

# Componentes fundamentais para a estimação de custos na importação

**Josmária Lima Ribeiro de Oliveira** (PUC Minas) - josmaria@pucminas.br

**Karla Lorena Bessa Ribeiro** (PUC) - karlaloren@yahoo.com.br

## **Resumo:**

*O artigo apresenta os componentes fundamentais para a estimação de custos na importação. No Brasil, são vários os componentes de custos a serem considerados no processo de importação, por este ser um processo específico e complexo. Minas Gerais é uma das unidades federativas que mais importam no Brasil, e apresenta desafios logísticos por não apresentar territórios litorâneos. O tema importação é importante para a controladoria. Esta pesquisa apresenta os componentes fundamentais de custos, a serem apreciados nos instrumentos de estimação de custos; pois estes afetam o fluxo de caixa empresarial, e as demonstrações financeiras. Para a pesquisa, foram analisados 24 componentes de custos, abordados em quatro grupos: transporte, gestão tributária, taxas alfandegárias, e comerciais. A coleta de dados consistiu na investigação em empresas mineiras que importaram continuamente, em Minas Gerais, de 2001 a 2005. O survey obteve a participação de 112 empresas de diferentes portes, ramos de atuação e volume de importação. Com a realização da pesquisa, foi possível analisar quais são para as empresas, os componentes fundamentais para a estimação de custos no processo de importação. Dos 24 componentes inicialmente apresentados, 6 componentes são aplicados em mais de 80 empresas das 112 entrevistadas, e outros 8 componentes são aplicados em mais de 90 empresas. O componente de custos com maior aplicação nas empresas foi o frete internacional, seguido do componente de custos despachante aduaneiro.*

**Palavras-chave:** *Estimação de custos. Importação. Componentes de custos*

**Área temática:** *Gestão de Custos Logísticos e nas Cadeias Produtivas*

## **Componentes fundamentais para a estimacão de custos na importaco**

### **Resumo**

O artigo apresenta os componentes fundamentais para a estimacão de custos na importaco. No Brasil, são vários os componentes de custos a serem considerados no processo de importaco, por este ser um processo específico e complexo. Minas Gerais  uma das unidades federativas que mais importam no Brasil, e apresenta desafios logísticos por não apresentar territórios litorâneos. O tema importaco  importante para a controladoria. Esta pesquisa apresenta os componentes fundamentais de custos, a serem apreciados nos instrumentos de estimacão de custos; pois estes afetam o fluxo de caixa empresarial, e as demonstraces financeiras. Para a pesquisa, foram analisados 24 componentes de custos, abordados em quatro grupos: transporte, gestão tributária, taxas alfandegárias, e comerciais. A coleta de dados consistiu na investigaco em empresas mineiras que importaram continuamente, em Minas Gerais, de 2001 a 2005. O *survey* obteve a participacão de 112 empresas de diferentes portes, ramos de atuaco e volume de importaco. Com a realizaco da pesquisa, foi possível analisar quais são para as empresas, os componentes fundamentais para a estimacão de custos no processo de importaco. Dos 24 componentes inicialmente apresentados, 6 componentes são aplicados em mais de 80 empresas das 112 entrevistadas, e outros 8 componentes são aplicados em mais de 90 empresas. O componente de custos com maior aplicacão nas empresas foi o frete internacional, seguido do componente de custos despachante aduaneiro.

Palavras-chave: Estimacão de custos. Importaco. Componentes de custos

rea Temática: Gestão de Custos Logísticos e nas Cadeias Produtivas

### **1 Introduco**

Esta pesquisa contempla a gestão econmica de recursos e custeio de atividades, estando relacionada com o planejamento da gestão financeira da empresa. A decisão de importar revela riscos, mas também pode permitir vantagem competitiva frente aos concorrentes de mercado. A estratégia de importaco afeta o fluxo de caixa da empresa, e conseqüentemente toda a aplicacão financeira da mesma, alterando a forma como são realizados os investimentos convencionais. A gestão de custos na aquisio de produtos  uma das funes da controladoria que visa subsidiar os tomadores de decisões com informaes úteis e oportunas ao processo de gestão das diversas áreas da empresa.

O despachante aduaneiro, como membro do canal de comercializaco internacional em empresas importadoras, a partir da insero de computadores, contribuiu para a informatizaco dos processos alfandegários. A estimacão de custos pelas empresas, tornou-se viável, com o uso das planilhas eletrnicas geradas pelos despachantes. Algumas destas planilhas evoluíram para sistemas de informao que permitem integrao e compartilhamento de informaes com os sistemas integrados de gestão. Para a tomada de decisão quanto  importaco,  necessário que o controlador da empresa leve em conta o fluxo de caixa atual e o retorno esperado com a compra de um ou mais produtos adicionais.

Faria e Costa (2005) afirmam que se faz necessário uma aproximao e integrao das

abordagens da controladoria aos problemas da logística e do processo de gestão. As compras internacionais são apresentadas por Morini, Simões e Dainez (2006) com a utilização de relevante apoio da contabilidade. Contudo, os autores apresentam uma visão de que a contabilidade aborda apenas os impostos, deixando de mencionar a importante atuação da mesma, na gestão de custos do processo de importação. Para identificar, classificar, mensurar, acumular, analisar, interpretar e comunicar as informações de custos, o profissional da controladoria necessita conhecer os componentes de custos e analisar a criticidade para as empresas importadoras.

O objetivo da investigação consistiu em identificar os componentes fundamentais para a estimação de custos na importação. No Brasil, são vários os componentes de custos em um processo de importação, por este ser um processo peculiar e complexo. Vários modelos de planilhas de cálculo são apresentados em livros sobre importação; e, estes são apresentados por despachantes aduaneiros que atendem a diversas empresas, de várias áreas. A partir da investigação em empresas, a pesquisa apresenta quais são os componentes mais considerados pelas empresas que importaram continuamente, em Minas Gerais, de 2001 a 2005. Para tanto, foi realizado um *survey*, respondido por 112 empresas. Com a realização da pesquisa, foi possível analisar quais são, para as empresas, os componentes fundamentais na estimação de custos no processo de importação.

O estado de Minas Gerais apresenta uma grande diversidade de empresas que desenvolvem a importação constantemente, conforme Mdic (2008). A investigação, direcionada a partir da visão da controladoria, com sua característica gerencial e tributária, aborda as áreas de: decisões estratégicas, comércio exterior, sistemas de informação e logística. Esta pesquisa é relevante para as empresas investigadas que poderão analisar os componentes de custos praticados em relação às demais empresas. Além das empresas, o governo também pode fazer uso destas informações, de forma a contribuir para o aperfeiçoamento do processo, estimulando práticas mais efetivas, caso as atuais onerem abusivamente as empresas. A pesquisa desenvolvida apresenta resultados favoráveis, que reafirmam a importância deste tema para a comunidade científica, para o mercado e para o governo.

