



Faculdades Integradas de Taquara - Faccat
Av. Oscar Martins Rangel, 4.500
Taquara, RS, CEP 95600-000

Curso de Ciências Contábeis

ANÁLISE COMPARATIVA DOS GASTOS E CUSTOS DE IMPORTAÇÃO NA NACIONALIZAÇÃO DOS PRODUTOS NOS PORTOS DE SANTOS/SP E RIO GRANDE/RS: ESTUDO DE CASO EM UMA INDÚSTRIA METALÚRGICA ¹

Henrique Fraga Fischborn²

Paulo Eduardo Rosselli Wünsch³

RESUMO

O presente trabalho trata do estudo do processo de importação de matéria-prima para uma indústria metalúrgica de Santo Antônio da Patrulha/RS. O objetivo principal proposto busca comparar e analisar os gastos e custos envolvidos no processo de importação, considerando alternativamente como destino os portos de Santos/SP ou Rio Grande/RS. Como objetivos específicos, a pesquisa visa demonstrar as diferentes formas e modalidades de importação, calcular o gasto e custo total da operação considerando os dois portos previamente definidos, apresentar e calcular os gastos recuperáveis, calcular o custo total e unitário da importação e identificar a melhor opção de entre as opções analisadas. Quanto à metodologia, refere-se a um estudo de caso com a abordagem do tema sendo qualitativa e quantitativa. Desta forma, foi realizada uma entrevista para melhor compreensão da forma que a empresa trabalha atualmente e, após isto, foi realizado levantamento de dados e informações necessárias para análise e continuidade da pesquisa. Diante das informações coletadas, concluiu-se que, atualmente, a melhor opção de importação entre os portos mencionados é o do Rio Grande/RS.

Palavras-Chave: Custos. Importação. Porto. Tributos. Matéria-prima.

ABSTRACT

The present work deals with the study of the process of importing raw material for a metallurgical industry in Santo Antônio da Patrulha/RS. The main objective proposed seeks to compare and analyze the expenses and costs involved in the import process, considering alternatively the ports of Santos/SP or Rio Grande/RS as destination. As specific objectives, the research aims to demonstrate the different forms and modalities of import, calculate the expense and total cost of the operation considering the two previously defined ports, present and calculate the recoverable expenses, calculate the total and unitary import cost and identify the best option among the analyzed options. As for the methodology, it refers to a case study with a qualitative and quantitative approach to the topic. Thus, an interview was carried out to better understand the way the company currently works and, after that, a survey of data and information necessary for analysis and continuity of the research was carried out. Based on the

¹ Trabalho de Conclusão de Curso. Data da submissão e aprovação:

² Acadêmico do Curso de Ciências Contábeis das Faculdades Integradas de Taquara – FACCAT – Taquara/RS – E-mail: henriquefischborn@sou.faccat.br

³ Professor orientador das Faculdades Integradas de Taquara – Faccat/RS. E-mail: paulowunsch@faccat.br

information collected, it was concluded that, currently, the best import option among the mentioned ports is Rio Grande/RS.

Keywords: Costs. Import. Harbor. Taxes. Feedstock.

1 INTRODUÇÃO

Diante de um mercado cada vez mais globalizado e, principalmente, mais competitivo, as empresas buscam diferentes formas para se manterem ativas no mercado de atuação. Desta forma, esta busca tem como um dos principais fatores a procura de novos fornecedores para aquisição de bens ou serviços, auxiliando diretamente na redução de custos da empresa (GONÇALVES, 2020).

Observando a realidade mencionada, a importação tornou-se um dos pontos fundamentais para a diversificação de fornecedores, buscando, junto a novas tecnologias, produtos com melhor custo e qualidade (DIAS; RODRIGUES, 2010).

Sendo assim, o transporte internacional é uma das principais atividades envolvidas no processo de importação. É de extrema importância que o importador tenha entendimento sobre o assunto, analisando todos os custos envolvidos a fim de contratar a melhor opção possível (FONTES, 2017).

Além disso, na importação estão envolvidos diversos outros custos, como gastos com embalagem, acondicionamento, tributação, estocagem, carga e descarga, entre outros. Portanto, todos devem ser considerados da maneira correta no custo final do produto (SOUZA FILHO, 2018).

Nessa perspectiva, diante da quantidade de custos envolvidos no processo de importação e do impacto no custo final do produto, percebe-se a necessidade de elencar e analisar cada um deles, buscando, de forma mais completa, comparar a diferença de valores a serem gastos entre diferentes portos de destino no Brasil.

