

# DECISÃO ESTRATÉGICA PARA NACIONALIZAÇÃO DE CARGAS EM RECINTOS ALFANDEGADOS COMO FERRAMENTA DE SEGURANÇA, AGILIDADE E REDUÇÃO DE CUSTO – ZONA PRIMÁRIA X ZONA SECUNDÁRIA

**Autor:** Tathiana Farinelli Sanchez

**Orientador:** Dr. Sérgio Loureiro

**Palavras-chave:** desembaraço aduaneiro, modal aéreo, zona primária, zona secundária, redução de custos **Email:** tathianasanchez@gmail.com

## Introdução:

Redução e otimização de custos são posturas fundamentais para a saúde financeira de qualquer empresa, principalmente no cenário econômico atual. No Brasil, os custos logísticos representam uma parcela significativa dos custos, se inserindo como fator estratégico para muitas organizações. Dá-se aqui um enfoque aprimorado em relação a tais custos, aventando possibilidades de redução sem afetar o nível de serviço, a fim de atender clientes cada vez mais exigentes.

Analisa-se, neste projeto, a melhor forma de desembaraço de cargas importadas de empresa do segmento de equipamentos médicos. Tem-se duas formas de operação para importação cujas mercadorias desembarcam no Brasil via modal aéreo: diretamente no aeroporto, utilizando o terminal para a realização das atividades aduaneiras referentes à importação ou utilizando as atividades do aeroporto em conjunto com a Estação Aduaneira de Interior (EADI) ou porto seco.

## Objetivos

Comparar dois possíveis cenários para desembaraço de mercadoria importada via modal aéreo a fim de minimizar os custos sem interferir na agilidade e risco do processo. Após determinação de melhor cenário para o caso estudado, pretende-se elencar os possíveis gargalos operacionais que possam gerar aumento de custos.

## Metodologia

Foi utilizado o método de modelagem para apuração dos custos envolvidos nos processos para os Cenários I e II:

**Cenário I**  Importador decide por **desembarçar sua carga na Zona Primária** – Aeroporto de Viracopos

**Cenário II**  Importador decide remover em Trânsito Aduaneiro sua carga da Zona Primária para **desembarço na Zona Secundária** – EADI.

## Custos Cenário 2:

$$C_2 = F + (R + A_1 + C + A_2) * (1 + T) + A_3$$

Em que

F: custo do Frete Rodoviário

R: Tarifa de Remoção em Trânsito

A1: Tarifa Armazenagem

A2: Tarifa Armazenagem para Cargas de Alto valor Específico

C: Tarifa de Capatazia

A3: Tarifa de Armazenagem EADI

T: ATAERO

Se  $R \neq 0, A_1 = A_2 = C = 0$

Se  $R=0, A_1 \neq 0, A_2 \neq 0$  e  $C \neq 0$

Se  $A_2 \neq 0, A_1 = C = 0$

Se  $A_2 = 0, A_1 \neq 0$  e  $C \neq 0$

## Resultados

$$C_1 = R\$ 3.518.801,32$$

$$C_2 = R\$ 4.074.103,51$$

**F:** R\$ 1.514.332,40

**R:** R\$ 133.450,23

**A<sub>1</sub>:** R\$ 1.429.691,50

**C:** R\$ 53.695,22

**A<sub>2</sub>:** R\$ 313,61

**T:** 35,9%

**A<sub>3</sub>:** R\$ 362.063,50

**A<sub>1</sub>:** R\$ 2.521.341,38

**A<sub>2</sub>:** R\$ 4.160,38

**C:** R\$ 63.756,02

**T:** 35,9%

## Conclusões

Com o estudo de caso proposto, houve um *saving* de R\$ 555.302,18 no caso de escolha de desembaraço em Zona Primária (C<sub>1</sub>).

Como maior gargalo do processo estudado e ponto crucial para a análise dos cenários, temos a **ineficiência aduaneira** para remoção das cargas declaradas como Trânsito no Cenário II. 79% dos embarques ultrapassam as 24 horas dentro do Aeroporto de Viracopos e, assim, além do custo de Armazenagem e Capatazia na zona primária, acumulará também o custo de Armazenagem na zona secundária.

Além da ineficiência da remoção em trânsito, apresentam-se determinantes para decisão de escolha do Cenário I:

- O **alto custo do Frete Rodoviário** calculado entre o Aeroporto e o EADI além de prolongamento da permanência da mercadoria nas estradas (aumento de risco de roubo).
- Com a **privatização dos aeroportos** há também a possibilidade de redução ainda maior do custo da tarifa de armazenagem.

Dessa forma, tal conclusão pode ser ampliada para outros importadores cujo perfil de carga e eficiência aduaneira sejam semelhantes ao estudo de caso.