O artigo está dividido em cinco partes: a) introdução, que revela a temática e a relevância da pesquisa; b) referencial teórico, dividido em quatro sub-seções: transporte, gestão tributária, taxas alfandegárias, e custos comerciais; que apresenta os estudos mais relevantes para o desenvolvimento do instrumento de coleta de dados; c) metodologia, que revela os métodos e técnicas empregados para a seleção das empresas e desenvolvimento do *survey*; d) resultados, que apresenta uma descrição do perfil dos respondentes e das empresas analisadas, além de revelar os principais componentes de custos; e) conclusão.

## **2 Referencial teórico**

O artigo completo não deve exceder 15 (quinze) páginas. As margens superior e esquerda devem ter 3,0 cm e as inferior e direita devem ter 2,0 cm. O tamanho de página deve ser A4. Por favor, verifique esse aspecto, pois se o trabalho for enviado no formato *letter*, prejudicará a formatação final do respectivo documento.

De acordo com as definições de custos apresentadas por Martins (2001), Bruni e Fama (2002), e Perez Jr. *et al.* (2000), os componentes de custos apresentados incluem os gastos necessários para obter-se a posse e a propriedade de produtos importados. Iudícibus *et al.* (2003) afirmam que o conceito de custo de aquisição deve englobar o preço do produto comprado, mais os custos incorridos adicionalmente, até estar o item no estabelecimento da empresa. Faria e Costa (2005: 69) apresentam a definição do Instituto dos Contadores

Gerenciais – IMA. Para as autoras, os custos logísticos são constituídos pelos gastos que a empresa incorre para “planejar, implementar e controlar todo o inventário de entrada, em processo e de saída, desde o ponto de origem até o ponto de consumo”. Este conceito foi considerado a partir da linguagem utilizada pelas pessoas a serem entrevistadas, e pelos trabalhos consultados.

A representatividade dos custos é flexível, pois atende às especificidades de cada pedido, variando de acordo com as exigências estabelecidas pela empresa importadora, ou com o tipo de produto/serviço comercializado. Oliveira, Souza e Oliveira (2005) expõem os custos de importação e o impacto destes na ação de estimação de custos. Esta pesquisa juntamente com a pesquisa realizada por Berto (2004), contribuíram para o desenvolvimento do estudo sobre a estimação de custos na atividade de importação. Para Lopez e Gama (2001), ao considerar o comércio internacional, os cálculos representam delicadas equações e os resultados apurados geram reflexos importantíssimos na estratégia de atuação da empresa. Os principais itens que compõem o valor final do produto são os custos de produção, os custos de distribuição, os custos de promoção, os custos variáveis e a margem de contribuição. Mas, ao se tratar de comércio internacional deve-se considerar os custos dessa estrutura, distribuídos nos componentes.

Para Segreti *et al.* (2004:4), o comércio entre países considera os custos logísticos; e “a relevância da logística é influenciada diretamente pelos custos associados às suas atividades”. Os autores utilizam conceitos também expressos por Kobayashi (2000) e Lopez (2000), para analisar o produto adequado no momento desejado e no tempo certo, a partir da equação do custo total das atividades de logística. Esta equação é composta pelo custo do inventário, custo do lote, custo de processamento de pedidos e informação, custo de armazenagem, e custo de transporte. A exigência básica desta equação é que o gerenciamento eficaz dos custos dentro da cadeia de suprimentos deve minimizar o custo total, atendendo o nível de serviço exigido pela empresa, e pelo consumidor. Amaro (2002) desenvolveu uma pesquisa sobre o custeio da cadeia logística, considerando os custos ligados ao comércio exterior. A pesquisa sintetiza os principais componentes de custos, apontando os recursos e os direcionadores para a aplicação do modelo de custeio ABC.

Iudícibus *et al.* (2003, p. 119) consideram que no caso de “importações de matérias-primas, o custo deve ser adicionado pelo impostos de importação, (...) pelos custos alfandegários e por outras taxas, além dos custos dos serviços de despachante”. A presente pesquisa, busca identificar os principais componentes de custos analisados na estimação de custos para a importação, e portanto, não serão abordados os métodos de custeio; e sim, os componentes de custos praticados pelas empresas. A análise dos itens sobre a estimação de custos para a importação, proporcionou a elaboração de uma síntese dos componentes de custos, tratadas a seguir, e sintetizado no Quadro 1.

Transporte	Incoterms, frete internacional, seguro internacional, desconsolidação, demurrage, frete interno;
Gestão tributária	Imposto de Importação (II), PIS/PASEP, Cofins, Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviço (ICMS);
Taxas alfandegárias	AFRMM (Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante), ATA (Adicional de Tarifas Aeroportuárias), SDA (Sindicato do Despachante Aduaneiro), Despachante Aduaneiro, Porto Marítimo, Porto seco/EADI, Tarifas do Porto Seco, THC (Terminal Handling Charges), Liberação de BL, Tarifas Infraero;
Comerciais	Tradução, despesas bancárias, licenças específicas, outros custos de importação.

Quadro 1 - Síntese dos componentes de custos na importação

## 2.1 Transporte

O transporte é um componente fundamental e necessário para o sistema logístico. Coughlan *et al.* (2002) afirmam que a logística envolve o processamento e o rastreamento de

bens durante o armazenamento, o controle de estoque, o transporte, a documentação alfandegária e a entrega para os clientes. O transporte responde frequentemente, pela maior porcentagem do custo total da logística (ROSENBLOOM, 2002). Ballou (2001) complementa que o transporte pode ser responsável por um terço a dois terços dos custos logísticos totais. As taxas de linhas de transporte são baseadas em distância e volume de embarque, segundo Ballou (2001).

Dependendo do objeto da transação e da necessidade da empresa, o produto pode transitar por via aérea, férrea, rodoviária ou marítima. A forma de transporte também pode variar segundo as condições geográficas, causando interferência: o clima, a temperatura, o relevo, as reformas das vias, as guerras ou guerrilhas, e os acordos entre países. Para o transporte internacional, as alternativas de rotas são restritas ao limitado número de portos e pontos alfandegários para deixar ou entrar no país (BALLOU, 2001). Lopez (2000) afirma que existem três etapas de transporte: 1) pré-transporte ou frete interno na origem; 2) transporte internacional; 3) pós-transporte ou frete interno de destino. O transporte de mercadorias pode ser classificado como modal, segmentado, sucessivo, combinado, intermodal, e multimodal (LOPEZ, 2000). Para cada tipo de transporte existem custos específicos a serem considerados. Para o transporte interno no Brasil, há de se considerar o limite de peso permitido. Dois fatores que podem aumentar o valor do transporte interno são: o ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviços, nessa circunstância incidindo sobre o serviço de transporte; e as tarifas de pedágio.