Logo, o presente estudo busca responder ao seguinte problema: Qual a diferença de gastos e custos existentes, levando em conta, para fins deste trabalho, os relacionados com frete, desembaraço aduaneiro e a variação cambial, entre a operação de importação pelo porto do Rio Grande/RS e de Santos/SP?

Desse modo, identificar os diferentes custos envolvidos no processo, e constatar a melhor opção de importação para a empresa, resulta rigorosamente na redução de custos, auxiliando a companhia a manter-se competitiva no mercado de atuação. Além disso, o estudo

se justifica pela busca de uma maior compreensão na operação de importação, presente cada vez mais na realidade das empresas e frente a um mundo cada dia mais globalizado.

Sendo assim, o objetivo geral do presente trabalho, alinhado ao problema de pesquisa, é identificar as diferenças de gastos e custos na importação de matéria-prima, considerando alternativamente os portos de Santos/SP e Rio Grande/RS, para uma Indústria Metalúrgica de Santo Antônio da Patrulha/RS.

O estudo acontece por meio de uma análise comparativa, realizada na forma de estudo de caso, e classifica-se como qualitativa, conforme entrevista efetuada com a Analista de Exportação/Importação da empresa, e quantitativa, demonstrada através de quadros e tabelas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Contabilidade de custos

A contabilidade de custos, segundo Crepaldi e Crepaldi (2018), surgiu a partir da Contabilidade Geral e expandiu-se após a Revolução Industrial. Até aquele momento, as empresas sustentavam-se basicamente do comércio, facilitando a apuração de resultados para o contador.

O resultado, portanto, baseava-se basicamente no levantamento das vendas líquidas, deduzindo o Custo de Mercadoria Vendida (CMV), compras – estoques finais, e as despesas comerciais, administrativas e financeiras, chegando assim, ao resultado antes do imposto de renda (MARTINS, 2018).

A partir do surgimento das indústrias, os cálculos para atribuição do valor correto aos estoques passaram a uma fase mais complexa, já que estavam ligados a diversos outros elementos. Logo, fatores relacionados à produção passaram a fazer parte do custo do produto, substituindo o valor que era calculado no resultado apenas de compras, por todos os gastos realizados no processo de produção (VICECONTI; NEVES, 2010).

À frente de um mercado em constante crescimento e de maior competitividade, a contabilidade de custos passou a ser importante aliada para a administração da empresa. Agora, vista também de maneira estratégica, transformou-se em uma interessante ferramenta para o auxílio ao controle e tomadas de decisões da contabilidade gerencial, contribuindo com valiosas informações e análises diante da complexidade do processo produtivo (BORNIA, 2019).

Quando somados ao controle, os custos devem buscar informações para a criação de diretrizes, obtenção de estimativas e realização de orçamentos, acompanhando-os até o fim do processo, a fim de comparar do previsto e realizado (BORNIA, 2019).

2.1.1 Terminologia Contábil

O estudo de custos, segundo Viceconti e Neves (2010), conceitua alguns termos específicos, criados para padronizar e proporcionar um melhor entendimento sobre o assunto. Ainda de acordo com Viceconti e Neves (2010), a terminologia contábil está dividida em Gasto, Desembolso e Perda, conforme abaixo:

- a) Gasto: está associado à aquisição de um produto ou serviço, gerando sacrifício financeiro (desembolso), normalmente em dinheiro. Ou seja, tudo que a empresa compra. É classificado como Investimento, Custos ou Despesas.

Além disso, o gasto é destinado aos bens e serviços adquiridos, como matéria prima, mão de obra e imobilizados. Só é reconhecido como gasto quando é efetuado o reconhecimento contábil, seja da dívida ou da baixa de um ativo como pagamento.

Investimento: gastos referentes a bens e serviços ativados em função de sua vida útil ou benefícios futuros. São sacrifícios gerados pela compra de bens ou serviços (gastos), que deverão ser reconhecidos como ativo da empresa, para amortização ou baixa realizada, seja pela venda, consumo, perda ou depreciação.

Custo: são todos gastos relativos à produção, ou seja, gastos relacionados a bens ou serviços aplicados na produção de outros bens e serviços. O custo, além de ser também considerado um gasto, é reconhecido como custo na aplicação dos fatores de produção para a execução de um serviço ou fabricação de um produto.

Despesa: bens e serviços aplicados para a obtenção de receitas. As despesas diminuem o Patrimônio Líquido, e representam sacrifícios no processo para aquisição de receitas.

- b) Desembolso: pagamento do produto ou serviço, seja ele antecipado (antes da aquisição), à vista (no momento da aquisição), ou a prazo (após a aquisição);
- c) Perda: gastos involuntários decorrentes de fatores externos, ou seja, não intencionais.

