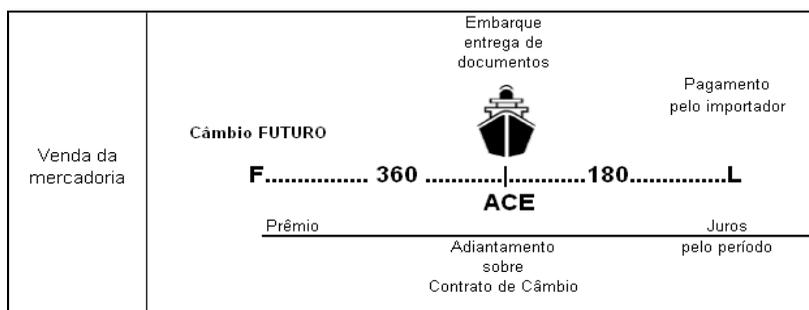


Figura 16: Adiantamento sobre cambiais entregues, com câmbio fechado antes do embarque

Fonte: Lunardi (2000, p.137).

A segunda fase ocorre quando a mercadoria já está pronta e embarcada, podendo ser solicitado até 60 dias após o embarque, demonstrada na Figura 17.



Figura 17: Adiantamento sobre cambiais entregues, com câmbio fechado na entrega dos documentos

Fonte: Lunardi (2000, p.137).

O Adiantamento sobre Cambiais Entregues – ACE também é caracterizado como uma operação financeira, na qual o exportador adianta os recursos realizados quando a mercadoria já está pronta para embarque ou até 60 dias do embarque da mercadoria.

2.6.3.2 Trava de câmbio

O exportador tem a opção de contratar o câmbio por antecipação, isto é, antes de embarcar a mercadoria, fixando a taxa cambial que vai prevalecer para a operação, denominando trava de câmbio. Lunardi (2000, p.137) esclarece que, no caso da trava de câmbio, o banco só entrega os R\$ (moeda nacional) ao exportador por ocasião do recebimento da moeda estrangeira, conforme mostra-se na Figura 18.

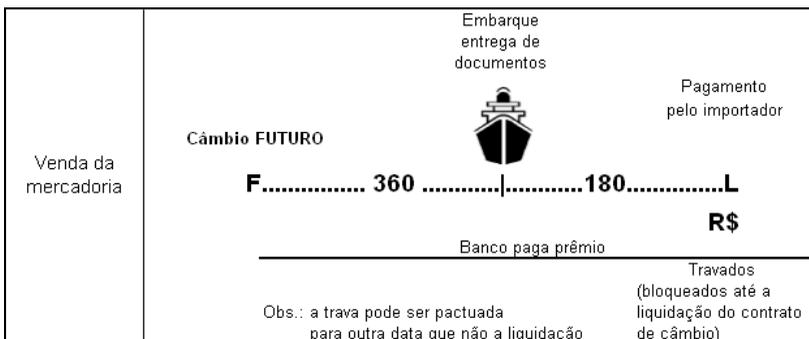


Figura 18: Trava de câmbio

Fonte: Lunardi (2000, p.138).

O exportador celebra o contrato de câmbio com o banco antes de embarcar a mercadoria, mas não recebe em troca o valor equivalente em moeda nacional. Em vez disso, venderá ao banco, para liquidação futura, a moeda estrangeira oriunda da exportação.

Na liquidação do contrato de câmbio, o exportador geralmente receberá um prêmio pago pelo banco, pelo período que vai da contratação do câmbio até a sua efetiva liquidação.

O prazo máximo do adiantamento está limitado àquele previsto no respectivo contrato de câmbio para a entrega dos documentos ou para a liquidação do contrato, conforme se tratar, respectivamente, de adiantamento em fase anterior ou posterior à da entrega dos documentos ao banco comprador do câmbio.

O BACEN atua no mercado de câmbio como comprador e vendedor final da moeda, é o balizador do mercado.

O comércio internacional e, particularmente, o comércio exterior brasileiro possuem uma dinâmica, cuja velocidade nas mudanças requer constantes atualizações da revisão bibliográfica apresentada sobre as trocas externas. Contudo, o referencial teórico apresentado possibilita o entendimento à cerca das operações do comércio internacional e abrange o sistema brasileiro de comércio exterior.

2.7. TERCEIRIZAÇÃO

No período, do final da década de 80 e início da década de 90, foi marcado pelo novo estio de gestão nas organizações (ARAÚJO, 2001). Muitas organizações descobriram que a concentração de esforços nas principais competências, era uma alternativa possível na gestão da sobrevivência no mundo moderno marcado pela turbulência e pela permanente incerteza.

De acordo com Araujo (2001, p.88) “terceirizar, em verdade, é uma tecnologia conhecida, embora com outros rótulos ou sem rótulo algum, e empregada em empresas desde a Revolução Industrial.

Entende-se que o modo de utilizar a tecnologia da terceirização não é uma prática recente, porém, vem tomando força através dos tempos como uma forma de vencer as turbulências e as incertezas pelas quais as empresas enfrentam no mercado.

2.7.1. Conceito

Escreve Araujo (2001, p.89) que terceirizar significa passar adiante (para terceiros e pagando) a responsabilidade pela execução de determinada atividade ou de conjunto de atividades.

As organizações contratam mão-de-obra especializada como forma de prestação de serviços para a execução de tarefas não essenciais e preocupando-se apenas pelas atividades essenciais.

Ainda Araujo (2001, p.89) existe uma definição mais abrangente, que realça a questão do compromisso entre duas partes envolvidas no processo, consubstancia-se na contratação, por parte de uma organização, de outra empresa que será incumbida de gerir as operações de infra-estrutura, quer totalmente ou não, da contratante.

Sendo assim, uma empresa pode contratar uma outra empresa buscando maior produtividade, competitividade e qualidade. E esta outra empresa ainda deverá focar nos objetivos, ter competência e especialização.

A contratação de uma empresa requer uma reestruturação por meio de vários tipos de terceirização.

2.7.2. Tipos

ARAUJO (2001) apresenta dois critérios distintos para terceirização, são eles:

- Quanto a natureza do trabalho ou atividade que é terceirizada; e
- Quanto o modo pelo qual a terceirização se opera.

Quanto a natureza do trabalho ou atividade que é terceirizada pode-se ocorrer em função da área tecnológica ou em função da área administrativa.

Na área tecnológica a abordagem tornou-se crescente por conta dos avanços na área de Tecnologia da Informação. Percebe-se que é mais fácil e produtivo para contratar outras empresas para executar esse tipo de serviço, mesmo considerando que o custo não seja, necessariamente, menor do que se manter unidades na estrutura organizacional.

Segundo Araujo (2001, p.94) quanto ao modo pelo qual a terceirização se opera, este destina-se à gestão de um conjunto de

atividades e competências próprias de determinada unidade, processo ou função da empresa que contrata o serviço.

Nesse caso, a terceirização ultrapassa a questão de ser um serviço específico, sendo aplicada a diversas tarefas organizacionais que não necessariamente as relacionadas à computação.

Terceirização não é deixar de lado as funções de apoio, se não forem bem administradas, podem vir a influenciar negativamente no andamento de outras funções mais importantes.

As funções passadas à responsabilidade de outras empresas não deixam de existir na empresa contratante, elas somente deixam de estar sob sua execução e responsabilidade direta.

2.7.3. Benefícios

Vários são os benefícios para utiliza-se a terceirização, Araujo (2001, p.96) apresenta alguns motivos benéficos que induzem as empresas a aceitar a hipótese da terceirização.

Os motivos benéficos que induzem as empresas a aceitar a hipótese desta abordagem são:

- a) Razões de ordem financeira;
- b) Razões de ordem tecnológica;
- c) Razões competitivas;
- d) Excelência operacional; e
- e) Competência no negócio.

Por razões de ordem financeira compreende a redução de custos passíveis de enxugamento e economia na utilização de recursos da empresa.

Por razões de ordem tecnológica, a empresa transfere o serviço à empresa especializada, o que significa que a contratada disponibiliza à contratante todas as inovações tecnológicas que surgem no mercado.

Por razões de competitividade, a empresa que adere a terceirização torna-se mais ágil devido a intensificar as atividades do core business, por intermédio da concentração em questões realmente significativas.

Por excelência operacional, ao delegar atividades e serviços, o propósito é a concentração no essencial à evolução competitiva da empresa, mas sem abri mão da qualidade em atividades contratualmente delegadas.

E por fim, por competência no negócio, como consequência da concentração e da delegação sob contrato à contratada especializada, a gestão organizacional será focada no objeto de vender bens ou prestar serviços a sua clientela.

2.7.4. Fatores inibidores

Para Araujo (2001, p.99), do mesmo modo que existem um conjunto de benefícios aplicáveis, também existem um conjunto de razões ou fatores que afastam as companhias da adesão à tecnologia.

Entende-se que vários fatores são capazes de influenciar na aceitação ou não do processo de terceirização. Os elementos negativos que contribuem para a não-aplicação da terceirização são muitos. Alguns desses fatores são apresentados abaixo:

- a) Receio de abrir mão dos investimentos técnicos que seriam necessários nos setores de apoio e que também é conhecido como “cultura da empresa em manter a atividade-meio”;
- b) Necessidade constante de revisão conforme acordo celebrado entre as empresas envolvidas na relação de terceirização;
- c) Receio quanto à contratação de um prestador de serviço não muito habilitado para geri-lo;
- d) Perda de infra-estrutura em tecnologia (nos casos em que a terceirização incidiria sobre assuntos relativos à informática); e
- e) Barreiras culturais entre empresas envolvidas na relação de prestação de serviços, ou seja, quando a contratante não se adapta aos métodos utilizados pela contratada para executar ou gerir o serviço passado a sua responsabilidade.

Todos os fatores que caracterizam-se pela não-aplicação da terceirização são aspectos consequentes do estabelecimento da parceria como fundamento do uso da terceirização e, justamente, o desinteresse de empresas pela construção desse tipo de relacionamento na terceirização constitui forte barreira a sua aplicação correta e lucrativa.

3. DESCRIÇÃO DO ESTUDO MULTICASOS

Este capítulo descreve os procedimentos relacionados às operações de comércio exterior antes e após a sua terceirização na Fiat Automóveis S/A. O foco de análise recai sobre um estudo multicasos desenvolvido especificamente nas empresas Fiat Automóveis S/A e SADI do Brasil Ltda., sendo a última a empresa que assumiu essas atividades.

De modo geral, as empresas não terceirizam os processos fundamentais, por questões de detenção tecnológica, qualidade do produto e responsabilidade final sobre o mesmo. A decisão de terceirização deve passar pelo crivo gerencial sobre se efetivamente representa criação de valor para a cadeia. Corrêa (2002, p.370) comenta que empresas podem demitir funcionários e posteriormente contratá-los como pessoa jurídica, enquanto prestadores de serviços, para reduzirem o valor apropriado anteriormente pelos funcionários, na forma de salários e benefícios, por exemplo. Ressalta que “é importante perceber que a prática da terceirização trata-se de realocação da apropriação do valor criado, mais que criação de valor”.

Nos anos 90, no Brasil a competição industrial tornou-se acirrada, devido à abertura da economia ao mercado mundial, à intensificação da criação de blocos econômicos em termos globais, aos avanços tecnológicos e dos meios de comunicação. Assim, o Grupo Fiat reagiu com investimentos na inovação e ações de contenção de custos e de reorganização interna. Em outras palavras, este conjunto de ações traduziu-se em alocar os recursos mais especificamente direcionados para o negócio.

A implementação desta nova estratégia na Fiat Automóveis S/A, pode ser verificada nos exemplos que se seguem: as atividades de manutenção de equipamentos de produção foram terceirizadas para a empresa Comau do Brasil; o abastecimento de materiais na linha de produção (*handling* interno) foi terceirizado para a empresa TNT Logistic; as compras foram terceirizadas para a empresa GM-Fiat World Wide Purchasing; a mecânica e a fabricação de motores foram terceirizadas para a empresa F.A. Powetrain; a contabilidade foi terceirizada para a empresa *Business Solutions* – Divisão Gesco; a elaboração da folha de pagamento foi terceirizada para a empresa Business Solutions – Divisão Recursos Humanos; as atividades de comércio exterior foram terceirizadas para a SADI do Brasil Ltda.

Quanto aos aspectos operacionais, os funcionários permaneceram nos mesmos postos de serviços, executando as mesmas

funções. Porém, começaram a se organizar para executarem serviços de comércio exterior para outras empresas do Grupo Fiat, tais com Magneti Marelli, Teksid e Cofap.

O fluxo de procedimentos das operações de comércio exterior da Fiat Automóveis S/A permaneceu inalterado até o momento em que ocorreu a separação física das empresas, quando a SADI do Brasil Ltda. se instalou no município de Nova Lima-MG. Todos os recursos disponíveis, móveis e utensílios, máquinas e equipamentos de escritório, utilizados para a gestão das operações de comércio exterior na Fiat Automóveis S/A, foram transferidos para Nova Lima. A partir deste momento foram agregando novos funcionários, com know how das outras empresas do grupo.

A SADI do Brasil Ltda., passou a prestar serviços de comércio exterior para a Fiat Automóveis S/A, gerenciando as operações de comércio exterior. Além disso, passou a atender outras empresas do Grupo Fiat, inclusive com a possibilidade de atender novos clientes que não pertencem ao mesmo.

Assim sendo, o estudo multicasos analisará os procedimentos de comércio exterior da Fiat Automóveis S/A e da SADI do Brasil Ltda., ambas do Grupo Fiat.

O estudo multicasos evidencia a empresas do Grupo Fiat, como principal atenção na Fiat Automóveis S/A e SADI do Brasil Ltda. que serão apresentadas a seguir.

3.1. APRESENTAÇÃO DAS EMPRESAS

Para o Grupo Fiat, o período compreendido entre 1990 e 2000, no Brasil constitui-se de uma década em que ocorreu um grande salto, em que o grupo multiplicou seus negócios e marcou sua presença no mercado brasileiro. O grupo terminou o ano de 2000 com um faturamento de R\$ 9,7 bilhões e um conjunto de 16 empresas, exatamente o dobro das empresas que possuía no início da década passada.

São companhias que estão entre as líderes de seus setores, com situação financeira favorável e operam de modo integrado à estratégia global do Grupo Fiat mundial, atuando nos mercados de exportação.

A inauguração da Fiat Automóveis, em Betim/MG, em 1976, é um marco dessa estratégia. Hoje, o Grupo Fiat, no Brasil, produzem automóveis, funde ferro e alumínio, fabricam tratores, colheitadeiras, máquinas para movimentação de terra e circuitos eletrônicos vendem seguros, projeta e constrói sistemas automatizados de produção, forma

pessoal, mantém uma escola com padrões europeus, desenvolve tecnologias e introduz novas profissões.

Em 2000, as empresas do Grupo Fiat, no Brasil, empregaram diretamente, em seu conjunto, 27.117 pessoas, e cerca de 100.000 pessoas indiretamente. A produção industrial acontece em 16 unidades industriais instaladas em Minas Gerais, São Paulo e Paraná.

O Grupo Fiat, no Brasil, representou cerca de 10% das vendas do Grupo Fiat mundial em 2000, além de ser o maior mercado para o Grupo Fiat no mundo, depois da Itália.

Destacam-se, no Grupo Fiat, para fins de estudo a Fiat Automóveis S/A, com a produção e comercialização no cenário internacional e a SADI do Brasil Ltda. que operacionaliza as atividades de comércio exterior para a Fiat Automóveis S.A.

3.1.1. Fiat Automóveis S/A

A Fiat Automóveis S/A está localizada no km 429 da Rodovia Fernão Dias (BR-381), no município de Betim/Minas Gerais, com uma área total de 2.250.000 m², sendo 613.800 m² de área coberta. Este estabelecimento constitui a maior fábrica Fiat do mundo, com uma capacidade instalada para produzir 2.300 veículos por dia, sendo que sua produção atual está em 1.800 veículos por dia.

A Fiat Automóveis S/A tem por objetivo a produção, importação, exportação e venda de veículos a motor em geral, motores, peças de reposição e componentes. De acordo com as notas explicativas às demonstrações contábeis, de 31 de dezembro de 2001 e 2002, a sociedade faz parte do Grupo Fiat, com sede em Turim/Itália, tendo suas operações e investimentos conduzidos ao contexto das estratégias do grupo em nível mundial.

Em março de 2000 a Fiat SpA, holding mundial do Grupo Fiat, e a General Motors Corporation – GMC concretizaram uma aliança pela qual a Fiat SpA tornou-se proprietária de 5,85% das ações da GMC, que, por sua vez, tornou-se proprietária de 20% das ações da Fiat Auto Holdings BV.

Esse acordo previu ainda a formação de duas novas empresas controladas pela Fiat Auto Holdings BV e GMC, com participação igual, englobando em uma as atividades de compras e, em outra, o desenvolvimento e produção de motores e transmissão das duas empresas na Europa, América do Sul, África e Oriente Médio.