O transporte internacional é tema de investigação científica no Brasil, a seguir são apresentados alguns trabalhos que contribuíram para a elaboração da pesquisa. Rorato (2003) realizou uma análise sobre as alternativas de transporte rodo-marítimo na distribuição de cargas frigoríficas no Brasil. A partir da projeção em três cenários sobre as análises de sensibilidade para a variação dos custos, foi identificado que existem ganhos econômicos da alternativa de transporte intermodal rodo-marítimo em rotas com longo curso de navegação e distâncias rodoviárias superiores a 2.300 quilômetros. Pereira e Wanke (2004) também realizaram um estudo de análise sobre os modais de transporte, relacionando a escolha ao dimensionamento do estoque de segurança e dos custos logísticos totais. E, Santos (2007) desenvolveu um estudo sobre a eficiência portuária no Brasil a partir de modelo econométrico que permitiu medir a variação do custo de importar uma mercadoria devido aos portos. O estudo foi realizado, considerando 13 portos brasileiros. O autor conclui que a questão da eficiência portuária não deve ser pensada individualmente, mas discutida a luz da política nacional setorial que precisa ser repensada.

Segundo Lopez e Gama (2001, p. 381), o Brasil não acompanhou a evolução global do sistema logístico. Para os autores, o processo de acondicionamento de mercadorias no Brasil, com a utilização de contêineres é incipiente. O transporte interno é constituído por rodovias em quantidade e sem qualidade; a malha ferroviária é reduzida e as aquavias são pouco aproveitadas. Sobre o exercício do controle governamental, os autores apresentam a necessidade de solução quanto: ao redesenho da arquitetura tecnológica do Sistema Siscomex, a continuidade de simplificação dos procedimentos, o funcionamento ininterrupto das Aduanas, e a adoção em larga escala do programa de certificação de importadores com liberação virtual de cargas das empresas certificadas pela Linha Azul.

A formação de preços no transporte de carga foi analisada por Castro (2003), que procedeu a investigação por segmento representativo considerando o tipo de carga, a distância de transporte e a modalidade. Para o desenvolvimento do modelo básico para a formação de preço, o autor considerou a estrutura tarifária do subsetor rodoviário, por segmento relevante, tais como carga fracionada e carga inteira, e estimou funções de frete para três modais representativos. Os resultados obtidos revelaram que os valores de frete tendem a apresentar uma ampla margem de variação, mesmo quando a competição força as tarifas a se alinhar

com os custos marginais de longo prazo. O autor reconhece que a formação de preços do transporte de carga recebe influência do setor de atuação da empresa contratante e do preço do combustível. Lopez e Gama (2001) também afirmaram que o custo do transporte nem sempre guarda relação direta com a distância percorrida.

O seguro relaciona-se ao transporte, pois a carga pode sofrer algum acidente e, em consequência, o produto ou equipamento pode ser danificado. Para que nenhuma das empresas envolvidas na transação seja prejudicada no valor da carga, é preciso existir uma apólice, certificado, averbação ou endosso com uma seguradora. Keedi (2000) define que: seguro é uma operação realizada entre segurado e segurador, coordenada por uma corretora, para resguardar seus bens dos riscos a que estão sujeitas por sua natureza. Lopez e Gama (2001) apresentam, que em média, o seguro de transportes registra menos de 0,4% do preço dos produtos no local de embarque; pois o índice de sinistralidade é baixo, o que proporciona preços favoráveis a uma empresa que analisa as taxas de risco. Os autores Lopez e Gama (2001) recomendam que a rubrica seguro seja computada nos cálculos diretos e entendida como integrante de planilhas de outros custos inerentes ao comércio exterior

Os INCOTERM's são fundamentais para a estimação de custos, pois eles são os termos internacionais de comércio. Com o uso dos INCOTERM's são definidos os direitos e as obrigações mínimas do vendedor e do comprador, quanto a: fretes, seguros, movimentação em terminais, liberações em alfândega e obtenção de documentos de um contrato internacional de venda (LOPEZ, 2000). E, portanto, é definido se o comprador deve ser responsável: a) pelo frete no exterior, b) pelo frete entre os países; e c) pelo frete em território nacional. Os INCOTERMS também respondem sobre o pagamento das tarifas alfandegárias no exterior e em território nacional. A função dos INCOTERMS é estabelecer em que momento, e em que localidade; do ponto de vista legal, as mercadorias foram efetivamente entregues do exportador ao importador (SPINOLA, 1998). Lopes e Gama (2002) apresentam uma visão sumarizada dos componentes de custos por INCOTERM, descrita no Quadro 2.

<b>Incoterm</b>	<b>Composição</b>
Na origem da fábrica (EXW)	Custo total + Embalagem + Encargos + Lucro - Benefícios à exportação + Despesas de exportação
No local de embarque (FOB)	Preço na fábrica (EXW) + Transporte interno + Licença de exportação + Movimentação em terminal
No local de desembarque (CIF)	Preço no local de embarque (FOB) + Transporte internacional + Seguro internacional
No local de consumo (DDP)	Preço no local de desembarque (CIF) + Movimentação em terminal + Licença de importação + Transporte interno no destino

Fonte: Lopes e Gama (2002, p. 391)

Quadro 2 - Componentes de custos por Incoterm

## 2.2 Gestão tributária

A análise da gestão tributária considerou os seguintes tributos: a) Imposto de Importação; b) PIS/PASEP; c) Cofins; d) IPI; e) ICMS. Nesta seção, são apresentados os conceitos, o fato gerador e a base de cálculo de cada tributo mencionado. As mercadorias que adentram ao território nacional são tributadas de acordo com os direitos aduaneiros de importação. Lopez e Gama (2001) apresentam ênfase para o Imposto de Importação - II; Imposto sobre produtos industrializados – IPI; Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS; e o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM. No período atual o Pis/Cofins é incorporado aos tributos, conforme quadro a seguir.

Martins (2004) salienta que a incidência de Pis/Cofins na importação é um exemplo de como o governo brasileiro apresenta formas de complicar os processos. De forma crítica, o autor apresenta que para calcular os tributos a pagar, os contribuintes, “além de contadores, juristas-trabalhistas, economistas, devem buscar o auxílio de estudiosos de matemática pura”.

O próprio governo reconhece que o cálculo dos tributos não é trivial, mas alenta as empresas, informando que o Sistema Siscomex procede o cálculo (BRASIL, 2006). O comentário expresso no material do governo brasileiro sobre os tributos praticados, já retrata a complexidade tributária imposta, e oferece um aplicativo para que as empresas não se preocupem com a gestão tributária.