Assim como as terminologias específicas, há também na contabilidade de custos uma norma que trata diretamente dos estoques, a NBC TG 16 (R2).

2.1.2 NBC TG 16 (R2)

A Norma Brasileira de Contabilidade - NBC Técnica Geral -TG 16 (R2)⁴ possui o objetivo de determinar a correta contabilização dos estoques nas empresas, desde a adequação do real custo a ser reconhecido como ativo, até a realização da receita. Além disso, a norma orienta sobre a definição do valor de custo dos estoques e sobre o reconhecimento como despesa em resultado, além de auxiliar sobre nos critérios para atribuição dos custos aos estoques.

Segundo a norma NBC TG 16 (R2), estoques são considerados ativos destinados à venda, sendo eles finalizados ou em processamento, e também na forma de suprimentos atribuídos ao processo produtivo ou de serviços. A mensuração, portanto, é feita a partir do valor realizável líquido ou do valor justo; dos dois, o menor (CFC, 2017).

De acordo com a NBC TG 16 (R2), valor realizável líquido é a estimativa do preço de venda, deduzindo os custos e os gastos também estimados. Já o valor justo é o preço pela venda de um ativo ou o valor pago pela transferência de um passivo (CFC, 2017).

Ressalta-se também que o valor de estoque deve conter todos os custos de aquisição, transformação, e o valor dos custos incorridos, a fim de demonstrar a real condição e situação dos estoques. Compõe-se, então, no custo de transformação, os custos ligados diretamente com as unidades produzidas, e os custos indiretos de produção, sejam eles fixos, mantendo-se independente do volume de produção, ou variáveis, variando de acordo com a produção (CFC, 2017).

Já no custo de aquisição, estão inclusos o preço de compra, os impostos, seja de importação ou outros tributos (exceto os recuperáveis perante ao fisco), além dos custos de transporte, seguro, manuseio e outros custos atribuídos de modo direto à aquisição de produtos acabados, materiais e serviços. Mas os descontos comerciais, abatimentos ou itens semelhantes deverão também ser deduzidos do custo de aquisição (CFC, 2010).

2.2 Importação

Em 1988, o Brasil iniciou um processo de abertura comercial, implementando uma nova política de comércio exterior, objetivando a inserção do país no mercado estrangeiro. Diante disto, foram eliminadas diversas restrições das barreiras não tarifárias, de caráter administrativo, cambial, financeiro, técnico e/ou ambiental, a redução gradual do Imposto de

⁴ (R2) “A letra R mais o número que identifica sua alteração (R1, R2, R3, ...) foram adicionados à sigla da norma para identificarem o número da consolidação e facilitarem a pesquisa no site do CFC” (CFC, 2017, p. 1).

Importação e a eliminação de grande parte dos regimes especiais, que dificultavam diretamente a importação. Essas ações foram de suma importância para que as empresas se tornassem mais competitivas no mundo globalizado (VIEIRA, 2012).

Tabela 1 - Tarifas de importação (%)

ANO	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Tarifa Média	45,0	41,0	32,1	25,02	20,8	16,5	14,0

Fonte: Vieira (2012, p. 18).

Segundo Segalis, França e Atsumi (2012), o termo Importação refere-se a compras, sejam elas realizadas por pessoas físicas ou jurídicas, efetuadas no comércio exterior.

Nesse caso, a importação atende a dois propósitos: consumo próprio e revenda. No caso do consumo próprio, refere-se à utilização exclusiva do importador, sendo ela para matéria-prima, equipamentos necessários para o processo produtivo ou produtos a serem incorporados a bens nacionais. Já, em relação à revenda, o objetivo principal é o lucro obtido para revenda no país (SEGALIS; FRANÇA; ATSUMI, 2012).

Conforme o Centro de Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP) (2007), as principais etapas do processo de importação dividem-se da seguinte forma:

Fluxograma 1 - Etapas do processo de importação



Fonte: CIESP (2007). Adaptado pelo acadêmico (2021).

Portanto, é importante planejar o processo de importação, fazendo o levantamento de todos os custos envolvidos no processo, e estar ciente de todas as exigências impostas na aquisição de mercadorias no exterior (CIESP, 2007).

2.2.1 Custos de importação

No processo de importação, diversos fatores são classificados no custo: IRPJ, Cide, ISS, Pis/Pasep e Cofins, prestação de serviço de transporte iniciada no exterior, alíquotas, base de cálculo, local de pagamento, sujeito passivo (importador), emissão de Nota Fiscal de Entrada, prazos de recolhimento, declaração de pagamento ou exoneração de ICMS, benefícios fiscais e acréscimos legais no recolhimento em atraso (ASHIKAGA, 2014).