A implantação desse acordo entre as empresas citadas resultou no Brasil:

Na criação da GM-FIAT Worldwide Purchasing do Brasil Betim Ltda. e da GM-FIAT Worldwide Purchasing do Brasil São Caetano do Sul Ltda., ambas vinculadas às atividades de compras, e cujo controle é realizado através da GM-FIAT Worldwide Purchasing BV, empresa com sede em Amsterdã, Holanda, controlada pela Fiat Auto Holdings BV e General Motors Corporation; e

Na criação da F.A. Powertrain Ltda. e da GM Powertrain Ltda., empresas que concentram no Brasil as atividades de produção de motores e transmissões através de uma holding, a PTC holdings do Brasil Ltda., a qual era controlada pela Fiat Automóveis S/A e pela General Motors Corporation. Em 28 de março de 2001, atendendo as estratégias do Grupo Fiat, a Sociedade alienou sua participação na PTC Holdings do Brasil Ltda. para a FIAT Auto Holdings BV, na Holanda.

A criação das empresas mencionadas ocorreu através da alocação de contribuições de capital, de ativos e passivos operacionais, até então de propriedade da Fiat Automóveis S/A e da General Motors do Brasil.

A Fiat Automóveis S/A possui 17.300 empregados, sendo 8.300 empregados diretos e 9.000 empregados indiretos. As 10 maiores montadoras do mundo estão instaladas no Brasil. Diante deste fato, a Fiat Automóveis S/A investe por ano R\$ 500 milhões em tecnologia e inovação para ficar entre as maiores montadoras do país.

A gama de veículos produzida pela Fiat Automóveis S/A é dividida em vários modelos, com seus derivados de diferentes motorizações, totalizando uma diversificação de aproximadamente 200 versões de veículos. Os modelos de veículos são divididos em: Dobló – passageiro e cargo; Uno; Palio hatch, sedan e station wagon; Brava; Marea sedan e station wagon; Stilo; Fiorino; e Strada.

Para atender a demanda nacional e internacional, a Fiat Automóveis S/A diversifica sua produção de acordo com as necessidades no mercado de destino. Para o mercado nacional, produz todos os modelos com motorizações, variando entre 1.000 a 2.400 cilindradas e utilizando combustível à gasolina e álcool.

A Fiat Automóveis S/A atua no comércio exterior, comercializando seus produtos na comunidade européia, principalmente na Itália, França, Alemanha, Bélgica, Holanda, Dinamarca, Espanha, Portugal, Grécia e Suíça.

Na América Latina, concentra suas operações de comércio exterior na Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai, Colômbia, Bolívia, Venezuela, Equador, Costa Rica, Cuba, México, El Salvador, Jamaica e Haiti.

No continente africano, as operações estão concentradas no Marrocos, Nigéria, Serra Leoa, Angola, África do Sul e Madagascar. Na Oceania, os principais países importadores são Nova Zelândia e Nova Caledônia. No continente asiático, a China e a Índia constituem os maiores clientes importadores.

Na China foi inaugurada recentemente uma fábrica de automóveis da marca Fiat, com a qual são feitas operações de intercâmbio de tecnologia e componentes para minimizar os custos industriais.

A Fiat Automóveis S/A se instalou no Brasil em 1976. Desde então vem consolidando sua permanência no comércio nacional, mas também no comércio internacional. Neste sentido faz investimentos constantemente, na busca de novas oportunidades de negócios e para manter-se em crescimento, bem como acompanhar o desenvolvimento do país e do mercado internacional.

3.1.2. SADI do Brasil Ltda.

A SADI do Brasil Ltda. foi criada, no Brasil, em 1998, fruto de uma estratégia de negócios, em consequência de uma nova filosofia do Grupo Fiat de concentrar-se em seu core business e terceirizar as funções administrativas.

Está localizada no município de Nova Lima/Minas Gerais, na região metropolitana de Belo Horizonte. As principais atividades se concentram na gestão de comércio exterior, nas áreas de importação, exportação, câmbio, *reporting* e desembaraço aduaneiro, num contexto de soluções tecnológicas avançadas. Para tanto conta com uma divisão de profissionais distribuídos nos escritórios de Minas Gerais, São Paulo e Paraná, totalizando mais de 100 funcionários. Também está presente em outros países, tais como, Argentina, Bélgica, Inglaterra, Espanha, Polônia, Alemanha, França e Itália.

A SADI do Brasil Ltda. tem como objetivo colocar em prática a gestão de serviços administrativos, que permite ao cliente otimizar os custos de gestão dos respectivos negócios, garantindo-lhes os melhores padrões de qualidade e elevada competitividade, atuando nas atividades de câmbio, consultoria aduaneira, contabilidade e reporting, exportação e importação.

No câmbio, as principais atividades são: controlar o procedimento financeiro e comercial; controlar contas a receber de faturamentos de exportação; controlar, efetuar os pagamentos de importação de materiais e serviços; receber os pagamentos de

exportações de materiais e serviços; elaborar fluxo de caixa em moeda estrangeira; elaborar registros das operações financeiras junto ao sistema integrado do Banco Central do Brasil (SISBACEN); elaborar documentos relativos ao fechamento de câmbio para envio ao banco; intervir junto ao Banco Central do Brasil nos processos atípicos, não previstos em lei; controlar as operações de adiantamento de contrato de câmbio e adiantamento sobre cambiais entregues; e manter o arquivo dos processos de importação e exportação.

Na consultoria aduaneira, as principais atividades são: acompanhar as mudanças nas legislações aduaneiras, cambiais e comerciais que produzem impactos nas importações e exportações; manter os clientes informados das exigências legais e normas que regem as operações de comércio exterior no Brasil e no Mercosul; manter os clientes informados dos acordos bilaterais e plurilaterais negociados pelo Brasil; e propor aos entes governamentais, diretamente ou através de entidades de classe, melhorias na legislação e/ou normas de comércio exterior.

Na contabilidade e *reporting*, as principais atividades são: efetuar registro contábil das importações financiadas e à vista; efetuar registro contábil das exportações financiadas e à vista; calcular os encargos e variação cambial; elaborar posição diária do ativo e passivo sujeito à variação contábil; efetuar registro contábil dos pagamentos e recebimentos em moeda estrangeira; e controle estatístico dos processos de exportação e importação.

Na exportação, as principais atividades são: acompanhar e orientar os clientes durante as negociações; receber os pedidos e fazer análise técnica das exportações; promover os registros de exportação no SISCOMEX; elaborar os registros de crédito no SISCOMEX; emitir documentos de exportação; enviar instruções de embarque aos despachantes e agentes; acompanhar a parametrização de documentos na Receita Federal; comunicar os importadores sobre a ocorrência dos embarques; e enviar documentos de embarque ao importador.

Finalmente, na importação as principais atividades são: analisar os tratamentos administrativos, tributários e cambiais das importações; recepcionar e analisar os documentos de importação; emitir instruções e autorizações de embarque; preparar despacho aduaneiro das importações; registrar as declarações de importação no SISCOMEX; controlar a chegada das mercadorias nos locais de embarque; executar e administrar o desembaraço aduaneiro das importações; alimentar o lançamento de todos os dados nos sistemas de gestão; e emitir notas fiscais de entrada das mercadorias importadas.

A SADI do Brasil Ltda. tem a missão de oferecer um serviço em comércio exterior para as empresas do Grupo Fiat, dando suporte técnico nas atividades de importação e exportação.

3.2. GESTÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR

Devido às constantes modificações legais nos sistemas de comércio exterior dos diferentes países, os procedimentos nesse setor mudam constantemente, toda vez que são introduzidos no sistema novos dispositivos legais.

Os profissionais desse setor de atividade devem acompanhar detalhadamente todas as modificações na área em que atuam. Essas modificações refletem a política de comércio exterior que está sendo adotada pelo país emissor naquele momento, levando-se em conta que qualquer modificação reflete em todos os outros países que mantêm comércio com o mesmo.

Contudo, tanto o Departamento de Operações em Moeda Estrangeira da Fiat Automóveis S/A, na época, e a SADI do Brasil Ltda., atualmente, requerem uma equipe de profissionais especializados, que executam os procedimentos de comércio exterior, a fim de contribuir para a excelência da gestão de comércio exterior do Grupo Fiat.

As empresas operantes no comércio internacional praticam de uma forma geral os mesmos procedimentos de comércio exterior. Porém, cada empresa possui uma gestão de comércio exterior voltada para os seus interesses. Desta forma, o estudo requer os entendimentos da gestão de comércio exterior da Fiat Automóveis S/A e da SADI do Brasil Ltda.

3.2.1. Gestão na Fiat Automóveis S/A

A gestão das operações de comércio exterior, na Fiat Automóveis S/A, era de competência do Departamento de Operações em Moeda Estrangeira, sob a responsabilidade da Diretoria Administrativa Financeira, dividido nos setores de exportação e importação, câmbio e controle. Estas funções podem ser observadas na Figura 19.

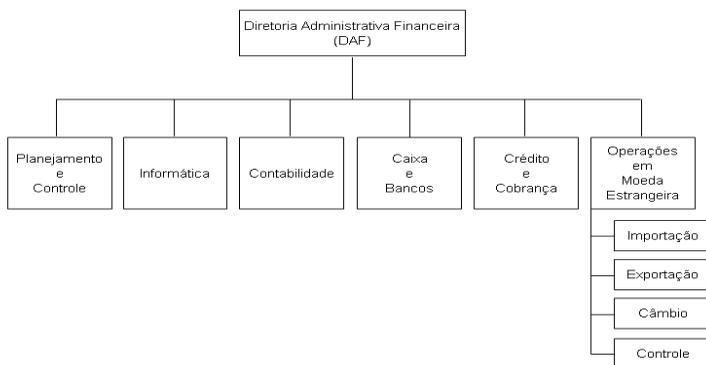


Figura 19: Estrutura da Diretoria Administrativa Financeira da Fiat Automóveis S/A antes da terceirização

Fonte: elaborada pelo autor.

O setor de importação exercia a responsabilidade de processar a interação de matérias-primas, máquinas e equipamentos e bens da Fiat Automóveis S/A. O setor de exportação respondia pelas remessas com ou sem cobertura cambial para o exterior. O setor de câmbio respondia pela compra e venda de moedas estrangeiras. O setor de controle desempenhava a função de *reporting*, efetuando controles para gerenciamento das atividades de comércio exterior.

A Fiat Automóveis S/A não tinha uma gestão de comércio exterior centralizada. Em cada diretoria havia um departamento responsável pelas atividades de comércio exterior pertinente à sua área, ou seja, na diretoria comercial existia o departamento de vendas para mercados externos; na diretoria industrial o departamento de logística operativa; na diretoria de compras o departamento de compras internacionais; e na diretoria financeira o departamento de operações em moeda estrangeira.

No caso do presente estudo, descreve-se as gestões de importação e exportação que eram praticadas pelo Departamento de Operações em Moeda Estrangeira e as gestões praticadas atualmente pela SADI do Brasil Ltda.

3.2.1.1. Gestão de importação na Fiat Automóveis S/A

A gestão de importação da Fiat Automóveis S/A era responsável pela preparação de documentos e desembaraço de todos os produtos adquiridos do exterior e consumidos pela própria Fiat. Os principais produtos importados eram máquinas e equipamentos para aprimoramento da produção; veículos em CBU ou CKD para comercialização e produção no Brasil, respectivamente; matérias-primas para a produção de veículos; e outros utensílios de acordo com as necessidades da empresa.

De certa forma toda a fábrica da Fiat Automóveis era envolvida com o processo de importação. Todavia, os setores mais diretamente envolvidos eram:

- a) Logística Operativa;
- b) Logística – Gestão Transporte de Materiais (GTM);
- c) Logística – Distribuição de Produtos Acabados (DPA)
- d) Compras Internacionais;
- e) Sistemas; e
- f) Operações em Moeda Estrangeira.

A Logística Operativa se encarregava de informar as quantidades, características dos veículos e previsão de expedição para o Brasil. A partir do momento que os veículos estavam produzidos e aptos a serem expedidos, a Logística Operativa recebia um relatório, via sistema informático, com todos os dados dos veículos e as repassava para todos os setores envolvidos para suas devidas providências.

A Logística – GTM tinha a responsabilidade de controlar o fluxo de transporte de mercadorias, especialmente aquelas destinadas ao abastecimento da produção, principalmente se o material era importado. Sua principal atividade era providenciar o transporte das mercadorias importadas, após o desembaraço na alfândega, e enviá-las para as dependências da Fiat Automóveis S/A

A Logística – DPA atuava como distribuidora dos veículos importados. Após o desembaraço dos veículos nos portos, havia uma equipe de profissionais da Fiat Automóveis S/A que inspecionava os veículos e providenciava a tropicalização dos mesmos.

A inspeção tratava-se da verificação se o veículo tinha sofrido alguma avaria no transporte. No caso da tropicalização eram providenciados a limpeza dos veículos, retirando a cera de proteção e regulagens dos motores para aclimação do motores em terra brasileira.

Como o Brasil tem uma extensão continental, os veículos embarcados na Itália eram desembarcados em portos estrategicamente definidos pela Logística – DPA. Assim, os veículos destinados às regiões norte e nordeste do país desembarcavam no porto de Recife/PE, os veículos destinados às regiões sudeste e centro-oeste desembarcavam nos portos do Rio de Janeiro/RJ e Santos/SP e os veículos destinados à região sul desembarcavam no porto de Paranaguá/PR.

O setor de Compras Internacionais encarregava-se da negociação de compra dos materiais. Estes materiais eram divididos em 2 grupos, o primeiro compreendia o grupo dos materiais diretos, ou seja, materiais envolvidos diretamente no processo produtivo. O segundo grupo compreendia os materiais indiretos, aqueles que não estavam envolvidos diretamente com o processo produtivo. Após a concretização da compra, o setor de compras Internacionais providenciava a comunicação aos demais setores envolvidos, informando as características da negociação para que os outros setores tomassem as devidas providências. O responsável principal era o Departamento de Operações em Moeda Estrangeira, que preparava os documentos para o desembarço da mercadoria.

O Departamento de Sistemas era responsável pelos desenvolvimentos de *softwares*, que geravam informações diárias a respeito das mercadorias importadas, a sua interferência nos fatos financeiros e nos registros contábeis da Fiat Automóveis S/A

Por fim, o Departamento de Operações em Moeda Estrangeira, autorizado pelo setor de Compras e de posse das informações técnicas do setor requisitante, dava início ao processo de importação com a preparação dos documentos e apresentação aos órgãos públicos para autorização do embarque no exterior, bem como os procedimentos preliminares para desembarço da mercadoria no porto de destino.

A gestão das importações da Fiat Automóveis S/A era executada por um sistema denominado FATIMP (Faturamento de Importação), que concentrava as seguintes atividades: entrada de dados; relatórios; alterações; consultas; tabelas; interfaces; e utilitários.

Cada atividade corresponde a um conjunto de procedimentos a serem executados pelo interventor do processo de importação. Embora sejam atividades distintas, estão inter-relacionadas e se completam ao longo do processo de aquisição dos bens. Os procedimentos que compreendem cada módulo, na empresa objeto de estudo, são os apresentados no Quadro 2.

<p>Entrada de dados: Fatura comercial/Conhecimento de embarque; Declaração de importação; Despacho de trânsito aduaneiro - DTA; Despesas e impostos; Fatura pro-forma; Fatura EADI; Cronológico; e Cadastro de taxa de câmbio. Relatórios: Remessa de documentos – RD; Desembarço por navio; Desembarço aéreo; Impostos relevantes; Anexo acordo automotriz (MERCOSUL); Extrato contrato de câmbio; Controle admissão temporária; Protocolo envio Declaração de Importação ao câmbio; Balanço de divisas; Pendências no fechamento; Posição de desembarço marítimo; Utilização de contrato; Pendência de digitação de DI; Faturamento EADI; Processo canal cinza; Análise fechamento importação; Drawback; e Posição de desembarço.</p>	<p>Alterações: Atualização de dados via aérea; Atualização liberação DI's; Atualização impostos da DI; Admissão temporária Despesas e impostos; Fatura pro-forma; Fatura EADI; Cronológico; e Cadastro de taxa de câmbio. Consultas: Dados gerais FATIMP; Licença de Importação – LI prévia (p/desenho); Legislação de comércio exterior; Conferência prestação de contas; Cronológico; e Licença de Importação – LI prévia (p/descrição). Interfaces: World Material Flow – WMF. Utilitários: Transferência para arquivo morto; Consistência do FATIMP; Fechamento do mês; Fechamento Drawback; e Cadastro nova moeda.</p>
---	--

Quadro 2: Procedimentos de importação executados no FATIMP

Fonte: elaborado pelo autor.

O processo de gerenciamento de todas as atividades relacionadas com a área de importação requer atenção especial, haja visto que existe uma legislação de importação mais complexa do que a legislação de exportação e que trata-se da entrada de mercadorias no país, conseqüentemente, também uma saída de divisas do país. Para tanto o profissional deverá estar atento ao receber os documentos de

importação apresentados pelo vendedor e verificar se estão conforme as estipulações do contrato de venda, para, em seguida, receber a mercadoria no porto de destino combinado.

A prática de gestão de importação pode ser executada independente da gestão de exportação, mas também existe a vinculação entre as duas gestões, que tanto pode ser importação equiparada a uma exportação ou vice-versa.

3.2.1.2. Gestão de exportação na Fiat Automóveis S/A

A gestão de exportação da Fiat Automóveis S/A era responsável pela preparação de documentos e embarque de todos os produtos manufaturados em seu estabelecimento de Betim. Os principais produtos comercializados eram: veículos montados, em CBU (*Completely Built-Up*); veículos desmontados, em CKD (*Completely Knocked Down*); partes e peças; motores.