<b>Tributos</b>	<b>Fato gerador</b>	<b>Base de Cálculo</b>
IPi	O desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira e a saída de produto do estabelecimento industrial, ou equiparado a industrial. O momento do pagamento do imposto é antes da saída do produto da repartição que processa o despacho aduaneiro	O mesmo valor que serviu de base para o cálculo dos tributos aduaneiro por ocasião do despacho de importação, acrescido do montante desses tributos, demais taxas e encargos cambiais efetivamente pagos pelo importador ou dele exigido.
ICMS	Geração, emissão, transmissão, repetição, ampliação ou recepção de comunicação de qualquer natureza, por qualquer processo, ainda que iniciada no exterior; no desembaraço aduaneiro de mercadoria ou bens importados do exterior; e na aquisição, em licitação promovidos pelo Poder Público, de mercadoria ou bem importados do exterior e apreendidos ou abandonados.	Valor constante no documento de importação, acrescentado o valor dos impostos de importação sobre produtos industrializados e operações de câmbio e também das despesas aduaneiras (referem-se às despesas necessárias e compulsórias no controle e desembaraço de mercadoria).
Pis e Cofins	Entrada dos bens importados no território nacional na data do registro da declaração de importação (DI).	Produtos - (i) valor aduaneiro que serve de base para o cálculo do imposto de importação (II), (ii) acrescido do montante desse imposto, (iii) do ICMS, do (iv) PIS/PASEP – Importação e (v) da Cofins – Importação.
II	Tributo federal que incide sobre a mercadoria estrangeira quando de sua entrada no território nacional ou de sua nacionalização.	Alíquota específica para a unidade de medida adotada na legislação – Tarifa Aduaneira do Brasil (TAB) e “ad valorem” conforme Tarifa Externa Comum (TEC).

Fonte: Adaptado de OLIVEIRA e SOUZA (2004).

### Quadro 3 - Tributos na importação

## 2.3 Taxas alfandegárias

As taxas alfandegárias foram abordadas por Berto (2004), considerando cada estrutura portuária, pois os dados analisados são distintos a partir da região portuária e da cidade de origem. O despacho aduaneiro compreende, segundo THORSTENSEN (1999), as seguintes etapas: recepção; baixa no manifesto; valoração aduaneira; seleção parametrizada de canais; direcionamento do despacho; distribuição; conferência aduaneira; exigência de garantia; desembaraço aduaneiro; comprovante de importação; entrega de mercadoria; exame exclusivo de valor; revisão aduaneira; retificação de declaração; e cancelamento de DI/DSI, ou seja, declaração de importação/declaração simplificada de importação.

O despacho aduaneiro é um fator preocupante na atividade de importação, pois o processo logístico necessita ser feito com agilidade. Algumas empresas contratam despachantes aduaneiros que acompanham o processo de importação e procuram agilizar a saída da carga dos portos e alfândegas, por já conhecerem os procedimentos necessários ao cumprimento das normas e leis vigentes no país. O despachante precisa apresentar à alfândega a declaração de importação no SISCOMEX e a quitação do imposto de importação, do IPI e da taxa de utilização do SISCOMEX. Estes procedimentos são recomendados e orientados por Bizelli e Barbosa (2001). Após a apresentação dessa documentação, a Receita Federal emite um Comprovante de Importação (CI), confirmando a liberação alfandegária. Mulinari (2001) apresenta que o despachante aduaneiro poderá contratar seus honorários profissionais livremente.

Grande parte das comercializações internacionais ocorre por transporte fluvial entre países. No entanto, o transporte aéreo apresenta-se em evolução nas importações, principalmente para produtos pequenos e que exigem agilidade. O Departamento da Marinha

Mercante, do Ministério dos Transportes é o órgão governamental responsável pelo acompanhamento referente à disponibilidade de linhas e oferta de espaço, aos valores de fretes praticados e ao funcionamento das empresas de navegação, editando a regulamentação necessária (LOPEZ, 2000). Brasil (2006) afirma que o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é uma contribuição social que incide sobre o valor do frete internacional ou de cabotagem.

Há uma classificação de frete básico que é cobrado de acordo com o peso ou volume da mercadoria, no entanto, outras cobranças costumam ser aplicadas, sendo as mais comuns, citadas por Lopez (2000: 36-37): 1) Ad valorem (valor maior que US\$ 1,000.00 por tonelada); 2) Sobretaxa do combustível; 3) Taxa para volumes pesados; 4) Taxa para volumes com grandes dimensões; 5) Adicional de Porto (quando a mercadoria destina/origina para algum porto secundário ou fora da rota); 6) Fator de ajuste cambial (ajuste de moedas que desvalorizam sistematicamente em relação ao dólar norte americano); 7) Sobretaxa de congestionamento (quando existe demorar de atracação).

## **2.4 Custos comerciais**

Pedido consiste na afluência de compradores ao solicitar certa mercadoria. O custo do pedido envolve todos os custos ocorridos para a realização do pedido, considerando, por exemplo, as horas de trabalho do funcionário dedicado à realização do planejamento, execução e controle da comercialização. Os custos de comercialização envolvem as despesas pré-operacionais e administrativas, conforme Oliveira e Souza (2004). Observa-se que essas despesas são extremamente flexíveis a cada cliente e envolvem vários fatores, tais como: estruturação da empresa, necessidade de transporte, hospedagem, comunicação entre vendedor e comprador (intérprete) e assimilação das tradições culturais. Os custos de comercialização envolvem todos os dispêndios realizados no intuito de proceder a um bom contato com o cliente. Muitos contatos são estabelecidos em feiras e exposições comerciais. Para Spinola (1998) é importante participar de feiras especializadas no exterior para conhecer melhor o fornecimento realizado pelo mercado.

As despesas bancárias estão envolvidas no processo de pagamento, e podem representar um componente de despesa. Em todas as formas de pagamento são envolvidas despesas bancárias. Referente aos prazos de pagamento Lopez e Gama (2001) apresentam: pagamento antecipado, pagamento à vista, pagamento a prazo sem indicação de juros, e pagamento a prazo com juros cobrados separadamente do principal. As formas de pagamento envolvem o pagamento antecipado, a remessa sem saque, a cobrança, a carta de crédito e as vendas financiadas. Em relação à forma de pagamento, apresentam-se duas formas freqüentemente aplicadas, sendo elas a LCL (carta de crédito), e a COB (cobrança bancária). A Carta de Crédito oferece maiores garantias tanto ao exportador quanto ao importador por ser uma ordem de pagamento condicional. Ela é emitida por um banco, a pedido do importador em favor do exportador, que somente fará jus ao recebimento se cumprir todas as exigências estipuladas. A Cobrança Documentária ocorre por meio de uma letra de câmbio. Esta letra, também chamada de “saque” ou “cambial”, será enviada a um banco no país do importador, junto com os documentos do embarque. O pagamento poderá ser à vista ou a prazo, conforme tenha sido acertado no momento da venda (MAIA, 2001).