Segundo Gross e Belo (2001), existem diversos custos na logística de importação, como o custo de transporte, nacionalização, armazenagem, entre outros que compõem o total dos custos do processo. Todos eles normalmente variam, dependendo do volume de compra e segmento da empresa, influenciando no resultado da empresa, seja positiva ou negativamente.

Além disso, a importação conta com mais alguns custos que não são comuns no mercado nacional, já que são cobradas pelas autoridades alfandegárias e, geralmente, pagas pelo despachante em nome do importador, gerando um descontrole para a empresa importadora. Por essa razão, torna-se extremamente importante o detalhamento dos gastos na importação, todos estando já contemplados na previsão orçamentária (GROSS; BELO, 2001).

2.2.2 Modalidades de Importação

Conforme citado por Fontes (2017), Importação é o processo da entrada de mercadoria estrangeira em território nacional, devendo ser nacionalizada através dos processos aduaneiros, e recolhidos os impostos exigidos pela legislação. Dentre as formas de importação, as principais são classificadas em:

- a) Importação simplificada: também conhecida como informal, é utilizada principalmente em produtos enviados através de remessa postal ou empresas courier, com valores de até USD 3.000,00. O recolhimento dos impostos é feito pela empresa remetente e, posteriormente, cobrado do destinatário.
- b) Importação direta: também chamada de importação formal ou própria, é realizada por pessoa jurídica, desde que habilitada pela Receita Federal (Radar-Siscomex). A empresa então, podendo ser do comércio, indústria, ou prestadora de serviço, é responsável por todo o processo que envolve a operação, obtendo um melhor controle da mesma, além diminuir o custo de importação. A tributação varia de

acordo com a classificação fiscal do produto (NCM⁵), e os tributos federais podem ser debitados tanto do importador, como do despachante aduaneiro.

- c) Importação por Conta e Ordem: conhecida também como importação terceirizada, entrou em vigor através da Instrução Normativa RFB N° 225, em 2002, com o objetivo de as empresas terceirizarem as atividades-meio do seu negócio, focando no objetivo principal. Desta forma, surgiram as comerciais importadoras, também conhecidas como trading, nacionalizando o produto em seu nome, mesmo que adquirido por outra empresa.
- d) Importação por encomenda: tem como base legal a Instrução Normativa RFB N° 634, de 2006, e ocorre quando uma empresa contrata uma comercial importadora, para que ela seja a real importadora neste caso, providenciando a importação com recursos próprios e efetuando a revenda à empresa contratante. Após a nacionalização, o importador emitirá uma nota de entrada e, após isso, a nota de saída ao encomendante, sobre ela tributados os impostos federais (IPI, PIS, Cofins, IRPJ e CSLL) e estaduais (ICMS e ST, se houver).

Diante disto, existem as regras *Incoterms (International Commercial Terms / Termos Internacionais de Comércio)*, sendo internacionalmente reconhecidas e utilizadas em contratos nacionais e internacionais para a venda de mercadorias. Primeiramente publicadas em 1936, a *Incoterms* teve sua última edição em outubro de 2019 e entrou em vigor em 1 de janeiro de 2020 (ICC, 2021).

Com o principal objetivo de determinar a responsabilidade dos compradores e vendedores, os termos indicados no contrato de venda determinam os custos e riscos de ambas as partes (ICC, 2021).

As regras então determinadas, segundo Pereira (2020), são válidas para qualquer modalidade de transporte, seja aéreo, aquático, rodoviário ou ferroviário. São elas:

- a) EXW - *Ex Works* – é a regra que exige maior responsabilidade do comprador. O vendedor irá disponibilizar a mercadoria na própria fábrica ou armazém, sendo o comprador o responsável pelo restante da operação.
- b) FCA – *Free Carrier* – o vendedor deverá entregar a mercadoria para o transportador ou em outro local nomeado na negociação, transferindo, após isso, o risco para o comprador.

⁵ A Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) é uma Nomenclatura regional para categorização de mercadorias adotada pelo Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, permitindo, pela aplicação de regras e procedimentos próprios, determinar um único código numérico para uma dada mercadoria, representando a própria mercadoria (RFB, 2021).