No que diz respeito aos procedimentos de operações de exportação de veículos em CBU, compreendiam a emissão de documentos, utilizados nas fases de desembarço e embarque de mercadorias; e, posteriormente, negociações com bancos, para recebimento das divisas através das operações de câmbio.

Os setores envolvidos na gestão de exportação de veículos em CBU na Fiat Automóveis S/A eram:

- a) Logística Operativa;
- b) Vendas Mercado Externo;
- c) Logística – Distribuição de Produtos Acabados (DPA);
- d) Sistemas; e
- e) Operações em Moeda Estrangeira.

A Logística Operativa se encarregava de recepcionar os pedidos enviados pela matriz (Fiat Auto SpA), via sistema informático, correspondentes a comercialização no mercado europeu. Após o recebimento dos pedidos eram feitas verificações para averiguar se os pedidos eram produtíveis, ou seja, pedidos que estavam de acordo com as especificações de produção. Caso contrário, fazia-se uma comunicação à Fiat Auto SpA para regularizar o pedido, tornando-o produtivo.

O Departamento de Vendas Mercado Externo tinha a responsabilidade de comercializar os produtos para países da América Latina, denominados estrategicamente de países emergentes. Após a

conclusão da venda era providenciada a programação da produção junto à Logística Operativa e emissão da instrução de faturamento de exportação. Esta instrução era encaminhada ao Departamento de Operações em Moeda Estrangeira para emissão de documentos e efetivação do embarque.

Um pedido corresponde a uma unidade de veículo, com suas características específicas em função da versão e mercado de destino. A programação da produção era de 8 semanas após a colocação do pedido. Toda semana chegava da Itália um lote de pedidos fazendo com que houvesse uma programação da produção e, conseqüentemente, uma programação de expedição em função da disponibilidade de transporte.

A Logística – DPA tinha a responsabilidade de verificar a programação de navios e providenciar a reserva de praça para embarque dos veículos. Paralelamente a cada lote de veículos produzidos era providenciada a emissão das notas fiscais e posterior expedição para o porto de embarque, que geralmente era o do Rio de Janeiro, devido a sua proximidade da fábrica.

O Departamento de Sistemas, além de desenvolver programa de gerenciamento de atividades de todos os setores da Fiat Automóveis S/A, executava atividades de processamento de dados, de acordo com as solicitações dos usuários, emitindo relatórios e promovendo interfaces com órgãos do governo para transferências de dados, tais como: emissão de registros de exportação, solicitação de declaração de despacho, aviso de presença de carga, além das transações nas operações de câmbio.

Concomitantemente às atividades executadas pela Logística Operativa e DPA e pelo Departamento de Sistemas, o Departamento de Operações em Moeda Estrangeira providenciava a emissão de documentos para o desembarço e embarque de mercadorias e posterior negociação das operações de câmbio.

A partir da emissão da nota fiscal de saída, executava-se o fechamento do lote para embarque dos veículos, geralmente com 72 horas antes do embarque para o primeiro lote. A partir deste momento, eram efetivados lotes de veículos para completar a reserva de espaço no navio. Estas atividades eram denominadas de fase pré-embarque ou Fase 45. Em seguida era processado o envio de informação, via EDI, para emissão dos Registros de Exportação no SISCOMEX.

O Departamento de Operações em Moeda Estrangeira atuava imediatamente, providenciando os documentos para o desembarço das mercadorias, instruindo e acompanhando o despachante nos rituais de desembarço e embarque da mercadoria, além de instruir como deveriam ser emitidos os conhecimentos de embarque.

Para a fase do pré-embarque eram emitidos os seguintes documentos:

- a) Nota Fiscal de saída;
- b) Registro de Exportação (RE), no SISCOMEX;
- c) Fatura Comercial;
- d) Romaneio de mercadorias; e
- e) Instruções de embarque para o despachante.

Após o embarque era complementada a documentação do processo de exportação, para posterior negociação junto ao banco; efetivação do câmbio; e envio ao cliente (importador) para desembaraço no local de destino.

Para a fase do pós-embarque eram emitidos os seguintes documentos:

- a) Conhecimento de embarque;
- b) Manifesto de carga;
- c) Certificado de seguro;
- d) Certificado de origem;
- e) Fatura consular; e
- f) Saques.

Para cada embarque havia um processo com a sua respectiva numeração. Este processo era acompanhado por um analista de exportação que imputava os dados no sistema FATEXP, além de executar o controle das operações de exportação, emitia os documentos necessários ao andamento do processo.

O FATEXP atendia a todas as atividades de exportação, anteriores e posteriores ao embarque, processando os dados imputados pelo usuário do sistema após uma análise do pedido de exportação e do documento de crédito, exceto na transmissão e recepção de dados com o sistema SISCOMEX.

Os dados para execução do processo eram imputados no sistema, de acordo com o tipo de mercadoria e país de destino, além das atividades inerentes ao processo de exportação, como atualização de tabelas auxiliares, emissão de relatórios de controle, pesquisa de dados, execução de back-up de segurança e transferência de dados para arquivo morto.

No FATEXP existia módulo específico para execução dos processos de exportação. O módulo de seleção de faturamento era

dividido em função do tipo de mercadoria: veículos em CBU; veículos em CKD; partes e peças; outras mercadorias; e utilitários.

O módulo de faturamento de veículos em CBU era dividido de acordo com a destinação das mercadorias, destacando-se as mais comuns, ou seja, com maior volume de operações, sendo: Centro Europa/Argentina; Países Emergentes; e Exportações Especiais/Sem Cobertura Cambial – SCC.

Para a operação de exportação de veículos em CBU eram executados, no FATEXP, os seguintes procedimentos: cadastro de processo; atualização de dados de transporte (data de embarque e averbação de embarque); cadastro do número do registro de exportação (RE – SISCOMEX) e o número da declaração para despacho de exportação – DDE; faturamento; atualização com os dados de emissão do certificado de origem e remessa de documentos para o importador; emissão de relatórios; emissão de capa de processo; atualização de dados para faturamento de veículos destinados ao mercado venezuelano; e aviso de embarque.

Após a efetivação do embarque, comunicava-se ao importador os dados da expedição e, dependendo da forma de pagamento, providenciava-se a remessa dos documentos originais.

De acordo com a estratégia da empresa, no seu devido momento, era negociada a moeda estrangeira, na maioria das vezes Dólares norte-americanos, ou Lira italiana, o setor de câmbio operacionalizava as vendas em moedas estrangeiras no melhor momento, para beneficiar-se da taxa de câmbio.

O setor de controle, de posse das informações dos processos de exportação, registrava os dados em seus controles para possíveis consultas e geração de relatórios para tomada de decisão, além de efetuar controles para baixa de financiamentos e benefícios de regimes especiais, tais como o drawback.

O setor de exportação mantinha um vínculo estreito com o setor de importação, sendo que em alguns momentos o processamento das operações era conjunto. Existiam algumas situações de exportação temporária ou importação temporária. Determinados bens teriam que ser enviados ao exterior para reparos e posteriormente voltar ao país. Existiam, também, situações em que determinados bens teriam que entrar no país para testes ou reparos e posteriormente deviam voltar para o seu país de origem. Uma série de atividades cujas técnicas devem ser dominadas pelos profissionais da área.

A matéria compreende as operações administrativas e comerciais, os armazenamentos, os transportes, os seguros e os pagamentos.

Foram apresentadas as gestões de importação e de exportação que eram executadas pela Fiat Automóveis S/A e que foram terceirizadas para a SADI do Brasil Ltda. que executa atualmente as mesmas atividades. O estudo requer a descrição das atividades executadas pela SADI do Brasil Ltda., da mesma forma que foi descrito as atividades da Fiat Automóveis S/A.

3.2.2. Gestão na SADI do Brasil Ltda.

A gestão das operações de comércio exterior executadas pela SADI do Brasil Ltda. são realizadas pelas áreas de exportação, importação, câmbio, *reporting* e desembaraço aduaneiro.

Na área de importação, para atender aos seus clientes, executa as seguintes atividades: analisa o tratamento administrativo, tributário e cambial das importações; recebe e analisa os documentos de importação; emite instruções e autorizações de embarque; prepara despacho aduaneiro das importações; registra as declarações de importação no SISCOMEX; controla a chegada das mercadorias nos locais de embarque; executa e administra o desembaraço aduaneiro das importações; alimenta o lançamento de todos os dados nos sistemas de gestão; emite notas fiscais de entrada das mercadorias importadas; e controla os custos com a cadeia logística.

Na área de exportação, as atividades concentram-se em: acompanhar e orientar os clientes durante as negociações; receber os pedidos e fazer análise técnica das exportações; promover os registros de exportação no SISCOMEX; elaborar os registros de crédito – RC no SISCOMEX; emitir documentos de exportação; enviar instruções de embarque aos despachantes; acompanhar a parametrização de documentos na Receita Federal; notificar os importadores sobre a ocorrência dos embarques; enviar documentos de embarque ao importador; e registrar os dados da exportação no sistema de gestão.

As atividades da área de câmbio e *reporting* estão relacionadas com a efetivação dos registros contábeis das importações financiadas e à vista, além de efetuar registro contábil das exportações financiadas e à vista; calcular os encargos e variação cambial; elaborar posição diária do ativo e passivo sujeito à variação contábil; efetuar registro contábil dos pagamentos e recebimentos em moeda estrangeira; arquivar a documentação das operações de comércio exterior para fiscalização da

Receita Federal, Banco Central do Brasil e auditorias internas e externas; e emitir relatórios de acompanhamentos de regimes especiais, tais como Drawback, Befiex e Regime Automotivo.

Descreve-se a seguir, os detalhes da gestão das operações de importação e de exportação executada pela SADI do Brasil Ltda. para a Fiat Automóveis S/A.

3.2.2.1. Gestão de importação na SADI do Brasil Ltda.

O processo de gerenciamento das atividades relacionadas à área de importação é através do sistema e-COMEX - Importação, com interface dos sistemas das empresas envolvidas (clientes). Compreende todas as atividades de importação, desde a entrega da mercadoria pronta para o embarque no local de origem, até o estabelecimento do importador. Gerencia e acompanha também os aspectos relativos ao transporte da mercadoria, chegada da mercadoria no país importador, descarga, liberação junto a repartições aduaneiras e entrega da mercadoria no estabelecimento do importador.

Para tanto, o sistema e-Comex – importação permite atender todas as necessidades do importador, através da emissão de relatórios gerenciais, informando as performances da importação, referentes a preço, prazo, custo e aspectos fiscais. Conseqüentemente, o importador se beneficiará nas tomadas de decisões quanto a melhor forma de se trazer o material importado ao menor tempo e custo.

O *input* para o início do processo é dado pelo cliente, neste caso a Fiat Automóveis S/A, através da RA - *Raccolta Aquisti*, em português pedido de compra, que contém as especificações da mercadoria, dados do fornecedor, *incoterms*, além da forma de pagamento, valores que alimenta o fluxo de caixa, para provisões de despesas.

A cada processo de importação é atribuído um número de registro, denominado UI – Unidade de Importação, pelo qual identifica-se o cliente, o tipo de mercadoria, a época do evento e um número seqüencial para controle.

Na Figura 20 observa-se o fluxo dos procedimentos das operações de importação executados pela SADI do Brasil Ltda.

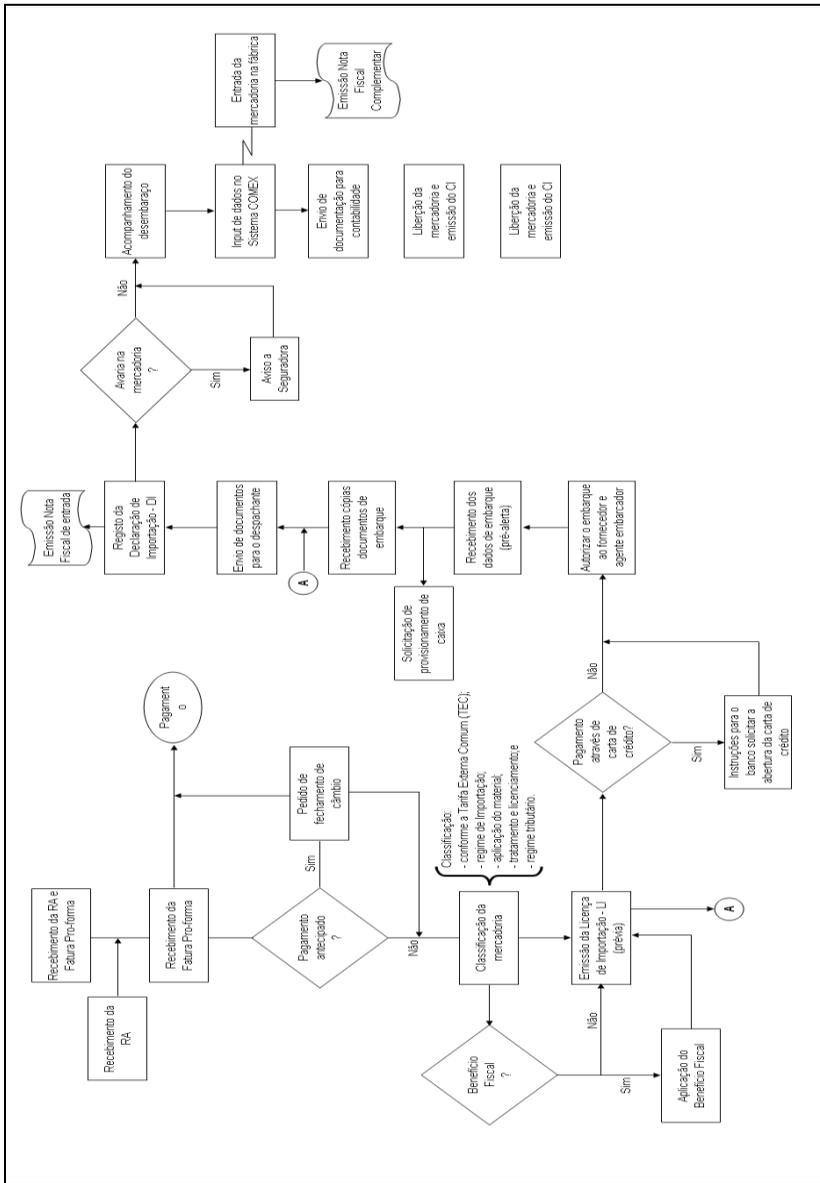


Figura 20: Fluxo do processo de importação na SADI do Brasil Ltda.

Fonte: elaborada pelo Autor.

O fluxo do processo de importação na SADI do Brasil Ltda. apresenta os principais procedimentos de importação. Estes independem do tipo de mercadoria ou cliente, à exceção da Fiat Automóveis S/A que requer uma verificação específica quanto aos benefícios fiscais destinados ao setor automotivo ou Drawback.

Com o incremento do processo de informatização na Fiat Automóveis S/A, no início da década de 90, houve uma significativa modificação nos procedimentos de comércio exterior, tornando-os mais ágeis e aproximando os clientes, fornecedores, despachantes e órgãos governamentais. De uma certa forma, a SADI do Brasil Ltda., ao final da década de 90, vem dar continuidade ao processo de informatização dos procedimentos de comércio exterior e evoluindo em alguns aspectos que permitem gerenciar as importações e exportações, não somente da Fiat Automóveis S/A, mas também de outras empresas (seus clientes).

3.2.2.2. Gestão de exportação na SADI do Brasil Ltda.

As exportações do Grupo Fiat vêm passando, nos últimos anos, por uma série de transformações, tornando-se mais dinâmicas face ao crescimento e à diversificação dos produtos exportados. Desta forma, a SADI do Brasil Ltda. utiliza um sistema informatizado, denominado COMEX, desenvolvido em 2 módulos, o e-Comex – Exportação e o e-Comex – Importação, com as devidas interfaces com os sistemas corporativos das empresas envolvidas no comércio exterior.

O sistema e-Comex - Exportação permite acompanhar o desenvolvimento das exportações, desde o início do processo, até a entrega da mercadoria ao cliente no exterior, com seus documentos específicos e padronizados. Não basta cumprir as normas do país exportador, é necessária a preparação dos documentos face às exigências do país importador, a fim de não causar atropelos no desembaraço aduaneiro e na tramitação cambial de exportação.

O sistema e-COMEX permite uma avaliação permanente para averiguar o andamento das operações de comércio exterior. Permite também a emissão de relatórios gerenciais, de acordo com as necessidades dos clientes e das empresas.

Na medida em que vão ocorrendo os procedimentos de exportação, os dados são registrados no sistema e-COMEX. Assim, nas instruções para exportação, constam os dados básicos para o início do processo. Os dados constantes da instrução de exportação são: nome e endereço do importador; país de destino da mercadoria; dados da mercadoria (quantidade, tipo, peso líquido/bruto, preço unitário/total na

moeda negociada, dimensões, volume); condições de venda com valores discriminados da mercadoria, do frete e seguro; modalidade de pagamento (com ou sem cobertura cambial); tipo de transporte e local de embarque.

Os procedimentos quanto às modalidades de pagamento, se for pagamento antecipado, é verificado junto ao setor de controle se o contrato de câmbio foi devidamente fechado para dar prosseguimento à operação de exportação. Se o pagamento for em cobrança à vista, é também consultado o setor de controle quanto ao envio dos documentos de embarque. Esta autorização é fornecida de acordo com a credibilidade do cliente.