## **3 Metodologia**

A abordagem quantitativa apresentou como foco o questionário estruturado, disponível via Internet, segundo McDaniel e Gates (2005). A seleção das empresas para a pesquisa foi o inicial fator de trabalho. Por meio de dados da SECEX (2006) foi possível identificar as empresas que importaram a cada ano no estado de Minas Gerais, sendo consultado até 2001.

Portanto, foram trabalhados os dados de 2001 a 2005. O tratamento destes dados para a construção da base de dados da pesquisa foi desenvolvido em um aplicativo de banco de dados. Para a análise dos resultados, utilizou-se o SPSS 15.0. Os autores que contribuíram para o desenvolvimento da metodologia quanto à coleta, tratamento e análise dos dados, foram: Cooper e Schindler (2003); Malhotra (2001); McDaniel e Gates (2005).

Ao instituir como chave primária o CNPJ e realizar a consulta com as empresas, que importaram continuamente de 2001 a 2005, foram identificados 533 registros. As empresas selecionadas foram contactadas pela equipe de pesquisa por meio de site, telefone, e-mail e correspondência, durante dez meses. Das 533 empresas, 59 não foram encontradas na lista de telefones e em sites de busca na Internet; 59 empresas foram contactadas, mas não foi possível identificar na empresa qual a pessoa responsável pela importação, ou a empresa não atendia ao telefone; 20 terceirizaram a importação e não dispunham de informações para a participação da pesquisa; e 14 repudiaram a pesquisa não tendo interesse em participar. Ao todo, foram 205 empresas que registraram dificuldade em participar da pesquisa.

Estabelecido o primeiro contato e conseguido os dados necessários, foi enviada uma carta-convite por e-mail para que o especialista respondesse ao questionário na Internet. O número de comunicações estabelecidas totalizou 834 ligações telefônicas. O critério consistiu em proceder 3 tentativas em horários distintos. Contudo, pela dificuldade de comunicação com algumas empresas, ocorreu de serem realizadas até 7 ligações para a captação dos dados. Após a obtenção do endereço eletrônico e do nome da pessoa de contato, foi enviado um e-mail convite para participação da pesquisa. Em média, 30 dias após o envio do primeiro e-mail, caso a empresa não houvesse respondido o questionário na Internet, novo e-mail era encaminhado. Corridos 30 dias, caso a empresa não tivesse respondido o questionário na Internet, era procedida nova ligação para conferência dos dados do e-mail e da pessoa de contato. Em seguida, encaminhava-se novo e-mail com a solicitação de preenchimento do questionário via Internet.

Para a análise dos dados coletados utilizou-se o aplicativo SPSS 11. As análises realizadas envolveram a análise descritiva, a análise por meio de tabulação cruzada e o uso da matriz de correlação. Os autores que contribuíram para o desenvolvimento da análise e validação do questionário foram Cooper e Schindler (2003); Anderson, Sweeney e Williams (2005) e Malhotra (2001).

#### **4 Resultados**

A análise dos resultados contou com 112 registros de empresas que importaram de 2001 a 2005, no Estado de Minas Gerais. Referente aos entrevistados, constatou-se que o número de homens (61%) entrevistados foi superior ao número de mulheres (37%). Ao analisar faixa etária relacionada ao sexo, demonstrou-se que o número de homens acima de 45 anos é representativo, e apenas 4 mulheres têm mais de 45 anos. Dos respondentes, apenas 4% dos entrevistados apresentaram nível médio como escolaridade, o que indica uma elevada formação escolar que é confirmada por 46% dos respondentes, com cursos de pós-graduação.

A estrutura organizacional das empresas não apresenta um nome específico para o profissional que desenvolve as importações. Por vezes, esta função é compartilhada por mais departamentos ou até mesmo pelos diretores da empresa. Das respostas apresentadas, as maiores frequências ocorreram para os cargos de diretor (21%), gerente (21%) e analista (19%). Os respondentes também foram indagados sobre a área de atuação dos mesmos na empresa. Entre as opções apresentadas, 31% registraram atuar com compras internacionais e 14% com compras nacionais. Esta frequência revela que as empresas entrevistadas estabelecem que a importação deve ser desenvolvida pela área de compras. O relacionamento com fornecedores (12%) e logística (11%) também demonstraram valores significativos na

freqüência das áreas de atuação.

A partir das respostas, constatou-se que os profissionais que atuam em compras internacionais desempenham outras atividades, e que a área de atuação contábil (3 respondentes) foi a menos participativa, seguida da área de sistemas (4) e de produção (5). Verifica-se que os profissionais destas áreas não são participativos nas compras internacionais das empresas, como responsáveis. A outra área de atuação que demonstrou baixa freqüência além da opção outros, foi o financeiro (13). Observou-se contudo, que os três respondentes da área contábil também atuam com compras internacionais, atendimento a clientes, relacionamento com fornecedores, e gestão financeira.

Para analisar o processo de estimação de custos nas empresas, foram apresentadas três questões: 1) ferramenta utilizada para o cálculo da estimativa de custos; 2) análise dos atributos das informações fornecidas pela planilha/sistema que auxilia o trabalho; 3) apresentação dos componentes de custos que são considerados nas estimativas de custos. Dos 112 respondentes, apenas 6,3% empresas afirmaram não realizar estimação de custos antes da importação, o que revela uma preocupação por parte das empresas em estimar o valor final do bem adquirido no exterior. Das empresas que utilizam ferramentas para estimar custos, apenas 24% utilizam sistemas corporativos para estimar os custos, e 11% fazem cálculos manuais.

Quanto aos componentes de custos, os respondentes poderiam assinalar uma das três opções para o componente apresentado: sim, não, não atuo (desconheço). A questão continha 24 componentes divididos em quatro grupos: transporte, gestão tributária, taxas alfandegárias, e comerciais. Os resultados revelam que os componentes menos conhecidos são os constantes nas taxas alfandegárias: Demurrage, ARFMM, DAS, THC. Os que mais apresentaram participação positiva, foram: frete internacional, frete interno, PIS/PASEP, Cofins, IPI, ICMS, e despachante aduaneiro. A seguir, são apresentados os componentes de custos, revelando as freqüências obtidas por grupo de análise.