## Referências Bibliográficas

- BALLOU, R. H. Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos, 4ª edição, editora Bookman, (2001)
- BERTAGLIA, P. R. Logística e gerenciamento da cadeia de abastecimento. São Paulo: Saraiva, (2003).
- CAMPOS, V. F. Gerenciamento da rotina do trabalho do dia-a-dia. Belo Horizonte: Editora Fundação Christiano Ottoni, (1996)
- DORNIER, Philippe-Pierre et al. Logística e operações globais, Textos e casos, São Paulo: Atlas, (2000)
- FDC - Fundação Dom Cabral, Belo Horizonte publicações disponível em <http://www.fdc.org.br/> (2012). Último acesso em 11/12/2015.
- ILOS – Especialistas em logística e supply chain, Rio de Janeiro, publicações disponíveis em <http://www.ilos.com.br/web/> (2013, 2014). Último acesso em 11/12/2015.
- MALUF, S.N. Administrando o Comércio Exterior do Brasil. São Paulo: Aduaneiras, p.114 (2000).
- MATOS, O. C. de. Ecometria básica: teoria e aplicações. São Paulo: Atlas, (1997)
- MENEZES, A. Teoria geral do estado. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, p.370 (1972).
- NTC&LOGÍSTICA - Associação nacional do transporte de cargas e logística, disponível em <http://www.portalntc.org.br/> p.11-12, (2014) Último acesso em 11/12/2015.
- Revista CARGO NEWS – Edição 139 – Emboaba, Vinícius, (2014)
- Revista VEJA – Edição de Julho (2015)
- SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, (2005)
- SECEX - Secretaria de Comércio Exterior, disponível em: <http://www.mdic.gov.br/> (2015) último acesso em 11/12/2015.
- SOSA, R. B. A aduana e o comércio exterior. São Paulo: Aduaneiras, (1995)
- UNESP – Universidade Estadual de São Paulo – Manual de Importação Unesp, disponível em [unesp.br/Home/prad/manual-de-importacao-unesp-2014 .pdf](http://unesp.br/Home/prad/manual-de-importacao-unesp-2014.pdf) (2015). Último acesso em 11/12/2015.

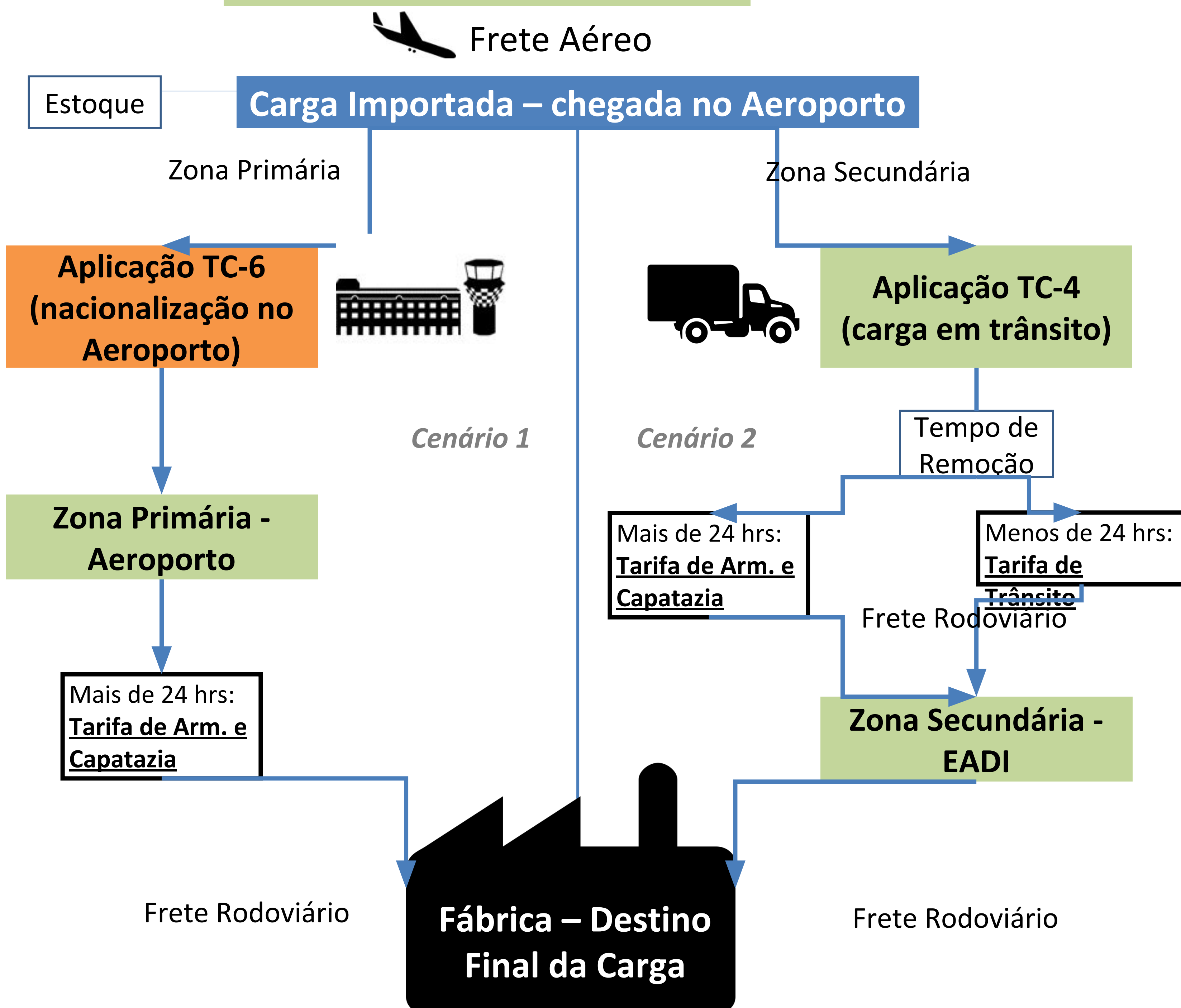


Figura 1 Fluxograma das atividades – Custos Envolvidos

Custos envolvidos:

## Custos Cenário 1:

$$C_1 = (A_1 + A_2 + C) * (1 + T)$$

Em que

A<sub>1</sub>: Tarifa Armazenagem

A<sub>2</sub>: Tarifa Armazenagem para Cargas de Alto valor Específico

C: Tarifa de Capatazia

T: ATAERO