Se o pagamento for cobrança a prazo, requer uma análise da viabilidade de um financiamento acima de 180 dias, e das condições para emissão do registro de crédito. Se o pagamento for através de carta de crédito, o documento de crédito é analisado previamente ao embarque para certificação da possibilidade do cumprimento das particularidades impostas pelo crédito. Sendo constatada qualquer discrepância, será solicitada ao cliente a devida emenda.

O número do processo de exportação segue uma numeração seqüencial da SADI do Brasil Ltda., que identifica as características da exportação quanto à empresa e mercadoria. Este número consta de todos os documentos de exportação, inclusive na nota fiscal e registro de exportação.

Na expedição da mercadoria para o local de desembarço, existe uma instrução contendo os dados essenciais da exportação para a emissão da nota fiscal e saída da mercadoria do estabelecimento do cliente.

A partir da emissão da nota fiscal, no estabelecimento do cliente existe uma interface que transita informações, as quais possibilitam a confecção dos seguintes documentos: Declaração de Despacho de Exportação; relação de nota fiscal; créditos presumidos de IPI; e *Transfer Prace*.

Os dados recebidos da nota fiscal são: número, série e data das notas fiscais; valores; descrição das mercadorias; peso bruto e líquido; taxa cambial; data de validade da nota fiscal; e número da autorização de identificação de documentos fiscais.

Na interface com o SISCOMEX obtém-se o RE - Registro de Exportação, com todos os dados da exportação, inclusive o valor do frete ou seguro internacional, dependendo da condição de venda negociada junto ao importador, anteriormente ao embarque.

Após a obtenção do RE, através do SISCOMEX, faz-se uma interface com o sistema e-COMEX, alimentando as informações relativas ao RE. A transição de dados para a emissão de RE's ocorre através da interface com o SISBACEN, via arquivos batch.

De acordo com as exigências de cada país são confeccionados os documentos inerentes à exportação, no idioma do país importador, como as faturas comerciais e anexos, romaneio de mercadorias, certificado de origem, certificado de seguro, nota de débito e peso. Embora a maioria dos documentos de exportação sejam padronizados, alguns países exigem documentação específica de acordo com o produto e a legislação.

A instrução para despacho aduaneiro é enviada ao despachante contendo as características do embarque, acompanhada da relação do RE e notas fiscais, para que o mesmo proceda a elaboração do DDE/DSE no SISCOMEX e desembaraço da mercadoria junto à repartição aduaneira.

Realizado o embarque da mercadoria, o despachante informa para o setor de exportação todos os dados deste embarque, inclusive os números dos DDE's ou DSE's e os embarques parciais. Caso ocorram embarques parciais, toda a documentação de exportação deverá ser refeita. Desta forma, o sistema é flexível para proceder as alterações dos documentos já emitidos.

Para finalizar o processo de exportação executam-se os seguintes procedimentos:

- a) confirmação do embarque;
- b) comunicação do embarque ao importador;
- c) envio de documentos para o setor de câmbio e ao importador;
- d) solicitação de emissão de nota fiscal complementar;
- e) acompanhamento da averbação;
- f) comprovação de Drawback; e
- g) arquivamento do processo.

A confirmação do embarque compreende o registro da data de embarque no sistema COMEX, a fim de confirmar a exportação e informar ao câmbio que os valores previstos a embarcar foram efetivados.

A comunicação de embarque ao importador é uma formalidade, onde se comunica todos os dados pertinentes à exportação: data prevista de chegada da mercadoria ao destino, veículo transportador da

mercadoria, número do conhecimento do embarque, número do processo, portos de saída e destino, valor do frete, e outras informações de acordo com a solicitação do importador.

O envio de documentos ocorre através de banco autorizado ou diretamente ao importador, de acordo com as instruções já pré-determinadas pelo cliente. O banco receberá também cópias dos documentos de embarque e dados do DDE, para que possa aplicar o contrato de câmbio através do SISCOMEX.

Após o embarque da mercadoria é emitida uma nota fiscal complementar com os valores da diferença de taxas, entre a data da nota fiscal e a data do embarque, para que seja contabilizado este valor.

A averbação de embarque é o ato do registro no SISCOMEX dos dados do embarque para o encerramento da exportação perante a Receita Federal e para permitir ao banco a aplicação do contrato de câmbio.

A comprovação do drawback é a preparação dos documentos para comprovação das importações amparadas pelo regime especial em questão.

Finalmente ocorre o arquivamento do processo, que é o armazenamento do processo de exportação fisicamente em arquivos, podendo também ser micro filmado, contendo toda a documentação relativa ao embarque da mercadoria após a averbação do processo.

A partir da descrição do estudo multicasos apresentado neste capítulo, o capítulo seguinte apresenta a análise comparativa dos procedimentos nas operações de comércio exterior de ambas as empresas, comparando a gestão dos processos de importação e exportação.

4. ANÁLISE COMPARATIVA DOS PROCEDIMENTOS NAS OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR DAS EMPRESAS DO ESTUDO MULTICASOS

O presente capítulo apresenta uma análise comparativa dos procedimentos nas operações de comércio exterior executados, até o dezembro de 1997, pela Fiat Automóveis S/A e, a partir de 1998, pela SADI do Brasil Ltda., como prestadora de serviços de comércio exterior, enquanto empresa terceirizada.

No desenvolvimento deste capítulo, realiza-se inicialmente a análise dos procedimentos de comércio exterior executados na Fiat Automóveis S/A e na SADI do Brasil Ltda. Na seqüência apresenta-se as congruências e divergências desses procedimentos. Por fim, procede-se à uma análise comparativa dos procedimentos nas operações de comércio exterior em ambas as empresas.

4.1 PROCEDIMENTOS NAS OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR

Os procedimentos de comércio exterior constituem as atividades executadas durante a existência do processo, no caso da exportação, desde a solicitação de envio da mercadoria ao importador até a liquidação do pagamento. No caso da importação, inicia-se com a solicitação da compra da mercadoria até a sua chegada no estabelecimento do importador.

Nos procedimentos de exportação, existem dois momentos distintos. O primeiro, diz respeito à preparação dos documentos para desembarço e embarque da mercadoria. O segundo refere-se à preparação dos documentos para recebimento do pagamento e envio dos mesmos ao importador para que proceda o desembarço e recepção da mercadoria no país de destino.

Nos procedimentos de importação, existe um step único de recepção dos documentos do exportador e preparação para o desembarço da mercadoria. Porém, com várias intervenções dos órgãos governamentais, por tratar-se de internação de mercadorias estrangeiras contra uma política de protecionismo às indústrias brasileiras, exigindo maior rigor na análise dos documentos internacionais.

Verifica-se a seguir a descrição das atividades executadas durante a existência do processo de exportação ou de importação na Fiat Automóveis S/A e na SADI do Brasil Ltda.

4.1.1. Fiat Automóveis S/A

Como já foi dito no capítulo anterior, as atividades de comércio exterior executadas na Fiat Automóveis S/A eram realizadas pelo Departamento de Operação em Moeda Estrangeira – OME, que dividia suas atribuições nos setores de importação, exportação, câmbio e controle. Todos os setores eram interfuncionais, pois realizavam atividades afins de comércio exterior voltadas para as necessidades da Fiat Automóveis S/A

Na OME, o setor de exportação era subdividido em seções de acordo com o tipo de mercadoria, sendo destacadas duas equipes de trabalho. Uma dedicada aos produtos acabados, denominada exportação de veículos em CBU e outra dedicada aos produtos semi-acabados, tais como veículos em CKD, motores e partes e peças de reposição, denominada exportação de veículos em CKD. Todas as atividades tinham sua gestão centralizada no sistema informatizado FATEXP.

O setor de importação era subdividido em seções, de acordo com o tipo de importação, sendo: mercadorias destinadas à produção, matérias-primas, máquinas e equipamentos; mercadorias amparadas pelo regime especial drawback; e outras mercadorias caracterizadas de materiais indiretos. Todas as atividades tinham sua gestão centralizada no sistema informatizado FATIMP.

Tanto o sistema FATEXP quanto o FATIMP alimentavam os sistemas de controle para fechamento de câmbio e *reporting*.

As atividades no comércio exterior são dinâmicas. A velocidade nas mudanças causa dificuldades para os profissionais atualizarem-se sobre o assunto em questão. Desse modo, a realização das atividades de importação e importação requerem a análise de termo e a atualização sobre as regras de negociação internacional.

4.1.1.1. Atividades de importação

As atividades de importação foram executadas na Fiat Automóveis S/A até dezembro de 1998. Com relação à essas atividades destacam-se os procedimentos apresentados no Quadro 3.

<p>Receber <i>Raccolta di Aquisti</i> - RA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - numerar processo; - verificação se a importação será amparada por qualquer benefício fiscal; - análise dos aspectos legais e fiscais na importação; - verificar forma de pagamento; - verificar descrição da mercadoria; - verificar transporte da mercadoria; - verificar <i>incoterms</i>; - verificar porto, aeroporto de descarga; e - verificar país de origem. <p>Classificação da mercadoria conforme Tarifa Externa Comum – TEC;</p> <p>Classificação de regime tributário;</p> <p>Verificar aplicação dos benefícios fiscais;</p> <p>Emitir Licença de Importação – LI (prévia) SISCOMEX;</p> <p>Emitir instrução para abertura da Carta de Crédito.</p>	<p>Emissão de instruções e autorização de embarque;</p> <p>Recebimento de previsão de embarque e pré-alerta;</p> <p>Receber cópias dos documentos;</p> <p>Solicitação de provisão de pagamento de tributos à tesouraria;</p> <p>Enviar documentos ao despachante;</p> <p>Registro da Declaração de Importação (SISCOMEX);</p> <p>Emissão da nota fiscal de entrada;</p> <p>Acompanhamento do desembaraço;</p> <p>Receber liberação da importação (Confirmação de Importação – CI);</p> <p>Enviar documentos para fechamento de Câmbio;</p> <p>Enviar documentação para contabilidade; e</p> <p>Arquivar documentação.</p>
---	---

Quadro 3: Procedimentos de importação executados pela Fiat Automóveis S/A

Fonte: elaborado pelo autor.

A partir do recebimento da RA (*Raccolta Aquisti*) iniciava-se o processo de importação pelo Departamento de Operações em Moeda Estrangeira da Fiat Automóveis S/A. O início do processo consistia na numeração do processo, com a designação de um número precedido da sigla UI (Unidade de Importação), esta numeração identificava se a mercadoria era com ou sem cobertura cambial, se a mercadoria tratava-se de materiais diretos ou indiretos e se estava amparada em algum regime especial de importação, além de um seqüencial numérico.

Em todos os processos tinham que ser verificados os seguintes aspectos: se a importação era amparada por um benefício fiscal; analisava os aspectos legais e fiscais; verificava a forma de pagamento exigida pelo fornecedor; observa-se a descrição da mercadoria; analisava a classificação da mercadoria; verificava o transporte; *incoterms*; porto ou aeroporto de descarga; país de origem; e país de

embarque. Nesta fase o sistema FATIMP atualizava os dados para gestão do fluxo de caixa.

A classificação da mercadoria ocorria conforme a Tarifa Externa Comum – TEC, além de verificar o regime da importação e a aplicabilidade da mercadoria. Em seguida classificava-se a importação de acordo com o regime tributário, verificando se era integral, com redução ou suspensão de impostos ou Ex-tarifário.

Quanto à aplicação do benefício fiscal, era cadastrada a importação amparada pelo benefício fiscal, conforme determinação do executor do processo ou por legislação que amparava a importação naquele momento.

Executados os procedimentos preliminares de análise da mercadoria, classificação fiscal e tributária, emitia-se a Licença de Importação – LI prévia no SISCOMEX. No caso em que a LI era deferida, pedia-se ao setor de câmbio a preparação dos dados para que o banco providenciasse a abertura da carta de crédito. Caso contrário, eram verificadas as exigências e tomavam-se as providências necessárias para cumprimento e deferimento da LI.

Após a emissão da LI, se a forma de pagamento fosse através de carta de crédito, preparavam-se os dados da importação, para que o setor de câmbio providenciasse junto ao banco a abertura da carta de crédito.

Na seqüência do processo, emitia-se a instrução e autorização para embarque ao exportador, contendo as seguintes informações: consignatário da mercadoria; *notify* da mercadoria; porto ou aeroporto de destino; forma de pagamento do frete, se *collect* ou *prepaid*; marcação dos volumes; instruções para envio dos documentos de embarque; instruções para emissão da fatura comercial; e dados do agente embarcador.

Quanto aos dados de embarque, solicitava-se do exportador a previsão de embarque e atualizava-se o fluxo de caixa para provisão de pagamento da mercadoria e tributos.

No ato do recebimento de cópias dos documentos, fatura comercial, conhecimento de embarque, *packing list* e certificado de origem, verificava-se: o valor, peso, quantidade, forma de pagamento, condições de venda, valor do frete, origem, consignatário e descrição da mercadoria.

Uma vez conferidos os documentos, enviavam-se os documentos para o despachante que registrava a Declaração de Importação no SISCOMEX e procedia ao acompanhamento do

desembaraço alfandegário. Além disso, solicitava a emissão da nota fiscal de entrada no estabelecimento da Fiat Automóveis S/A

Após o desembaraço alfandegário, o despachante recebia a liberação do Comprovante de Importação – CI, que era encaminhado imediatamente à Fiat Automóveis S/A

Com o recebimento da mercadoria, o comprovante de importação e o pagamento da mercadoria e dos tributos davam-se como encerrado o processo. Cabia ainda ao executor, enviar os documentos à contabilidade, emitir nota fiscal, complementar a devida variação cambial e arquivar o processo.

O setor de controle recebia as informações correspondentes às importações e providenciava a emissão de relatórios gerenciais, da utilização do regime de drawback e outros regimes automotivos, bem como a atualização do fluxo de caixa da Fiat Automóveis S/A.

4.1.1.2. Atividades de exportação

Como atividades de exportação executadas na Fiat Automóveis S/A, até dezembro de 1998, destacam-se os procedimentos de exportação apresentados no Quadro 4.

<p>Gestão de fluxo de caixa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - receber o programa de exportações; - solicitar informações sobre a forma prevista para pagamento das exportações; e - acompanhar as alterações de previsão dos embarque diariamente. <p>Recebimento instruções de faturamento – IF:</p> <ul style="list-style-type: none"> - numerar processo; - análise do pedido de exportação; e - análise da modalidade de pagamento. <p>Análise da mercadoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - classificação fiscal conforme a TEC; e - conferência dos dados conforme a fatura pro-forma. <p>Emissão de documentos para embarque:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pedido de fechamento de câmbio; - Registro de Exportação – RE(SISCOMEX); - fatura comercial; - romaneio de mercadorias; - certificado de origem; - certificado de seguro; e - fatura consular. 	<p>Desembaraço aduaneiro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - solicitação da saída da mercadoria; - instruções de embarque ao despachante; - aviso presença de carga – SISCOMEX; e - emissão da Declaração de Despacho de Exportação – DDE (SISCOMEX). <p>Recebimento dados de embarque:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nº conhecimento; e - data de embarque; <p>Aviso de embarque ao importador.</p> <p>Emissão de documentos para negociação de câmbio e envio ao importador, diretamente ou através de banco:</p> <ul style="list-style-type: none"> - carta remessa de documentos; - saques; - pedido de fechamento de câmbio. - certificado de origem; e - fatura consular. <p>Averbação de embarque.</p> <p>Emissão de extrato com as principais informações do processo para controle e registro das operações e baixa de drawback.</p>
--	--

Quadro 4: Procedimentos de exportação executados pela Fiat Automóveis S/A

Fonte: elaborado pelo autor.

A gestão do fluxo de caixa compreendia a coleta de dados das áreas de produção e comercial, no que diz respeito a programação de exportações e importações as informações são processadas para avaliação dos valores de recebimentos e pagamentos. A manutenção dos dados era feita semanalmente, para que obtivessem uma visão mais aproximada da realidade do fluxo de caixa.

A partir do recebimento das instruções de faturamento IF, iniciava o processo de exportação, numerando o processo e analisando no pedido os seguintes conteúdos: nome e endereço do importador; nome e endereço do consignatário ou *notify*, quando houvesse; tipo de transporte, local de desembaraço e embarque da mercadoria; nome do transportador e data prevista para embarque; especificação da

mercadoria quanto à quantidade, tipo, peso, preço, dimensões, quantidade e tipo de volume.

Os dados do processo de exportação eram cadastrados no FATEXP, em função da modalidade de pagamento. Neste caso, existiam várias considerações a serem feitas.

Primeiro, se o pagamento era com ou sem cobertura cambial, ou seja, se haveria ou não pagamento da mercadoria. Se a mercadoria fosse sem cobertura cambial, não haveria fechamento de câmbio. Caso a mercadoria fosse com cobertura cambial, haveria ingresso no país de divisas. Assim, devia ser analisada a forma de pagamento, podendo ser pagamento antecipado, pagamento com carta de crédito e pagamento em cobrança à vista ou a prazo.

Segundo, a forma de pagamento influenciava o tipo de *incoterms* a ser utilizada na operação. Assim, caso fosse utilizado as formas CFR, CPT, CIF ou CIP, determinando que o transporte e o seguro eram de responsabilidade do exportador, então, eram conferidos o valor do frete internacional e solicitada a reserva de praça. No caso do seguro era solicitada a emissão do certificado de seguro com a indicação do número da averbação à seguradora, verificando se a exportação estava amparada em algum benefício fiscal ou acordo internacional.