Referente aos componentes de custos em transporte, apresentadas na Figura 1, foi possível notar que o frete internacional é o mais considerado pelas empresas, representando 92% das respostas afirmativas, quanto ao uso do mesmo como componente de custo. Em seguida, o segundo componente de custo mais utilizado na estimação de custos é o frete interno, representando 83% das respostas. Entre as empresas mineiras que responderam a pesquisa, 12 afirmaram não aplicar a sua situação o frete interno. Das 12 empresas analisadas, uma utiliza em 95% das circunstâncias, o modal aéreo-rodoviário, duas empresas não assinalaram o tipo de modal que mais utilizam, e as demais empresas, apresentaram uma alta concentração no modal marítimo-rodoviário que envolve ao transporte interno do porto até Minas Gerais.

Os componentes de custos que apresentaram maior desconhecimento por parte dos respondentes, foram: Demurrage (18 respondentes), Incoterms (7 respondentes), Desconsolidação (5 respondentes). Não houve registro de desconhecimento dos componentes: frete internacional, seguro internacional e frete interno. As empresas que responderam não conhecer o termo Demurrage (taxa aplicada a um navio pela sobrestadia de contêineres na região portuária) foram identificadas entre as empresas que importam até US\$ 1 milhão, e entre US\$ 1 e 10 milhões. Surpreendeu ainda, o fato do Incoterms ser desconhecido por 7 respondentes, pois este é um componente amplamente divulgado na literatura e tratado pelos despachantes que apóiam as empresas. Outro ponto em relação ao Incoterms, é que toda transação internacional está centrada no Incoterm empregado, e as respostas revelaram 13 empresas que não aplicam o componente na estimação de custos. Uma possibilidade quanto a esta prática, é de que a empresa não utiliza o Incoterm na estimação de custos, porque considera todos os itens que a compõem separadamente.

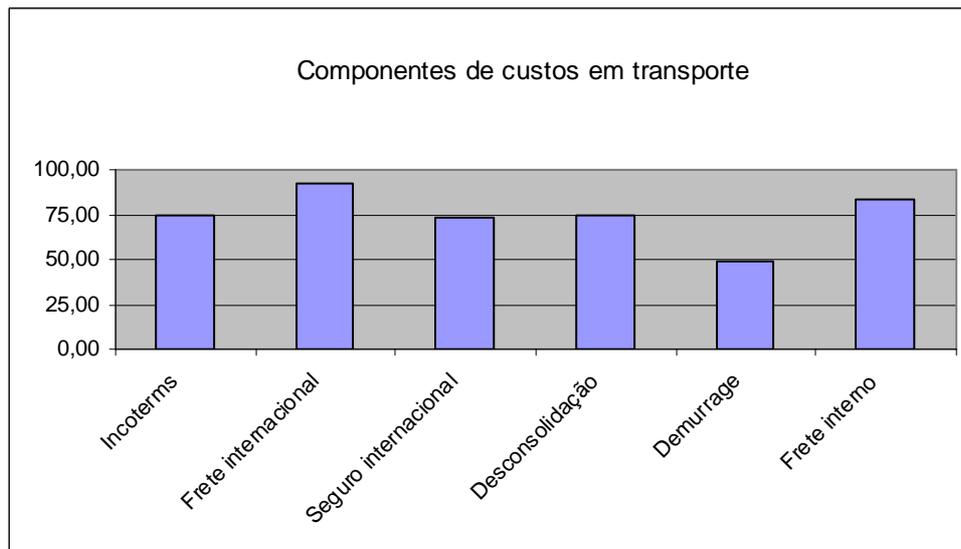


Figura 1 - Componentes de custos em transporte

Os componentes de custos, apresentados na Figura 2, revelaram que os impostos são relacionados na estimação de custos. Eles apresentaram uma frequência muito próxima, variando entre 81 e 86%. Com este resultado é possível perceber a preocupação das empresas em identificar corretamente a participação dos tributos no processo de importação. A não totalidade, quanto à frequência em tributos, pode ter sido em prol dos regimes especiais que são praticados. Tem-se como exemplo, o componente de custos ICMS, que apresentou 10 respostas de empresas, afirmando não aplicá-lo na estimação de custos.

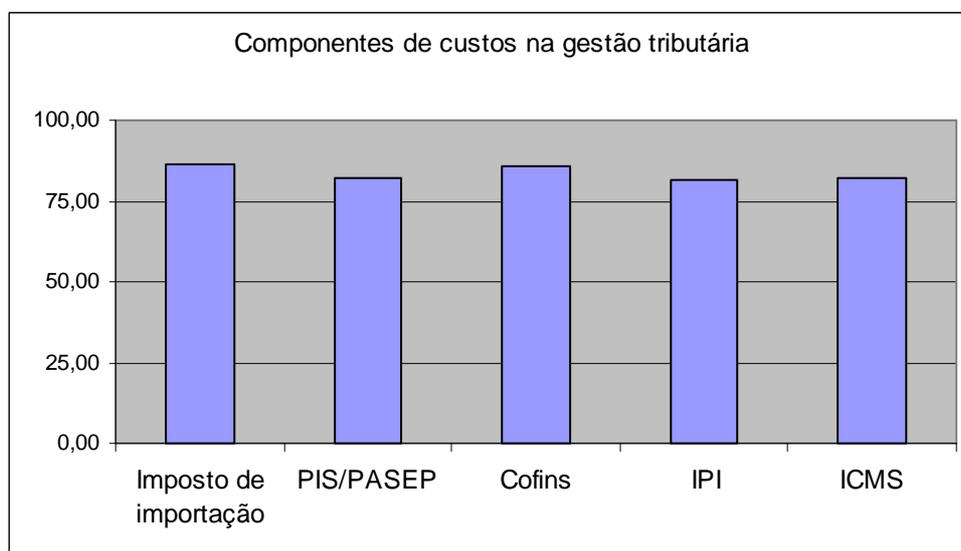


Figura 2 - Componentes de custos na gestão tributária

As taxas alfandegárias foram as que mais registraram respostas de empresas, quanto ao desconhecimento do componente de custos. Outro fator que revelou baixa frequência no registro das taxas, foram as características dos processos de importação, como pode ser representado pelo Porto Seco/EADI, com 26 empresas que informaram não aplicar tal componente. Na avaliação desse componente de custos, 27 empresas afirmam que ele não se aplica ao processo de importação. Portanto, na análise das taxas alfandegárias foi possível

constatar que os componentes de custos que mais se aplicam, são: o despachante aduaneiro (87,5%), o porto marítimo (72,3%), o ARFMM (71,4%), e a liberação de BL (71,4%). A Figura 3 apresenta as frequências obtidas a partir das respostas das empresas, quanto aos componentes que se aplicam ao processo de estimação de custos para a importação.