Terceiro, a classificação da mercadoria era uma atividade que consistia na codificação da mercadoria, segundo a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias – NBM, que por sua vez está de acordo com a Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, que atuam conjuntamente com a Tarifa Externa Comum – TEC. É uma pauta de direitos aduaneiros, informando à cada item da NBM a correspondente obrigação tributária.

Dando seqüência ao processo de exportação, executava-se o registro da operação no SISCOMEX. Este registro consistia no preenchimento do Registro de Exportação – RE que devia ser validado pelo sistema quando informado o número do registro que era referência constante junto ao processo de exportação junto aos órgãos governamentais.

A partir do extrato do RE era solicitada a saída da mercadoria da Fiat Automóveis S/A para o local de desembarço e embarque. Automaticamente eram enviadas ao despachante as instruções para desembarço e preparação do conhecimento de embarque.

Após a obtenção do número do RE ocorria o cadastro do mesmo no FATEXP, para controle e vinculação com operações futuras.

O despachante era o representante legal do exportador perante os órgãos governamentais. E acompanhava o desembarço da

mercadoria na alfândega e dava andamento ao processo de desembaraço no SIXCOMEX, registrando a presença de carga no local de desembaraço, além de registrar a Declaração de Despacho de Exportação – DDE no SISCOMEX, vinculando os RE's emitidos anteriormente, para dar início ao processo de desembaraço pelo agente alfandegário. Após a verificação dos documentos e da mercadoria ocorria a liberação para embarque.

Paralelamente ao desembaraço da mercadoria, as embalagens eram organizadas para facilitar o trabalho de movimentação de carga no local de embarque. Neste momento a carga era vistoriada por um agente do transportador para que não houvessem avarias no transporte e o conhecimento de embarque não tivesse observações quanto ao estado da mercadoria. O conhecimento era parte integrante do conjunto de documentos para a negociação com o banco e desembaraço da mercadoria no local de destino.

O conjunto de documentos era pela emissão da fatura comercial, em que era descrito o nome do exportador; o nome do consignatário da mercadoria; número de referência do processo; data de emissão; peso líquido total; peso bruto total; quantidade e unidade de medida da mercadoria; descrição da mercadoria; valor unitário e total; valor do frete e do seguro; *incoterms*; país de origem; marca, quantidade e numeração dos volumes; declaração juramentada, atestando a idoneidade dos dados contidos no documentos; e, finalmente, a forma de pagamento.

Nos casos em que a forma de pagamento era com carta de crédito, os documentos emitidos, como a fatura comercial e o conhecimento de embarque, eram orientados pela carta de crédito que continha instruções quanto ao preenchimento dos documentos, conforme instruções do importador.

Outro documento emitido era o romaneio de mercadorias, em inglês *packing list*, que continha as informações da mercadoria, quantidade, unidade de medida e descrição. Além das características da embalagem, como: peso unitário e total, peso bruto, dimensões do volume e cubagem. Nos casos em que a forma de pagamento era com carta de crédito, também se aplicavam às observações destacadas na fatura comercial e no conhecimento de embarque, estendendo para ao *packing list* as mesmas observações.

Eram informados ao importador os dados da expedição, a partir da confirmação do embarque e começava uma corrida contra o tempo para que todos os documentos estivessem emitidos e prontos para serem

enviados ao importador, que devia recebê-los antes do transporte chegar ao destino.

O certificado de origem é um dos documentos mais importantes no processo de exportação, sua emissão depende do conhecimento de embarque e da fatura comercial. Sua função é atestar a origem do produto exportado, para que o importador se beneficie de redução de imposto, até mesmo a eliminação do mesmo, dependendo do país importador.

Todos os documentos citados até aqui eram extraídos do sistema FATEXP. Todas as informações armazenadas anteriormente serviam de base para a emissão da fatura comercial, packing list e do certificado de origem.

Em alguns casos, dependendo do país importador, era confeccionada a fatura consular, cujo impresso devia ser adquirido no consulado do país importador. Após o seu preenchimento era enviado ao consulado, juntamente com a fatura comercial e o conhecimento de embarque, para que fossem chancelados pelo cônsul.

Geralmente, todos os processos de exportação envolviam as mesmas atividades, ou seja, independente do produto exportado ou destino da mercadoria, as atividades eram as mesmas. Porém, a complexidade era o fator predominante para a conclusão do processo.

Outra circunstância que necessitava de uma atenção especial era a forma de pagamento com carta de crédito, pois, não há um padrão universal para as exigências de importadores. Cada importador solicita a abertura da carta de crédito e instrui o banqueiro a descrever os documentos e características de expedição conforme a sua necessidade.

Após a emissão dos documentos, via FATEXP, o processo de exportação era encaminhado ao setor de câmbio, para que o mesmo providenciasse o fechamento de câmbio e envio dos documentos ao importador.

Além do fechamento de câmbio, também era providenciado o envio dos documentos ao importador. Fechado o câmbio junto ao banco, obtido da Receita Federal a averbação do embarque e registrados os dados no FATEXP, restava ao executor do processo o arquivamento do processo.

O setor de controle, por sua vez, recebia as informações correspondentes às exportações via interface, através do qual possibilitava a emissão de relatórios gerenciais, dando a real situação das exportações, utilização do regime de drawback e outros regimes automotivos e elaboração do fluxo de caixa da Fiat Automóveis S/A.

4.1.2. SADI do Brasil Ltda.

A SADI do Brasil Ltda. iniciou suas atividades no Brasil em dezembro de 1998, objetivando colocar em prática uma gestão de serviços administrativos, voltados para a área de comércio exterior. Sua estrutura operacional dividiu-se em: importação, exportação, câmbio, contabilidade e *reporting* e consultoria aduaneira.

Conforme informações da SADI do Brasil Ltda., seu volume de operações até 2002 atingiu a marca de 50.735 processos, sendo 27.452 correspondentes a desembaraços de exportação e 23.283 desembaraços de importação.

4.1.2.1. Atividades de importação

Para as atividades de importação, executadas pela SADI do Brasil Ltda., é necessário que todas as tabelas do sistema COMEX, módulo de importação, estejam atualizadas. Estas tabelas contemplam informações que auxiliam a gestão do processo, complementando os dados introduzidos pelo executor do processo nas atividades de importação.

O sistema COMEX está integrado com o sistema SISCOMEX. Desta forma, as tabelas auxiliares que encontram-se disponíveis no sistema COMEX possibilitam a geração e manutenção da Licença de Importação no ambiente do sistema SISCOMEX. As tabelas disponíveis para carga no sistema COMEX são relacionadas no Quadro 5.

<ul style="list-style-type: none"> - Acordo ALADI; - Coberturas cambiais; - Doc. instrução para despacho; - Fundamentos legais; - Incoterms; - Instituições financeiras; - Recintos alfandegados; - Regimes de tributação; - Atos legais; - Unidades de medida; - Agências SECEX; - NVAE; 	<ul style="list-style-type: none"> - Modalidades de pagamentos; - Moedas; - Motivos para sem cobertura cambial; - NCM; - Órgão emissores Ato Legal; - País; - Recinto/Setores importação; - Tipos de Declaração; - Tipos de embalagem; - Taxas de conversão; - Histórico taxas de conversão; - Acréscimos/Deduções VA
---	---

Quadro 5: Tabelas auxiliares do sistema COMEX, módulo importação

Fonte: elaborado pelo autor.

As tabelas auxiliares constituem um instrumento de apoio ao sistema COMEX, pois armazenam informações que agilizam o processo de importação no momento da sua operação no sistema. O sistema permite identificar um código a partir da descrição de um item e vice-versa, além de relacionar todos os tipos de informações pertinentes ao processo de importação.

Verifica-se no Quadro 6 as principais atividades de importação executadas pela SADI do Brasil Ltda.

<p>Criar Processo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - receber dados relativos ao pedido de compra do material importado via intaface; - verificar se a importação será amparada por qualquer benefício fiscal; - analisar os aspectos legais e fiscais na importação; - verificar a forma de pagamento exigida pelo fornecedor; - descrição da mercadoria; - analisar classificação da mercadoria; - transporte da mercadoria; - incoterms; - porto, aeroporto de descarga; - país de origem e país de embarque. <p>Enviar cópia fatura pro-forma para pagamento.</p> <p>Classificar a mercadoria.</p> <p>Classificar o regime tributário.</p> <p>Aplicar benefício fiscal.</p> <p>Emitir Licença de Importação Prévia (LI)</p> <p>Emitir instruções de carta de crédito.</p> <p>Emitir instrução/autorização de embarque.</p> <p>Receber previsões de embarque.</p>	<p>Receber cópia dos documentos de embarque.</p> <p>Emitir Licença de Importação substitutiva (LI).</p> <p>Solicitar provisionamento de tributos à tesouraria.</p> <p>Enviar documentos para o despachante.</p> <p>Numerário para despachante.</p> <p>Registrar Declaração de Importação.</p> <p>Emitir nota fiscal de entrada.</p> <p>Inteface com MasterSaf.</p> <p>Acompanhamento do desembarço.</p> <p>Acionar seguro.</p> <p>Receber liberação da data do Comprovante de Importação (CI).</p> <p>Alimentar COMEX com despesas de desembarço.</p> <p>Enviar documentos para fechamento de câmbio.</p> <p>Receber prestação de contas e documentos.</p> <p>Preparar arquivo para baixa de seguro.</p> <p>Enviar documentação para contabilidade.</p> <p>Interface entrada de mercadoria na fábrica da Fiat Automóveis S/A</p> <p>Emitir nota fiscal complementar.</p> <p>Arquivar documentação.</p>
--	--

Quadro 6: Procedimentos de importação executados pela SADI do Brasil Ltda.

Fonte: elaborado pelo autor.

O processo de importação executado pela SADI do Brasil Ltda. inicia-se com o ato de criar o processo, ou seja, é aberto um processo no sistema COMEX, atribuindo um número de UI (unidade de importação) ao pedido de compra de importação do cliente. Neste pedido de compra do cliente constam as principais características da importação, que alimentaram o sistema COMEX, tais como: forma e condições de pagamento, dados do fornecedor, *incoterms*, descrição da mercadoria, valor da mercadoria, valor do frete, valor do seguro, quantidade e tipo de embalagem, local de descarga, país de origem e país de embarque.

No ato do recebimento da fatura *pro-forma*, esta deverá ser conferida com os dados indicados no pedido de compra existente no sistema COMEX e enviada ao departamento de câmbio para que providencie o pagamento, caso a operação seja com pagamento antecipado.

Na seqüência do processo de importação, é necessário que se faça a classificação da mercadoria conforme as normas da Tarifa Externa Comum – TEC, além de verificar o regime da importação e a aplicação da mercadoria. Nesta atividade é que se aplica a incidência de tributos.

O cadastro da importação amparada pelo benefício fiscal no sistema COMEX é efetuado conforme determinação do cliente, a Fiat Automóveis S/A, ou por qualquer legislação que ampare a importação no momento.

Assim, se a importação for integral, o cadastro no sistema COMEX será sem benefícios ou integral. Se a importação for amparada pelo regime drawback, o cadastro no sistema COMEX será importação amparada pelo benefício drawback, com suspensão ou isenção dos tributos.

Após a verificação da aplicação do benefício fiscal, emite-se a Licença de Importação – LI, que é preparada via sistema COMEX e, em seguida, transmitida para o sistema SISCOMEX. Imediatamente é verificado o diagnóstico da LI no sistema SISCOMEX, consultando o sistema para saber se foi deferida ou não pelo SISCOMEX. Caso a LI seja deferida, o sistema COMEX extrai o número da LI do sistema SISCOMEX e o armazena.

A emissão da LI significa que a SECEX autoriza a importação do material constante da licença. Se o pagamento for com carta de crédito instrui-se o banco a abrir uma carta de crédito a favor do fornecedor. Para tanto, o departamento de câmbio recebe os dados da importação para instruir o banco a abrir a carta de crédito.

As mesmas instruções dadas ao departamento de câmbio, para abrir a carta de crédito, servirão para instruir e autorizar o embarque da mercadoria pelo fornecedor. A instrução contém os seguintes dados: consignatário da mercadoria, *notify* da mercadoria, porto ou aeroporto de destino, forma de pagamento do frete (*collect* ou *prepaid*), marca dos volumes, instrução para envio dos documentos de embarque, instruções para emissão da fatura comercial e informações dos dados do agente embarcador.

O fornecedor, de posse das instruções de embarque, comunica ao importador a previsão de embarque. Esta informação é inserida no sistema COMEX. Além da previsão de embarque, o fornecedor providencia o envio de cópia dos documentos de embarque (fatura comercial, *packing list*, conhecimento de embarque). O executor, de posse desses documentos, efetua a conferência dos dados, verificando os seguintes itens: valor, peso, quantidade, forma de pagamento, condições de venda, valor do frete, origem, consignatário e descrição da mercadoria.

O executor do processo de importação de posse das cópias dos documentos de embarque, alimenta o sistema COMEX com os dados de embarque da mercadoria, que automaticamente alimentará o fluxo de caixa do cliente, Fiat Automóveis S/A Também é solicitado o provisionamento dos tributos, verificado o amparo por algum benefício fiscal e depois o provisionamento das despesas com Imposto de Importação – II, Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI e Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS.

O recebimento da cópia dos documentos de embarque possibilita o confronto dos dados com as informações contidas na LI. Caso haja divergências nas informações é possível emitir a LI substitutiva.

O número da LI e os documentos de embarque são encaminhados ao despachante, juntamente com a instrução para desembaraço da mercadoria. Na instrução para desembaraço são informados os seguintes dados: número do CNPJ do estabelecimento do importador, que receberá a mercadoria importada; forma de pagamento; regime de importação; número do Ato Concessório, caso a importação seja amparada por drawback; número da LI ou LI substitutiva; classificação tarifária da mercadoria; quantidade; descrição da mercadoria; local de entrega; transportador; valor FOB a ser declarado na Declaração de Importação – DI.

O registro da Declaração de Importação – DI é feito através do sistema COMEX, da mesma forma que é feito o registro da LI, por meio

da interface do sistema COMEX com o sistema SISCOMEX. Após o deferimento da DI, o sistema COMEX alimenta os dados do processo com o número da DI, via interface.

O despachante, de posse do número da DI, inicia o processo de desembaraço da mercadoria com a distribuição da DI ao representante da Receita Federal designado. Na seqüência dos procedimentos de desembaraço é feita a parametrização por processo (canal vermelho, canal amarelo, canal cinza e canal verde). As parametrizações que ocorrerem nos canais, amarelo, cinza e verde, ficam a critério do fiscal da Receita Federal, da necessidade ou não da conferência física da mercadoria.

Concluído o processo de desembaraço, com a liberação da mercadoria, providencia-se o transporte da mercadoria, acompanhada da nota fiscal de entrada. O despachante solicita a emissão do Comprovante de Importação – CI para enviá-lo à SADI do Brasil Ltda.

Após a liberação da mercadoria na alfândega, iniciam-se os procedimentos internos da SADI do Brasil Ltda. para conclusão do processo. O executor do processo alimenta o sistema COMEX com as despesas de desembaraço; prepara os documentos necessários para pagamento ao fornecedor; transfere os dados da importação para alimentação do fluxo de caixa; prepara a planilha de seguro, com os dados da importação, para a baixa da apólice de seguro ajustável; envia para o departamento de contabilidade do cliente (Fiat Automóveis S/A) a documentação para contabilização; e arquiva os documentos sob a responsabilidade do departamento de importação.

4.1.2.2. Atividades de exportação

A SADI do Brasil Ltda. começou a operar as atividade de exportação para a Fiat Automóveis S/A a partir de janeiro de 1999, destacando-se as principais atividades de preparação para embarque demonstradas no Quadro 7.

<p>Incluir previsões de embarque;</p> <ul style="list-style-type: none"> - receber o programa de exportações; - solicitar informações sobre a forma prevista para pagamento das exportações; e - acompanhar as alterações de previsão dos embarque diariamente. <p>Preparar Registro de Crédito – RC, com base nas informações do cliente exportador:</p> <ul style="list-style-type: none"> - condições financeiras; - quantidade prevista a embarcar; - condições de venda; - classificação da mercadoria; - comissão de agente; - tipo de mercadoria; - garantidor da exportação; - preparar certificado de enquadramento da operação; - registrar os dados no SISCOMEX - acompanhar aprovação do RC; e - controlar o saldo do RC. <p>Receber instruções para exportação:</p> <ul style="list-style-type: none"> - análise do pedido de exportação; - análise da modalidade de pagamento; e - numerar processo de exportação. <p>Solicitar/autorizar saída da mercadoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> - receber todos os dados da nota fiscal através de interface com o exportador. <p>Interface Registro de Exportação – RE (SISCOMEX):</p> <ul style="list-style-type: none"> - verificar a consistência dos dados; - completar campo de observações; - acertar críticas de processamento; - enviar dados para o SISCOMEX; - acompanhar efetivação do RE; - analisar possíveis exigências 	<p>Interface SISBACEN:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verificar consistência dos dados; - acertar críticas; - enviar arquivo dos dados do faturamento; e - acompanhar efetivação do RE. <p>Interface (SISCOMEX – recebimento RE):</p> <ul style="list-style-type: none"> - receber números dos RE's através de interface; - confirmar os dados do processo de exportação com os RE's; e - imprimir os RE's conforme necessidade. <p>Emissão de documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emissão de planilha com o extrato de RE nos casos em que o país importador faça parte do SGP; - emissão de relação de RE's por processo; - emissão de relação de notas fiscais; - emissão de relação de veículos para vistoria aduaneira; - emitir planilha com os valores financiados; e - emitir anexo dos certificados de origem. <p>Enviar instruções para preparação do conhecimento de embarque:</p> <ul style="list-style-type: none"> - instruir o despachante aduaneiro para a confecção do conhecimento de embarque - acompanhar a emissão do conhecimento de embarque; - conferir o documento emitido; e - acompanhar a liberação dos originais dos conhecimentos emitidos.
--	---

Quadro 7: Procedimentos de exportação executados pela SADI do Brasil Ltda. na preparação para embarque

Fonte: elaborado pelo autor.