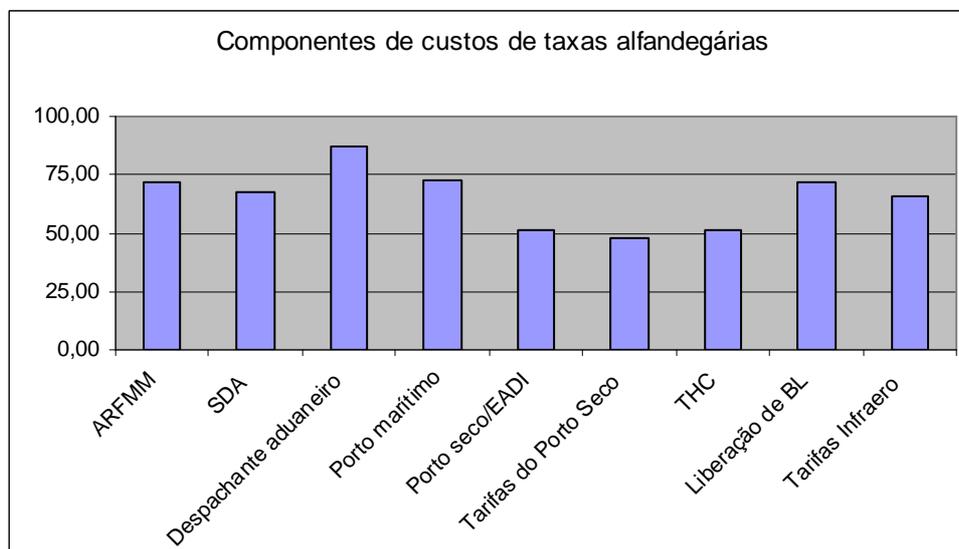


Figura 3 - Componentes de custos de taxas alfandegárias

Os custos comerciais apresentaram quatro componentes de custos no instrumento de coleta de dados, e a frequência de aplicação dos componentes pode ser vista na Figura 4. A tradução foi o componente de custos menos aplicado na estimação de custos para a importação; talvez, o principal fator seja o domínio do idioma pelos colaboradores que executam a atividade de importação, dispensando a contratação de um serviço especializado de tradução. Quanto às despesas bancárias, constatou-se que 67 empresas as aplicam como componentes de custos para a importação. Contudo, verificou-se que 25% das empresas respondentes não consideram as despesas bancárias e 4 empresas desconhecem o que são as despesas bancárias, totalizando 90 empresas respondentes para este componente. Quanto às licenças específicas, das 10 empresas que afirmaram não aplicar o ICMS na base de cálculo, 5 assinalaram que utilizam licenças específicas. Esta relação pode comprovar a análise de que a não totalidade em tributos, advém de condições especiais obtidas pelas empresas.

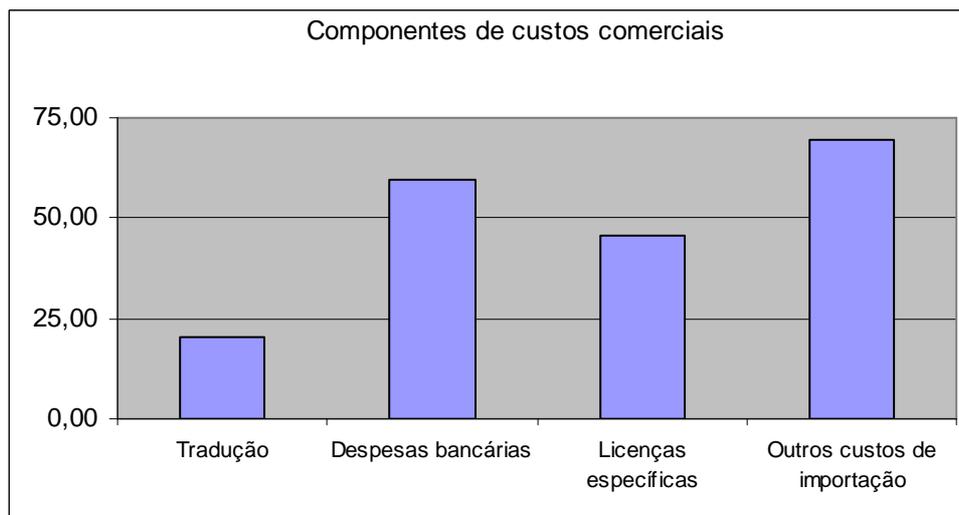


Figura 4 - Componentes de custos comerciais

Em todos os componentes analisados houve o registro de pessoas que optaram por não responder o componente em análise. A não resposta aos componentes de custos pode ter sido resultado do constrangimento do respondente em assinalar que desconhece a aplicação na estimação de custos. Outra possibilidade é de que o respondente não tivesse certeza quanto à resposta, optando por não emitir sua opinião. Os componentes que apresentaram maior número de não-respostas foram: tradução (22), licenças específicas (20), Tarifas do Porto Seco (20), Porto Seco/EADI (19), THC (19), e Demurrage (15).

## 5 Conclusão

O objetivo da investigação consistiu em identificar os componentes fundamentais para a estimação de custos na importação. Para tanto, foram analisadas as respostas de 112 empresas que analisaram os componentes de custos que se aplicam ao processo de importação. Este artigo apresenta os resultados obtidos a partir do esforço contínuo de captação de dados, informações e tratamento dos mesmos para oportunizar a gestão de conhecimento em Minas Gerais. Tal pesquisa foi possível devido à abertura das empresas. Foi representativo o número de empresas importadoras mineiras que revelaram interesse em socializar o conhecimento, disponibilizando seus colaboradores para reuniões, análise de informações via questionário e comunicações com a equipe de pesquisa.

Com a pesquisa, foi possível identificar os componentes fundamentais para a estimação de custos na importação. A análise das respostas das empresas permitiu definir os componentes fundamentais para a estimação de custos na importação, para as empresas mineiras, de distintas áreas de atuação, com diferente porte empresarial, e com a importação de produtos variados. Os componentes fundamentais são apresentados em dois grupos: a) que são aplicados em 90 ou mais empresas das 112 entrevistadas; e b) que são aplicados em 80 ou mais empresas das 112 entrevistadas.

O primeiro grupo é constituído pelos componentes: frete internacional, frete interno, imposto de importação, PIS/PASEP, Cofins, IPI, ICMS, Despachante aduaneiro. O segundo grupo agrega os componentes: Liberação de BL, Porto marítimo, ARFMM, Desconsolidação, Seguro internacional, e Incoterms. Portanto, foram identificados 14 componentes de custos que são amplamente utilizados pelas empresas entrevistadas. Todos os componentes apresentados são aplicados em empresas. Com exceção do componente Tradução, que apenas 23 empresas aplicam, os demais componentes são aplicados por mais de 50 empresas.