Para garantir o cumprimento das operações de exportação, em face das diferentes particularidades apresentadas pelos produtos e empresas, é indispensável o registro de todos os dados necessários e comuns na atividade de exportar no COMEX.

A SADI do Brasil Ltda. solicita de seus clientes, principalmente da Fiat Automóveis S/A, que informe as previsões de produção e embarque de suas mercadorias, para que sejam alocados recursos humanos, necessários ao desempenho das atividades de comércio exterior.

Da mesma forma que na Fiat Automóveis S/A, a SADI do Brasil Ltda. recebe a instrução de faturamento IF, quando inicia as atividades do processo de exportação, numerando e analisando o conteúdo do pedido.

Na seqüência é analisada a modalidade de pagamento, verificando se o pagamento é com ou sem cobertura cambial, para posterior fechamento de câmbio.

A análise da mercadoria consiste sua classificação de acordo com a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias – NBM, além da verificação de preços e pesos segundo a fatura *pro-forma* ou carta de crédito.

No desenvolvimento do processo de exportação, executa o registro da operação no SISCOMEX. Sendo a emissão do Registro de Exportação – RE, que é validado pelo próprio sistema quando é informado o número do registro.

A figura do despachante permanece a mesma, como representante legal do exportador perante os órgãos governamentais, é ele que acompanha o desembaraço da mercadoria na alfândega e dá continuidade ao processo de desembaraço junto ao SISCOMEX.

O conjunto de documentos é formado pela fatura comercial, romaneio de mercadorias, certificado de origem e outros documentos dependendo do país importador ou da necessidade do mesmo.

No caso do conhecimento de embarque, o executor do processo informa ao despachante como deverá ser preenchido e emitido sem observações que indiquem alguma irregularidade na carga.

Após o embarque da mercadoria comunica-se ao importador os dados de embarque para que o importador tome as providências cabíveis no desembaraço da mercadoria no local de destino.

Finalmente, são enviados os documentos ao importador, fechado o câmbio junto ao banco, obtenção da averbação de embarque junto a Receita Federal e registrados os dados no COMEX.

4.2. CONGRUÊNCIAS E DIVERGÊNCIAS DOS PROCEDIMENTOS NAS OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR

Na descrição das congruências dos procedimentos de comércio exterior, evidenciam-se as atividades similares, ou ainda, que na passagem da gestão dessas operações da Fiat Automóveis S/A para a SADI do Brasil Ltda. não tenha ocorrido nenhuma alteração significativa. Por outro lado, nas divergências dos procedimentos de comércio exterior, destacam-se as atividades de comércio exterior que deixaram de ser executadas, assim como as atividades que foram criadas a partir do início das operações com a SADI do Brasil Ltda.

4.2.1. Congruências dos procedimentos nas operações de comércio exterior

As congruências dos procedimentos de comércio exterior correspondem às atividades que tenham os mesmos propósitos e não sofreram nenhuma alteração na passagem da gestão das operações da Fiat Automóveis S/A para a SADI do Brasil Ltda.

A seguir serão identificadas as congruências dos procedimentos nas atividades que tenham os mesmos propósitos na importação e na exportação tanto na época da Fiat Automóveis S/A como na SADI do Brasil Ltda.

4.2.1.1. Congruências nas importações

No Quadro 8 evidenciam-se os procedimentos de importação que não tiveram alteração significativa na transferência da gestão da Fiat Automóveis S/A para a SADI do Brasil Ltda.

ATIVIDADES CONGRUENTES	
Receber Raccolta di Aquisti - RA: - numerar processo; - verificação se a importação será amparada por qualquer benefício fiscal; - análise dos aspectos legais e fiscais na importação; - verificar forma de pagamento; - verificar descrição da mercadoria; - verificar transporte da mercadoria; - verificar <i>incoterms</i> ; - verificar porto, aeroporto de descarga; e - verificar país de origem.	Emissão de instruções e autorização de embarque; Recebimento de previsão de embarque e pré-alerta; Receber cópias dos documentos; Solicitação de provisão de pagamento de tributos à tesouraria; Enviar documentos ao despachante; Emissão da nota fiscal de entrada; Acompanhamento do desembaraço;
Classificação de regime tributário;	Receber liberação da importação (Confirmação de Importação – CI);
Verificar aplicação de benefícios fiscais;	Enviar documentos para fechamento de Câmbio;
Emitir instrução para abertura da Carta de Crédito;	Enviar documentação para contabilidade; Arquivar documentação.

Quadro 8: Atividades congruentes nas operações de importação

Fonte: elaborado pelo autor.

O input para início dos processos de importação da Fiat Automóveis S/A continua sendo a RA (*Raccolta di Aquisti*), com as mesmas características, mas, ao invés de ser enviada para a OME, atualmente é enviado para a SADI do Brasil Ltda.

A partir da RA é numerado o processo de importação, que mantém os mesmos critérios adotados pela Fiat Automóveis S/A, levando-se em consideração o tipo de mercadoria, se é com ou sem cobertura cambial, se a mercadoria está ou não amparada por algum regime especial e utilizando um seqüencial numérico.

As análises do pedido de importação, quanto ao amparo de benefícios fiscais, dos aspectos legais e fiscais, da forma de pagamento, da descrição da mercadoria no que concerne à utilização, permanecem inalteradas. Seguem os parâmetros estabelecidos pelas normas de

comércio exterior brasileiro, portanto, inalteradas para efeito de procedimentos de operações de importação por parte do executor do processo.

Ainda como parte integrante do processo de análise do processo de importação, o executor verifica os aspectos relativos ao transporte da mercadoria, o *incoterms*, o local de descarga e o país de origem. Também apresentam-se inalterados de acordo com as normas do comércio exterior brasileiro.

A atividade de classificar a mercadoria quanto ao regime tributário, bem como as aplicações do benefício fiscal, também permanecem inalteradas. Sua definição depende da utilização da mercadoria e do regime especial utilizado.

O executor do processo de importação transmite ao operador de câmbio as instruções para a abertura da carta de crédito junto ao banco. Os critérios de abertura da carta de crédito permanecem os mesmos praticados pela OME. Mesmo porque os parâmetros são determinados pela Fiat Automóveis S/A

O ato de autorizar o importador a embarcar a mercadoria permanece o mesmo, tratando-se da simples comunicação ao importador, tendo em vista o deferimento dos órgãos governamentais através da emissão da Licença de Importação – LI.

O exportador comunica a previsão de embarque e envia cópia dos documentos de embarque, para que se inicie o processo de desembarço da mercadoria. Nestes procedimentos não houve alteração, passando a SADI do Brasil Ltda. a receber a comunicação e cópias dos documentos através da Fiat Automóveis S/A.

O provisionamento de pagamento de tributos e envio de cópia de documentos ao despachante passou a ser uma tarefa da SADI do Brasil Ltda., sem nenhuma alteração do que era feito pela OME. Os cálculos para recolhimento de tributos são de acordo com a legislação vigente.

Simultaneamente ao procedimento de provisionamento de pagamentos de tributos, o executor do processo de importação providencia o envio dos documentos de embarque ao despachante (fatura comercial, conhecimento de embarque, *packing list* e certificado de origem), para dar início aos procedimentos de desembarço aduaneiro da mercadoria permanece inalterado.

O despachante, de posse dos documentos de embarque e iniciado o procedimento de desembarço, solicita ao importador a emissão da nota fiscal de entrada, para que esta acompanhe a mercadoria

desembaraçada, da alfândega até o local de destino designado pelo importador.

O acompanhamento do desembaraço aduaneiro é uma prática que pode ser executada pelo importador ou pelo seu representante legal, no caso, o despachante. O desembaraço aduaneiro consiste da verificação da documentação requerida pelo representante da Receita Federal, para exame documental e vistoria física da mercadoria.

As atividades do despachante no acompanhamento do desembaraço aduaneiro permanecem inalteradas, devido ao fato de que esta prática independe do cliente, ou seja, a atividade de acompanhamento de desembaraço da mercadoria é realizada junto a Receita Federal.

A conferência física da mercadoria e o exame documental dependem da parametrização, canais: vermelho, amarelo e verde. No caso do canal vermelho haverá o exame documental, seguido da vistoria física da mercadoria. No canal amarelo haverá somente o exame documental e no caso do canal verde, a mercadoria é desembaraçada com uma simples verificação dos documentos, agilizando o processo de desembaraço.

Posteriormente ao desembaraço da mercadoria ocorre a liberação da Confirmação de Importação – CI, que é o documento oficial comprovando a retirada total da mercadoria da alfândega através do processo de nacionalização.

O fechamento de câmbio pode ser efetuado antes ou após o desembaraço da mercadoria. Depende da forma de pagamento concordada com o exportador. Para tanto, o executor do processo de importação envia cópia dos documentos de embarque e CI para o setor de câmbio, que providencia a compra de moeda estrangeira junto ao banco.

Finalmente, o processo de arquivamento consiste na formalização do lote dos seguintes documentos: fatura comercial, conhecimento de embarque, *packing list*, declaração de importação,,contrato de câmbio e correspondências.

As atividades de exportação e importação descritas foram identificadas através das entrevistas realizadas junto aos analistas de comércio exterior, que são os responsáveis pelos processos de exportação e importação. Correspondem às congruências dos procedimentos de comércio exterior realizados pela Fiat Automóveis S/A antes da terceirização e as realizada atualmente pela SADI do Brasil Ltda.

4.2.1.2. Congruências nas exportações

No Quadro 9 apresentam-se os procedimentos de exportação que não tiveram alteração significativa na passagem da gestão da Fiat Automóveis S/A para a SADI do Brasil Ltda.

ATIVIDADES CONGRUENTES	
<ul style="list-style-type: none"> - receber o programa de exportações; - solicitar informações sobre a forma prevista para pagamento das exportações; e - acompanhar as alterações de previsão dos embarque diariamente. - numerar processo; - análise do pedido de exportação; e - análise da modalidade de pagamento. - pedido de fechamento de câmbio; - confecção – certificado de seguro; e - confecção – fatura consular. - solicitação da saída da mercadoria; - instruções de embarque ao despachante; - aviso presença de carga – SISCOMEX; e - emissão da Declaração de Despacho de Exportação – DDE (SISCOMEX). 	<p>Recebimento dados de embarque:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nº conhecimento; e - data de embarque; <p>Aviso de embarque ao importador.</p> <p>Emissão de documentos para negociação de câmbio e envio ao importador, diretamente ou através de banco:</p> <ul style="list-style-type: none"> - carta remessa de documentos; - saques; - certificado de origem. Averbação de embarque. <p>Emissão de extrato com as principais informações do processo para controle e registro das operações e baixa de drawback.</p>

Quadro 9: Atividades congruentes nas operações de exportação

Fonte: elaborado pelo autor.

A SADI do Brasil Ltda. continua recebendo as previsões das exportações para efeito de conciliação do fluxo de caixa da área de câmbio, da mesma forma que o Departamento de Operações em Moeda Estrangeira – OME recebia. Além disso, serve de base para se organizar quanto aos aspectos de recursos humanos e da logística das operações.

A instrução de faturamento é a mesma que era utilizada no passado. Porém, a tramitação ocorre por meio eletrônico, via intranet. Neste documento, contempla as informações da forma de pagamento e a previsão mais realista do embarque da mercadoria, além das características da mercadoria.

Os critérios para numeração do processo, de acordo com a instrução de faturamento, são os mesmos utilizados pelo OME, com quatro caracteres e um dígito verificador.

Na análise do pedido de exportação é utilizado o mesmo parâmetro adotado anteriormente pela OME. O executor responsável pelo processo na SADI do Brasil Ltda. observa o tipo de mercadoria, a forma de pagamento, o meio de transporte, o local de desembarço e embarque e a data prevista para embarque. Todos esses dados influenciam o modo de execução do processo.

O pedido de fechamento de câmbio é o ato em que o executor do processo de exportação comunica ao operador de câmbio a existência do processo e dá informações que possibilitem ao operador de câmbio celebrar o fechamento de câmbio, segundo as normas do BACEN.

A emissão do certificado de seguro permanece inalterada. A base de cálculo do prêmio de seguro é determinada pela seguradora em detrimento do destino da mercadoria, cabendo ao executor do processo proceder algumas inclusões adicionais conforme determinação do importador através da carta de crédito.

A emissão da fatura consular permanece inalterada. Sua emissão depende da solicitação do importador, de acordo com as normas especificadas pelos órgãos governamentais do país de destino. A emissão da fatura consular é efetuada com impresso fornecido pelo consulado e cobrada uma taxa de serviço pelo visto consular.

A solicitação da saída da mercadoria é o ato em que o executor do processo de exportação solicita ao seu cliente, neste caso a Fiat Automóveis S/A, a transferência da mercadoria, do seu estabelecimento para o local de desembarço e embarque.

A instrução de embarque ao despachante ocorre da mesma forma que era efetuada pela OME. Trata-se das informações necessárias para preenchimento do conhecimento de embarque e dá instruções de procedimentos de desembarço ao despachante.

Os procedimentos preliminares executados no SISCOMEX, após a emissão do Registro de Exportação – RE e posteriores ao desembarço, são: aviso de presença de carga e emissão da Declaração de Despacho de Exportação – DDE, ambas no SISCOMEX. Estas também permanecem inalteradas, uma vez que, são tarefas executadas pelo exportador ou seu representante legal no momento que antecede ao desembarço da mercadoria.

Após o embarque da mercadoria é obrigação do despachante informar os dados do embarque ao exportador. A SADI do Brasil Ltda.

recebe a informação imediatamente após a saída do transporte e a repassa, tanto para o exportador quanto para o importador.

A emissão de certificado de origem depende do país importador para a definição de qual certificado de origem deve ser emitido. Porém, somente será emitido após o embarque da mercadoria, pois sua emissão depende do conhecimento de embarque. Os certificados de origem são emitidos em impressos padronizados de acordo com a sua categoria e são fornecidos pelo órgão emissor.

Os procedimentos do setor de câmbio permanecem inalterados. Sua atividade é receber os documentos de embarque e enviá-los para negociação com o banco, além do envio ao importador com carta remessa, direta ou indiretamente via banco, acrescentando os saques.

A averbação de embarque trata-se da finalização do processo perante os órgãos governamentais, sendo emitido pela Receita Federal para atestar que a mercadoria foi desembarçada e embarcada conforme a solicitação do exportador. A SADI do Brasil Ltda., de posse desse documento, dá como encerradas as atividades do processo de exportação, da mesma forma que a OME o fazia.

Os relatórios para controle e registro das operações e baixa de drawback permanecem inalterados, cabendo ao *reporting* enviá-los periodicamente e comunicá-los aos interessados.

Foram descritas nesta seção as congruências dos procedimentos de exportação, cujas atividades permaneceram inalteradas no processo de terceirização. Por outro lado, também foram constatadas congruências nos procedimentos de importação, as quais demonstra-se na seqüência.

4.2.2. Divergências dos procedimentos nas operações de comércio exterior

As divergências dos procedimentos de comércio exterior correspondem às atividades que não possuem os mesmos propósitos e sofreram alteração na passagem da gestão das operações da Fiat Automóveis S/A para a SADI do Brasil Ltda.

A seguir passa-se a descrever as atividades importação e de exportação que são divergentes por tratar-se da execução da gestão das operações.

4.2.2.1. Divergências nas importações

Na avaliação das divergências nas importações foi observado o sistema COMEX módulo importação, utilizado pela SADI do Brasil Ltda., e colhidas opiniões dos usuários, que tiveram acesso ao dois aplicativos FATIMP na Fiat Automóveis S/A e COMEX na SADI do Brasil Ltda. Foram constatados os seguintes aspectos divergentes nos procedimentos de importação, conforme demonstra-se o Quadro 10.