Sobre o instrumento de coleta de dados verificou-se a ausência na opção “Taxa de utilização do Siscomex”, pois segundo Brasil (2006), o valor médio cobrado é de cerca de R\$ 50,00 por Declaração de Importação. Apesar de existir o campo “outros”, verificou-se a necessidade de utilizar este campo para futuros estudos. Outro componente, que em futuros estudos, pode receber modificação no instrumento de coleta de dados é o transporte. Esse pode ser analisado a partir do modal praticado pela empresa, uma vez que as empresas mineiras, carecem da utilização de modais, pois 50% das importações mineiras originam da União Européia, e dos Estados Unidos, Porto Rico e Canadá.

## Referências

AMARO, José Siderlei. Custeio da cadeia logística: análise dos custos ligados ao comércio exterior. **Dissertação** (Mestrado em Engenharia de Produção). Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção –UFSC. Santa Catarina, 2002.

ASHIKAGA, Carlos Eduardo Garcia. **Análise da tributação na importação e na exportação**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

BAILY, P; FARMER, D; JESSOP, D; JONES, D. **Compras: princípios e administração**. São Paulo, Atlas, 2000.

BALLOU, R. H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial**. 4ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

BERNARDI, L. A. **Política e formação de preços: uma abordagem competitiva, sistêmica e integrada**. São Paulo: Atlas, 1996.

BERTO, André Rogério. Estimção de custos da atividade de importação: estudos de casos em empresas do estado do Paraná. **Dissertação** (Mestrado Administração). Londrina: Universidade Estadual de Londrina (UEL)/Universidade Estadual de Maringá (UEM), 2004.

BIZELLI, J. S.; BARBOSA, R. **Noções Básicas de Importação**. 4ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 1994.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Departamento de Promoção Comercial. Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior. Como exportar para o Brasil : guia prático sobre o processo de importação no Brasil / Ministério das Relações Exteriores. Brasília : MRE: DPR, 2006.

BRUNI, A. L.; FAMA, R. **Gestão de Custos e Formação de Preços**. São Paulo: Atlas, 2002.

CASTRO, N. **Formação de preços no transporte de carga**. Pesquisa e planejamento econômico. PPE, v. 33, n. 1, abr. 2003.

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

COOPER, D. R.; SCHINDLER, P. S. **Métodos de Pesquisa em Administração**. 7ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2003.

FARIA, A. C.; COSTA, M. F. G. **Gestão de custos logísticos**. São Paulo: Atlas, 2005.

IUDÍCIBUS, Sérgio de; MARTINS, Eliseu; GELBCKE, Ernesto Rubens. **Manual de contabilidade das sociedades por ações: aplicável às demais sociedades**. 6ª ed. rev. atual. São Paulo: Atlas, 2003.

KEEDI, S.; MENDONÇA, P. C. **Transportes e seguros no comércio exterior**. São Paulo:

Aduaneiras, 2000.

KOBAYASHI, S. **Renovação da Logística**: como definir estratégias de distribuição física global. São Paulo: Atlas, 2000.

KOTLER, P. **Administração de Marketing**: a edição do novo milênio. São Paulo: Prentice Hall, 2000.

LOPEZ, J. M. C. **Os Custos Logísticos do Comércio Exterior Brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

LOPEZ, J. M. C.; GAMA, M. **Comércio exterior competitivo**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

MAIA, J. de M. **Economia Internacional e Comércio Exterior**. São Paulo: Atlas, 2001.

MALHOTRA, N. K. **Pesquisa de marketing**: uma orientação aplicada. 3ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

MALUF, S. N. **Administrando o comércio exterior no Brasil**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

MARTINS, E. **Contabilidade de Custos**. São Paulo: Atlas, 2001.

McDANIEL, C.; GATES, R. **Fundamentos de pesquisa de marketing**. Rio de Janeiro: LTC, 2005.

MDIC – Ministério do desenvolvimento indústria e comércio exterior. *Balança Comercial*. Disponível em: < <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/inicial/index.php> >. Acesso em: 15 Nov. 2005.

MDIC - Ministério do desenvolvimento indústria e comércio exterior. Empresas IMPORTADORAS por Países e Unidades de Federação. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/portalmDIC/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1446&refr=603>>. Acessado em: 23 de jul. 2008.

MORINI, Cristiano; SIMÕES, Regina Célia Faria; DAINEZ, Valdir Iusif. **Manual de comércio exterior**. Campinas/SP: Editora Alínea, 2006.

MULINARI, M. B. **Procedimentos do processo de importação**. Monografia do Curso de Administração - UEM. Maringá: Universidade Estadual de Maringá, 2002.

OLIVEIRA, J. L. R. de; SOUZA, A. A. de; OLIVEIRA, S. L. de. Estimativa de Custos de Importação da Loja Elétrica. **Revista Contemporânea de Contabilidade** (Florianópolis), v. 1, p. 47-72, 2005.

OLIVEIRA, J. L. R. de; SOUZA, A. A. Estimação de custos para a importação. In: Congresso Brasileiro de Custos. **Anais eletrônicos...** Porto Seguro/BA: ABCustos, 2004.

PEREIRA, L. A. P.; WANKE, P. Shipexplorer: ferramenta de análise dos efeitos dos modais de transporte no dimensionamento do estoque de segurança e nos custos logísticos totais. XXIV Encontro Nacional de Engenharia de Produção. **Anais eletrônicos...** Florianópolis, SC: Abepro, 2004

PEREZ JR, J. H.; OLIVEIRA, L. M. de; COSTA, R. G. **Gestão Estratégica de Custos**. São Paulo: Atlas, 2000.

RITTER, J. G. da S. F.; MARCHETTI, R. Z.; PRADO, P. H. Busca de Informações em Compras Industriais Complexas. In: Enanpad. **Anais eletrônicos...** Salvador/BA: ANPAD, 2002.

RORATO, Rafael José. Alternativas de transporte rodo-marítimo na distribuição de cargas frigoríficas no Brasil. **Dissertação (Mestrado)**. Escola de Engenharia de São Carlos – Universidade de São Paulo, 2003.

ROSENBLOOM, Bert. **Canais de Marketing: uma visão gerencial**. São Paulo: Atlas, 2002.

SANTOS, Raul Antônio Cristóvão. Eficiência Portuária no Brasil. **Dissertação** (Mestrado em Economia). Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade. São Paulo: USP, 2007.

SEGRETI, J. B. ; FARBER, J. C. ; MONDINI, L. C. A importância da Gestão Estratégica de custos logísticos. In: XXXIX CLADEA - Asamblea Anual del Consejo Latinoamericano de Escuelas de Administración. **Anais...** Itapema/SC: CLADEA, 2004.

SPINOLA, N. **Como exportar e dialogar com o sistema financeiro na alvorada do E-Trade**. São Paulo: Futura, 1998.

THORSTENSEN, V. **Organização Mundial do Comércio**: as regras do comércio internacional e a rodada do milênio. São Paulo: Aduaneiras, 1999.