ATIVIDADES DIVERGENTES – FATIMP x COMEX	
<p>Criar Processo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - receber dados relativos ao pedido de compra do material importado via intaface; - verificar se a importação será amparada por qualquer benefício fiscal; - analisar os aspectos legais e fiscais na importação; - verificar a forma de pagamento exigida pelo fornecedor; - descrição da mercadoria; - analisar classificação da mercadoria; - transporte da mercadoria; - incoterms; - porto, aeroporto de descarga; - país de origem e país de embarque. <p>Enviar cópia fatura pro-forma para pagamento.</p> <p>Classificar a mercadoria.</p> <p>Classificar o regime tributário.</p> <p>Aplicar benefício fiscal.</p> <p>Emitir Licença de Importação Prévia (LI)</p> <p>Emitir instruções de carta de crédito.</p> <p>Emitir instrução/autorização de embarque.</p> <p>Receber previsões de embarque.</p>	<p>Receber cópia dos documentos de embarque.</p> <p>Emitir Licença de Importação substitutiva (LI).</p> <p>Solicitar provisionamento de tributos à tesouraria.</p> <p>Enviar documentos para o despachante.</p> <p>Numerário para despachante.</p> <p>Registrar Declaração de Importação.</p> <p>Emitir nota fiscal de entrada.</p> <p>Interface com MasterSaf.</p> <p>Acompanhamento do desembarço.</p> <p>Acionar seguro.</p> <p>Receber liberação da data do Comprovante de Importação (CI).</p> <p>Alimentar COMEX com despesas de desembarço.</p> <p>Enviar documentos para fechamento de câmbio.</p> <p>Receber prestação de contas e documentos.</p> <p>Preparar arquivo para baixa de seguro.</p> <p>Enviar documentação para contabilidade.</p> <p>Interface entrada de mercadoria na fábrica da Fiat Automóveis S/A</p> <p>Emitir nota fiscal complementar.</p> <p>Arquivar documentação.</p>

Quadro 10: Atividades divergentes nas operações de importação

Fonte: elaborado pelo autor.

Criar um processo de importação é uma tarefa normal nos procedimentos das operações de importação. O que é considerado divergente são, o modo como são recepcionados os dados e como é feita a gestão do processo dentro do sistema COMEX, que diverge dos procedimentos utilizados anteriormente na Fiat Automóveis S/A, com a utilização do FATIMP.

A recepção era direta, ou seja, as solicitações de importação originavam-se dentro da fábrica, para negociação de compra e efetivação da importação por um departamento localizado dentro da fábrica. Atualmente, a origem é a mesma, porém, verifica-se um trânsito de documentos maior, partindo do setor requisitante, passando pela apreciação da GM-FIAT *Worldwide Purchasing* do Brasil, empresa encarregada pelas atividades de compras nacionais e internacionais do Grupo Fiat e encaminhada à SADI do Brasil Ltda., para a operacionalização do processo de importação.

O sistema de gerenciamento do processo de importação é o COMEX, módulo de importação, além das tabelas auxiliares que orientam e facilitam o processamento de dados. O sistema é dividido em seis seções: cadastro (parametrizações), controle da *purchasing order*, licença de importação, embarque (Declaração de Importação); câmbio; e emissão de documentos.

A seção de cadastro trata das funções nas quais são efetuados o cadastramento e a parametrização das informações necessárias para a operacionalização do módulo de importação.

Para efeito de gestão do sistema COMEX são cadastrados os seguintes dados: fornecedores, itens, *part numbers*, descrições estrangeiras, declarações de importação – DI, lista de preços, moedas e taxas, condições de pagamento, itens redução de imposto, ex-tarifário, tipos de despesas, bancos, tabelas, classificações, parâmetros, empresas, e fabricantes.

São considerados fornecedores os exportadores estrangeiros, despachantes aduaneiros, agências de carga e transportadoras. No cadastramento dos fornecedores são informados os dados da empresa importadora, vinculando os dados dos fornecedores.

A seção de controle da *purchase order* relaciona-se com os passos para pesquisa e controle dos pedidos de compras internacionais. Tal deve-se ao fato de que o módulo de importação está integrado com a base de dados da GM-FIAT *Worldwide Purchasing* do Brasil.

A seção de Licença de Importação – LI trata do cadastro e manutenção da LI, bem como a emissão de relatórios de conferência e

controle, solicitação de anuência das LIs e também a transmissão das LIs para o sistema SISCOMEX.

A seção de embarque (Declaração de Importação) tem por finalidade habilitar o usuário à efetuar os lançamentos dos dados referentes ao embarque para a emissão da Declaração de Importação – DI. Para que um embarque esteja completo é necessário a complementação das seguintes sub-seções: dados gerais; *invoices*; linhas; adições; e totalizações.

A sub-seção de Dados Gerais é a opção em que se inicia o processo de importação. Além disso, apresenta algumas informações básicas do embarque, tais como: fornecedor, *purchase order* – PO, número da DI, data de registro, Unidade da Receita Federal – URF de despacho, moeda, *incoterms*, despachante responsável, documentos da instrução de despacho, tipo de processo e modalidade de embarque.

A sub-seção de *invoices* é a opção que tem por finalidade o cadastramento das faturas correspondentes aos processos de importação. Após a inclusão das faturas referentes ao processo, inclui-se os produtos que constituem as faturas.

Na sub-seção de adições inclui-se os produtos importados. As adições serão geradas automaticamente pelo sistema e-COMEX, de acordo com as regras pré-estabelecidas, pelos critérios de código NCM, registro de tributação em relação ao imposto de importação e Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI e fabricante.

A totalização é a sub-seção na qual finaliza-se o processo. Da mesma forma como é feito na Licença de Importação – LI, necessita-se somar ou ratear os valores constantes nos dados gerais, linhas e adições, até mesmo atualizar-se as taxas de conversão de moedas, a partir da seleção do número do processo de importação.

Na seção de câmbio verifica-se o controle das operações de câmbio de importação, com follow-up (acompanhamento) de faturas pendentes, geração de lotes de pagamentos, cartas remessas, planilhas de cotações e contratos de câmbio.

A seção de emissão de documentos trata da emissão de alguns documentos relativos ao processo de importação, além de fornecer ao usuário condições de emitir as guias de ICMS exoneração, GARE ou GNRE, DAS e DARF, dos processos de importação de forma automática.

O sistema e-COMEX possui um roteiro para a inclusão de um processo de importação. Para a inclusão deve-se seguir os procedimentos conforme demonstrado no Quadro 11.

ROTEIRO – PROCESSO DE IMPORTAÇÃO (COMEX)

- 1 – Licença de Importação:
 - 1.1 – Manutenção:
 - 1.1.1 – Dados gerais;
 - 1.1.2 – Linhas;
 - 1.1.3 – Adições.
 - 1.2 – Totalizações.
 - 1.3 – Relatório Conferência.
 - 1.4 – Extrato LI (SISCOMEX).
 - 1.5 – Carga LI (SISCOMEX).
 - 1.6 – Extração Registro (SISCOMEX).
 - 1.7 – Carga Registro (COMEX).
 - 1.8 – Solicitação de anuência.
- 2 – Embarque (DI):
 - 2.1 – Consulta dados gerais.
- 3 – Embarques (gerar o embarque com as informações do processo):
 - 3.1 – Dados gerais:
 - 3.1.1 – Pedido;
 - 3.1.2 – Enquadramento;
 - 3.1.3 – Países;
 - 3.1.4 – Datas;
 - 3.1.5 – BL/AWB;
 - 3.1.6 – Valores;
 - 3.1.7 – Parceiros; e
 - 3.1.8 – Observações.
 - 3.2 – Inclusão de linhas;
 - 3.3 – Manutenção de observações;
 - 3.4 – Totalização do embarque;
 - 3.5 – Manutenção:
 - 3.5.1 – Dados gerais;
 - 3.5.2 – Linhas do embarque; e
 - 3.5.3 – Observações.
- 4 – Documentação (emitir a documentação comercial):
 - 4.1 – Faturas (pro-forma, comercial);
 - 4.2 – Certificados (MERCOSUL, comum, ALADI, SPG);
 - 4.3 – Saques exportação;
 - 4.4 – Relatório acompanhamento da exportação;
 - 4.5 – Carta remessa ao banco;
 - 4.6 – Solicitação de notas fiscais;
 - 4.7 – Solicitação de despachos;
 - 4.8 – Packing List;
 - 4.11 – Instruções de embarque; e
 - 4.12 – Instruções para a seguradora.
- 5 – Transmissão do RE (COMEX x SISCOMEX);
- 6 – Emissão dos certificados de origem;
- 7 – Emissão da instrução de embarque; e
- 8 – Registro BL/AWB no sistema COMEX.

Quadro 11: Roteiro do processo de importação - COMEX

Fonte: elaborado pelo autor.

O roteiro do processo de importação tem uma seqüência lógica dos procedimentos relacionados com o sistema COMEX.

Estão organizadas em oito seções as atividades de um processo de importação: licença de importação – LI, embarque e registro da DI; *input* de dados gerais, documentação, transmissão de RE, emissão de certificados de origem, emissão da instrução de embarque, e registro do conhecimento de embarque no sistema e-COMEX.

4.2.2.2. Divergências nas exportações

Para a avaliação das divergências nas exportações antes e após a terceirização foi observado o sistema COMEX, utilizado pela SADI do Brasil Ltda., e colhidas opiniões dos usuários, que também tiveram acesso ao FATEXP na Fiat Automóveis S/A. Assim foram constatados aspectos divergentes nos procedimentos de exportação, conforme demonstra o Quadro 12.

ATIVIDADES DIVERGENTES – FATEXP x COMEX	
Cadastro informações do processo: 1.1 - diversos: - classificação (NCM e NALADI SH); - condições de venda (incoterms); - declaração estrangeira; - unidade de medida; - vias de transporte. 1.2 – itens: - classificação (NCM e NALADI SH); - critérios de origem; - embalagens; - descrição do produto. 1.3 – clientes: - vias de transporte; - país e portos; - parceiros; - observações. Cadastro pedidos: - verifica as informações do pedido Cadastro embarques: - dados gerais: pedido/enquadramento/ países/datas/ conhecimento de embarque/ despesas/valores/parceiros/ observações.	Documentação: - fatura (pro-forma, comercial); - certificados (Mercosul, comum, ALADI, etc); - saques exportação; - relatórios acompanhamento da exportação; - carta remessa ao banco; - solicitação de notas fiscais; - solicitação de despacho; - <i>packing list</i> ; - folha para cálculo/disposição embarque; - instrução de embarque - instrução para a seguradora. Tramite SISCOMEX: - emissão Registro de Exportação – RE; Emissão dos Certificados de Origem; Emissão da instrução de embarque; Registro conhecimento de embarque no COMEX; Emissão solicitação de despacho (SISCOMEX)

Quadro 12: Atividades divergentes nas operações de exportação

Fonte: elaborado pelo autor.

Antes de iniciar o processo de exportação é necessário proceder ao carregamento dos dados básicos no sistema COMEX. Para tanto, existe uma seção de cadastros que trata das funções onde são feitos os cadastramentos e a parametrização das informações necessárias para a operacionalização do módulo de exportação.

O sistema COMEX módulo exportação tem suas operações divididas em oito seções, identificadas como: cadastro (parametrizações), pedidos, embarques, documentação, RE (Registro de Exportação), SISCOMEX, numerários, parâmetros, e finalizar.

A seção de cadastros trata das funções nas quais são feitos o cadastramento e a parametrização das informações necessárias para a operacionalização do módulo de exportação.

Na seção de cadastros verifica-se a manutenção dos seguintes registros: itens; lista de preço; descrições estrangeiras (itens x idioma); descrições específicas (itens x clientes); clientes; parceiros; códigos NCM; códigos e descrições NBM; códigos e descrições NCM/NALADI-SH; códigos e descrições NALADI-NCCA; relação de códigos NALADI-SH x NALADI-NCCA; taxas diárias; fornecedores; numerários por fornecedor; condições de venda (*incoterms*); declarações estrangeiras (por país, específicas); embalagens (dimensões); unidades de medida (descrições por idioma); via de transporte (descrições por idioma); e tabelas do sistema.

No cadastro dos itens observa-se duas situações. A primeira situação é o cadastro de itens com as seguintes informações: nome da empresa (cliente); nome da organização a que ela pertence; a data do contrato; número de desenho e descrição do produto; grupo, família e sub-família; unidade de medida; peso líquido e bruto; e o código NCM.

Na segunda situação verifica-se o cadastro de itens sob a visão de exportação, onde complementam-se os seguintes dados: critério de origem; descrição estrangeira; embalagens; e posiciones arancelarias (classificação fiscal).

Na manutenção dos critérios de origem, são cadastrados os dados de normas de origem para a emissão dos certificados de origem, exigidos pelos países do mercosul, Bolívia e Chile. Além disso, os critérios de origem são necessários para a emissão do certificado de origem exigidos pelos países membros do Sistema Geral de Preferências – SGP.

Na manutenção das descrições estrangeiras dos produtos são cadastradas as descrições específicas dos produtos por país e no seu idioma, para serem utilizados nos documentos.

Complementando a manutenção das descrições, verifica-se a seção de manutenção de produtos x embalagens, onde cadastra-se as embalagens para um determinado produto selecionado, para ser utilizado na construção da instrução de embarque.

Os parceiros são aquelas empresas que farão parte do mesmo processo de exportação, destacando-se quatro tipos de parceiros: o destinatário como tipo “E”; o consignatário como tipo “C”; o representante como tipo “R”; o despachante como tipo “D”; o armador como tipo “A”; o *notify* como tipo “N”; o fornecedor como tipo “F”; a seguradora como tipo “S”; e o banco, tanto para remessa de documentos quanto para contrato de câmbio é utilizado como tipo “B”.

A seção de pedidos trata do cadastro de pedidos. Porém, se a empresa tenha interface com o sistema COMEX, esta seção servirá apenas de consulta.

Na seção de pedidos faz-se a manutenção dos seguintes dados: dados gerais; consulta de pedidos; representantes; linhas, inclusão; linhas, manutenção individual; linhas, manutenção global; observações; consultas; cópia de pedidos; reajuste de preços; e totalização.

Nos dados gerais observa-se o cadastramento das seguintes informações: empresa; tipo de pedido; número de pedido; endereço do cliente; via de transporte; condições de venda; moeda; forma de pagamento; condições de pagamento; nome do fornecedor; nome do destinatário; e nome do consignatário.

Na tela de dados gerais verifica-se as informações complementares de datas, portos, valores, representantes, linhas e totalizar. Na tela de datas encontra-se as datas relacionadas com o pedido de acordo com o cliente e atendimentos. Na tela de portos cadastra-se os portos envolvidos na negociação quando da confirmação do pedido. Na tela de valores cadastra-se os valores totais envolvidos na operação de exportação para um determinado pedido. Nos casos em que o pedido envolva representante cadastra-se na tela de representantes o nome, o percentual e o valor correspondente a comissão.

As linhas correspondem aos itens que deverão ser embarcados dentro de um determinado pedido, bem como a totalização de pedidos e a função que finaliza o pedido, totalizando os valores, peças e quantidades a serem embarcadas dentro de um determinado pedido.

O sistema COMEX permite a cópia de um pedido para outro. Nesta operação permite-se reutilizar uma observação existente de um pedido e a cópia das informações já cadastradas para outro pedido.

A seção de embarques trata da geração, manutenção e gravação do embarque de exportação, com a manutenção dos seguintes registros: dados gerais; representantes; linhas; carregamento consolidado de embarques; carta de crédito; situação de embarque, liberar; situação de embarque, retornar; consulta embarques, por situação; observações; consultas; troca de *containers*; e totalização.

A seção de documentação tem por finalidade emitir todos os documentos e certificados do sistema de exportação. Na tela de manutenção verifica-se a operação dos seguintes registros: fatura proforma, fatura comercial, fatura comercial mercosul, fatura comercial por containers, Canadá *customs invoice*, *caricom invoice*, anexo de fatura comercial, certificados, saques de exportação, saques de exportação com lote, acompanhamento de exportação, carta remessa ao banco, solicitação de notas fiscais, solicitação de despacho, *packing list*; folha para cálculo/disposição de embarque, instrução de embarque, instrução para seguradora, e volume de exportações (data BL).

Na seção de RE (Registro de Exportação) faz-se à manutenção dos seguintes dados: carga no sistema; registro de crédito; veículos; peças; e registro de exportação.

A seção SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior) trata da geração do arquivo texto para transmissão do RE via SISCOMEX. Verifica-se a manutenção dos seguintes dados: Registro de Exportação – RE; e manutenção de drawback.

A seção de numerários contempla o controle do fluxo de numerários entre a empresa (cliente) e os despachantes aduaneiros. Finalmente, a seção parâmetros que trata parametrização interna do sistema de exportação.

O sistema COMEX possui um roteiro para a inclusão de um processo de exportação. Para a inclusão deve-se proceder conforme demonstrado no Quadro 13.

ROTEIRO – PROCESSO DE EXPORTAÇÃO (COMEX)

- 1 – Cadastros (comparar os dados do sistema com as informações do processo):
 - 1.1 – Diversos:
 - 1.1.1 – Classificação – NCM e NALADI-SH;
 - 1.1.2 – Condições de venda – *incoterms*;
 - 1.1.3 – Declaração estrangeira;
 - 1.1.4 – Unidades de medidas; e
 - 1.1.5 – Vias de transporte.
 - 1.2 – Itens
 - 1.2.1 – Classificações NCM e NALADI-SH (obrigatório para certificado de origem);
 - 1.2.2 – País de origem;
 - 1.2.3 – Critérios de origem (obrigatório para certificados SGP);
 - 1.2.4 – Embalagens; e
 - 1.2.5 – Descrições do produto.
 - 1.3 – Clientes
 - 1.3.1 – Vias de transporte (chave para preenchimento automático dos campos);
 - 1.3.2 – Países e portos;
 - 1.3.3 – Parceiros; e
 - 1.3.4 – Observações.
- 2 – Pedidos (verifica as informações do pedido):
 - 2.1 – Consulta dados gerais.
- 3 – Embarques (gerar o embarque com as informações do processo):
 - 3.1 – Dados gerais:
 - 3.1.1 – Pedido;
 - 3.1.2 – Enquadramento;
 - 3.1.3 – Países;
 - 3.1.4 – Datas;
 - 3.1.5 – BL/AWB;
 - 3.1.6 – Valores;
 - 3.1.7 – Parceiros; e
 - 3.1.8 – Observações.
 - 3.2 – Inclusão de linhas;
 - 3.3 – Manutenção de observações;
 - 3.4 – Totalização do embarque;
 - 3.5 – Manutenção:
 - 3.5.1 – Dados gerais;
 - 3.5.2 – Linhas do embarque; e
 - 3.5.3 – Observações.
- 4 – Documentação (emitir a documentação comercial):
 - 4.1 – Faturas (pro-forma, comercial);
 - 4.2 – Certificados (MERCOSUL, comum, ALADI, SPG);
 - 4.3 – Saques exportação;
 - 4.4 – Relatório acompanhamento da exportação;
 - 4.5 – Carta remessa ao banco;
 - 4.6 – Solicitação de notas fiscais;
 - 4.7 – Solicitação de despachos;
 - 4.8 – *Packing List*;
 - 4.11 – Instruções de embarque; e
 - 4.12 – Instruções para a seguradora.
- 5 – Transmissão do RE (COMEX x SISCOMEX);
- 6 – Emissão dos certificados de origem;
- 7 – Emissão da instrução de embarque; e
- 8 – Registro BL/AWB no sistema COMEX.

Quadro 13: Roteiro do processo de exportação - COMEX

Fonte: elaborado pelo autor.

O roteiro do processo de exportação tem uma seqüência lógica dos procedimentos de exportação relacionados com o sistema COMEX.

Descrito as congruências e divergências dos procedimentos de comércio exterior, que passaram da gestão da Fiat Automóveis S/A para a SADI do Brasil Ltda., a seguir procede-se a análise comparativa dos procedimentos nas operações descritas.

4.3. ANÁLISE COMPARATIVA DOS PROCEDIMENTOS NAS OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR

Analisando-se os procedimentos das operações de comércio exterior realizados pela Fiat Automóveis S/A e comparando-os com os procedimentos efetuados pela SADI do Brasil Ltda., verifica-se que os aplicativos desenvolvidos para a gestão de comércio exterior, embora procurem atender as mesmas expectativas dos clientes, apresentam diferenças significativas quanto a sua operacionalidade.

Os aplicativos utilizados na Fiat Automóveis S/A para as atividades de exportação e importação, FATEXP e o FATIMP respectivamente, foram estruturados sob uma arquitetura de sistemas que não possibilitavam a implantação de módulos individuais do sistema em fases, não suportavam interface com outros aplicativos, não tinham a possibilidade de utilizar um controle multi-moedas, não dispunham de um ambiente multi-línguas.

Quanto aos aspectos da arquitetura de dados, não possuíam uma estrutura de banco de dados relacional, não possuíam uma estrutura padronizada de arquivos para eliminar duplicidades de dados, não utilizavam regras de integridade para checar eliminações de registros.

No que diz respeito aos aspectos de impressão, os aplicativos FATEXP e FATIMP não permitiam a impressão do mesmo documento em impressoras e locais diferentes, não permitiam a visualização da impressão e, por fim, não permitiam a impressão remota de grandes relatórios.

Mesmo com todas essas insuficiências, os aplicativos FATEXP e FATIMP conseguiam atender as necessidades do OME, executando a gestão de exportação e importação plenamente, conforme as exigências da direção da Fiat Automóveis S/A.

Nas mãos da SADI do Brasil Ltda. nasce um novo aplicativo, responsável pelo gerenciamento das operações de comércio exterior, denominado COMEX. Que tem sua origem nas funções executadas pelo FATEXP, FATIMP e nas operações de câmbio e controles executadas anteriormente pelo OME.

As vantagens da utilização do sistema COMEX são a padronização dos processos, a otimização do gerenciamento das operações, a integração com os clientes, a centralização das operações em uma única base e a possibilidade de agregar novas atividades. Conseqüentemente, possibilita uma melhoria de qualidade de serviços em todos os níveis inerentes ao processo de comércio exterior.

O COMEX possui várias seções, dentre eles se destacam os módulos de: importação; câmbio da importação; notas fiscais de entrada; exportação; câmbio da exportação; *drawback*; financiamentos; e contabilização.

No módulo de importação destacam-se as seguintes funções:

- a) *input* de dados (itens, fornecedores, fabricantes, NCM, bancos, taxas de moedas, etc.);
- b) carga de tabelas do SISCOMEX;
- c) geração da Licença de Importação – LI (SISCOMEX);
- d) embarque, emissão da Declaração de Importação – DI (SISCOMEX);
- e) atividades ligadas ao despachante (numerário); e
- f) consultas e geração de relatórios gerenciais.

As funções do módulo de importação do sistema COMEX estão divididas em três grupos. O primeiro, trata-se da fase de cadastramento dos dados no sistema e carregamento dos dados nas tabelas do SISCOMEX, que darão apoio aos procedimentos futuros. O segundo grupo, trata-se das operações propriamente ditas, ou seja, a emissão da LI e DI para liberação da mercadoria. O terceiro, compreende as atividades com intervenção do despachante e emissão de relatórios.

Complementando as funções do módulo de importação, verificam-se as funções voltadas para as operações de câmbio na importação. São funções essenciais do módulo de câmbio de importação:

- a) gestão de contrato de ROF (Registro de Operações Financeiras);
- b) emissão de contratos de câmbio;
- c) efetivação de pagamentos;
- d) vinculações de contratos de câmbio com faturas;
- e) vinculações de contratos de câmbio com adições (*drawback*);
- f) consultas e geração de relatórios gerenciais.

As funções essenciais do módulo de câmbio de importação permitem a gestão das operações de câmbio a partir do registro de operações financeiras e da geração do contrato de câmbio após a negociação do operador de câmbio com os bancos. Após estas atividades, o sistema permitirá a vinculação das operações de câmbio com as principais informações disponíveis no sistema COMEX (*Invoice* e Adições) com regime de importação especial, *drawback*.

Como todo sistema de gestão, o sistema COMEX permite a emissão de relatórios gerenciais para tomada de decisão. Os relatórios evidenciam tanto os aspectos financeiros quanto os aspectos comerciais e industriais.

O módulo de exportação que concilia as atividades do processo e complementa a gestão do sistema COMEX, para o executor na SADI do Brasil Ltda. com as seções: menu principal, menu de embarque, menu de documentação, menu registro de exportação (RE), menu SISCOMEX, e menu numerários.

São funções básicas do módulo de exportação:

- a) input de dados no sistema (itens, clientes, consignatários, bancos, destinatários, representantes, etc.);
- b) emissão de documentos (faturas, romaneio de mercadorias, certificados de origem, instruções de embarque, etc.).

As funções básicas do módulo de exportação caracterizam-se pela alimentação do sistema através da entrada de dados, seguido da emissão de documentos essenciais para o desembarço da mercadoria e embarque para o local de destino.

O sistema COMEX constitui uma ferramenta de fácil manuseio e que possibilita aos seus usuários uma perfeita gestão dos processos de importação e exportação para os seus clientes, em especial a Fiat Automóveis S/A que, foi objeto de estudo.

A análise comparativa dos procedimentos nas operações de comércio exterior da gestão da Fiat Automóveis S/A em comparação a gestão da SADI do Brasil Ltda. e procurou distinguir as congruências e divergências da atividade para cumprir os objetivos deste trabalho.

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Neste capítulo apresenta-se a conclusão do estudo, tendo em vista os objetivos estabelecidos, bem como as recomendações para futuros trabalhos de pesquisa sobre o tema investigado.

O presente trabalho teve como objetivo geral identificar as congruências e divergências nos procedimentos das operações de comércio exterior atualmente realizadas pela SADI do Brasil Ltda. e as efetuadas pela Fiat Automóveis S/A antes da terceirização.

Respeitadas as limitações da presente pesquisa, no que concerne à verificação de como a SADI do Brasil Ltda. processa as operações de comércio exterior para a Fiat Automóveis S/A.

5.1. CONCLUSÕES

O processo de globalização é cada vez mais intenso e a cada dia, deixa de ser uma opção e passa a ser uma necessidade das empresas que buscam ser competitiva.

Em função de um desaquecimento da demanda interna e aliada a um câmbio favorável, as empresas buscam incrementar contratos no exterior para preencher sua capacidade ociosa.

Este trabalho identificou as congruências e divergências nos procedimentos das operações de comércio exterior atualmente realizadas pela SADI do Brasil Ltda. e comparou-as com os procedimentos efetuados pela Fiat Automóveis S/A antes da terceirização.

Pela análise realizada, verificou-se que a gestão de comércio exterior realizadas pela Fiat Automóveis S/A, que agregava o conhecimento das técnicas de enquadramento da operação, análise das mercadorias, análise da condição de vendas (*incoterms*), análise de preço, análise da modalidade de pagamento, análise do tipo de transporte, análise da documentação e a emissão dos documentos para desembarço e embarque da mercadoria, eram aplicados eficiente e eficazmente pelo Departamento de Operações em Moedas Estrangeira.

Constatou-se que as operações de gestão de comércio exterior atualmente realizadas pela SADI do Brasil Ltda., enquanto empresa terceirizada, são as mesmas executadas pelo Departamento de Operações em Moeda Estrangeira da Fiat Automóveis S.A.

Na exportação caracterizam-se como atividades congruentes os seguintes procedimentos: emissão de documentos (fatura comercial, packing list, certificado de origem); emissão de relatórios gerenciais e

certificados; instruções para emissão do conhecimento de transporte; negociação de documentos com as opções de emissão de borderô bancário; contratação do câmbio para baixa de ACC ou contratação de ACE e posterior contabilização das vendas; execução de controles da carteira de exportação compreendendo o fechamento contábil, ajuste cambial dos saldos de contas a receber, conciliações, emissão de relatórios gerenciais, emissão de relatório para drawback e gerenciamento do PROEX.

Nas operações de importação foram identificados com atividades congruentes os seguintes procedimentos: análises da documentação verificando-se a aplicabilidade dos bens, regime tributário, tratamento administrativo e condições de pagamento; após o embarque da mercadoria no exterior, são providenciadas as informações pertinentes ao fluxo de caixa, além de verificar a necessidade da contratação de câmbio previamente ao registro; execução da conferência dos documentos de embarque e preparação da instrução de desembarço para elaboração da DI; e execução dos controles de importação que compreendem o gerenciamento dos contratos, cálculo e contabilização da variação cambial, cálculo e contabilização dos encargos financeiros, cálculo e contabilização do IRRF, emissão de relatórios de averbações definitivas de seguro, emissão de relatório de controle e comprovação de drawback e emissão de relatório de impostos relevados em regimes especiais.

Em relação à análise comparativa dos procedimentos de comércio exterior das diferentes operações administradas pela SADI do Brasil com o que era realizado pela Fiat, evidencia-se o aplicativo COMEX que é responsável pelo gerenciamento das operações de comércio exterior.

O aplicativo está estruturado em vários módulos, com as seguintes atividades: importação; câmbio da importação; notas fiscais de entrada; exportação; câmbio da exportação; drawback; financiamento; e contabilização.

O COMEX tem vantagens de padronização de processos, otimização do gerenciamento, integração com o cliente, centralização das operações e pode agregar novas atividades de acordo com a necessidade do usuário. Conseqüentemente melhora a qualidade dos serviços prestada em todos os níveis inerentes ao processo.

A partir do exposto nesta seção, e limitando-se apenas às amostras analisadas, pode-se concluir que os procedimentos de comércio exterior executados pela SADI do Brasil Ltda. após a terceirização dos mesmos pela Fiat Automóveis S/A propiciaram, a Fiat

Automóveis S/A uma racionalização de suas atividades por conta da terceirização dos procedimentos de comércio exterior e por outro lado a SADI do Brasil Ltda., pela prestação de serviços personalizados obteve uma maior especialização dos serviços prestados.

5.2. RECOMENDAÇÕES

Dentre as recomendações para a elaboração de futuros trabalhos, que envolvam as operações de comércio exterior, espera-se que esse estudo possa servir de estímulo para um estudo mais aprofundado com características distintas, ou mesmo que utilizem outras metodologias.

No desenvolvimento do trabalho algumas percepções ficaram fora do contexto e que poderiam ser exploradas futuramente. Neste sentido, sugere-se que sejam realizadas pesquisas como: estudar novas alternativas para a melhoria dos procedimentos de comércio exterior a partir das observações no estudo multicasos, aprofundando a análise dos procedimentos de importação e exportação.

A realização destes trabalhos possibilitará investigar e aprofundar o processo de gestão de comércio exterior pela SADI do Brasil Ltda., que através da abordagem em termos conceituais incentiva uma nova discussão sobre o assunto, além de possibilitar aos usuários maiores informações e utilização destes conceitos.

REFERÊNCIAS

ADUANEIRAS. **Siscomex importação**: normas gerais. 14. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

BISCAIA Jr., Nilson Correa. **Análise do impacto do seguro de crédito à exportação nas vendas externas de pequenas e médias empresas industriais exportadoras de móveis do pólo moveleiro de Arapongas/PR**. 2001. 180f. Dissertação (mestrado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001.

Balança comercial da semana, Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior, Balança comercial da semana, Brasília, 20 de dez. 2002. Disponível em:
<http://www.mdic.gov.br/indicadores/balanca/balanca.html>. Acesso em: 21 dez. 2002.

BRASIL. Decreto n.º 91.030, de 05 de março de 1985. Dispõe sobre as normas dos serviços aduanieros. **Regulamento Aduaneiro**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 11 mar. 1985. 30. ed. São Paulo: Aduaneira, 2000.

CORRÊA, Henrique L.; CAON, Mauro. **Gestão de serviços**: lucratividade por meio de operações e de satisfação dos clientes. São Paulo: Atlas, 2002.

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

DRUCKER, Peter F. **Administrando para o futuro**: os anos 90 e a virada do século. 4. ed. São Paulo: Pioneira, 1995.

FORTUNA, Eduardo. **Mercado financeiro**: produtos e serviços. 15. ed. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2002.

FRANCO JR., Carlos F. **E-business**: tecnologia da informação e negócios na Internet. São Paulo: Atlas, 2001.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999;.

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

HADDAD, Paulo Roberto. **Horizonte Perdido**. Revista Economia do Jornal o Estado de Minas. Belo Horizonte, nº 51, p.12, julho. 2002.

INFORMAÇÕES sobre a instituição, Organização Mundial do Comércio, Genebra, Suíça.

Disponível em: http://www.wto.org/thewto_s.htm. Acesso em 21 jan. 2003.

KEEDI, Samir; MENDONÇA, Paulo C.C. de. **Transportes e seguros no comércio exterior**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

KUAZAQUI, Edmir. **Marketing internacional: como conquistar negócios em mercados internacionais**. São Paulo: Makron Books, 1999.

LABATUT, Enio Neves. **Teoria e prática de comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 1979.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

LIMA, Ana Lúcia de Araújo; BRANDÃO, Juliana Fávero. **Pesquisa qualitativa: o estudo de caso**. Trabalho (curso pós-graduação em administração) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998.

COLAUTO, Romualdo D.; BEUREN, Ilse M. COLETA, ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS. In: BEUREN, Ilse Maria (org.). **Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2003.

LOPEZ, José Manoel Cortinas. **SISCOMEX: exportação**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

LUNARDI, Angelo Luiz. **Operações de câmbio e pagamentos internacionais no comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

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

MARTINS, Gilberto de Andrade. **Manual para elaboração de monografias e Dissertações**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1994.

MARTINS, Gilberto de Andrade; LINTZ, Alexandre. **Guia para elaboração de monografias e trabalhos de conclusão de curso**. São Paulo: Atlas, 2000.

MARTINS, Petrônio G.; ALT, Paulo Renato C. **Administração de materiais e recursos patrimoniais**. São Paulo: Saraiva, 2002.

MINERVINI, Nicola. **O exportador**. 3. ed. São Paulo: Makron Books, 2001.

NAKAGAWA, Masayuki. **Introdução à controladoria: conceitos, sistemas, implementação**. São Paulo: Atlas, 1995.

OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças de. **Sistemas de informações gerenciais: estratégias, táticas, operacionais**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

RATTI, Bruno. **Comércio internacional e câmbio**. 10. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

SETOR automotivo busca outros mercados quando demanda interna cai, Global21, 26 jul. 2003. Disponível em:
<http://www.global21.com.br/informessetoriais/>. Acesso em 26 jul. 2003.

SILVA, Edna Lúcia; MENEZES, Estera Muszkat. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. CTC – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001.

SOSA, Roosevelt Baldomiro. **Temas aduaneiros: estudos sobre problemas aduaneiros contemporâneos**. São Paulo: Aduaneiras, 1999.

SOSA, Roosevelt Baldomiro. **A aduana e o comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

TORRES, Igor Gonçalves. **Comércio internacional no século XXI**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

TRIVIÑOS, Augusto N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação; o positivismo; a fenomenologia; o marxismo**. São Paulo: Atlas, 1987.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio exterior brasileiro**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

VAZQUEZ, José Lopes. **Manual de exportação**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2002.