- c) CPT – *Carriage Paid to* – o vendedor é responsável pelo transporte, custo e carregamento da mercadoria até o local previamente definido.
- d) CIP – *Carriage and Insurance Paid to* – vendedor deverá contratar e arcar com os custos de transporte até o transportador, sendo responsável também pelo seguro do transporte.
- e) DAP – *Delivered at Place* – o vendedor é responsável pela entrega da mercadoria no país de destino, pronta para descarregamento.
- f) DPU – *Delivered at Place Unloaded* – é de responsabilidade do vendedor a entrega da mercadoria no local de destino, devidamente descarregada, arcando com todas as despesas, inclusive as de descarregamento.
- g) DDP – *Delivery Duty Paid* – neste termo, a mercadoria deverá ser desembaraçada no país de destino e disponibilizada para o comprador no local combinado, sendo todos os custos pagos pelo vendedor.
- h) FAS – *Free Alongside Ship* – o comprador passa a assumir o risco da operação após a mercadoria ser colocada ao lado do navio, desembaraçada no porto de destino.
- i) FOB – *Free on Board* – a mercadoria será de responsabilidade do vendedor até a entrega a bordo do navio, no ponto de embarque definido, transferindo o risco de perda ou danos para o comprador, quando já a bordo do navio (on board).
- j) CFR – *Cost and Freight* – neste caso, a entrega da mercadoria também deverá ocorrer a bordo do navio, mas sendo do vendedor a responsabilidade dos custos do transporte até o porto de destino.
- k) CIF – *Cost Insurance and Freight* – o vendedor é responsável pelo transporte, seguro e entrega da mercadoria até o porto de destino.

Diante de todas as características mencionadas nas modalidades acima, a empresa deve analisar, baseada em seus conhecimentos e custos, qual a melhor opção para importação.

2.3 Tributação na importação

Segundo o artigo 3º do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172/66), tributo é “[...] toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa

plenamente vinculada” (BRASIL, 1966)⁶, e é classificado em impostos, taxas, contribuições de melhoria, empréstimos compulsórios e contribuições sociais (MACHADO SEGUNDO, 2018).

Considerando as operações de comércio exterior, os principais tributos de importação, segundo Ashikaga (2014), são classificadas em Impostos de Importação (I.I), IPI, PIS, COFINS e ICMS.

De acordo com a sistemática do regime tributário escolhido pela empresa objeto de estudo, a Imap Industria e Comercio de Maquinas e Equipamentos LTDA, está enquadrada no Lucro Real, de acordo com a Lei Federal nº 8.541 (BRASIL, 1992). Portanto, é permitido no processo de compra de insumos, sejam nacionais ou importados, o crédito dos tributos como IPI, PIS, COFINS E ICMS, respeitando as alíquotas pertinentes a importação ou de produtos nacionalizados. Já, para o Imposto de Importação, não é permitido o crédito por se tratar de um tributo cumulativo.

Desta forma, diante da opção tributária da empresa, os tributos são classificados como recuperáveis ou não para formação do custo do produto.

2.3.1 Imposto de Importação (I.I.)

O Imposto de Importação é um tributo de competência federal e incide sobre a entrada de produtos estrangeiros em território aduaneiro, considerando como fato gerador a data do Registro da Declaração de Importação⁷ (DI) (ASHIKAGA, 2014).

A alíquota é determinada através da Tarifa Externa Comum do Mercosul (TEC), e sua classificação é devidamente determinada através da NCM/SH (Nomenclatura Comum do Mercosul/Sistema Harmonizado). Sendo assim, o Imposto de Importação é calculado através da multiplicação do valor aduaneiro x alíquota constante na TEC, e a base de cálculo é o próprio valor aduaneiro, conforme Equação 1 abaixo:

Equação 1 - Imposto de Importação

$$I.I. = \text{valor aduaneiro} \times \text{alíquota constante na TEC}$$

Na qual,

I.I.= Imposto de Importação;

TEC = Tarifa Extrema Comum do Mercosul.

Fonte: Ashikaga (2014).

⁶ Como o texto original, extraído da Internet, não apresentava paginação, não foi possível, neste trabalho, indicar a página da citação direta (N. A.).

⁷ Declaração de Importação (DI) é um documento que contempla um conjunto de informações registradas na Siscomex, como importador, transporte, pagamento e complementares (SOUZA FILHO, 2018).

Por se tratar de um tributo cumulativo, o Imposto de Importação não gera direito a crédito para a empresa importadora, integrando diretamente o custo de importação do produto (ASHIKAGA, 2014).

2.3.2 Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)

O Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incide sobre produtos industrializados, onde a base de cálculo é a soma do valor aduaneiro do produto, acrescido do valor do Imposto de Importação. A Tabela de Incidência do IPI (TIPI) é quem determina as alíquotas que devem ser aplicadas (SOUZA FILHO, 2018).

Além da TIPI, o produto deverá estar devidamente classificado na NCM/HS, e servirá como base para o cálculo do valor do IPI (ASHIKAGA, 2014). Sendo assim, o cálculo é realizado conforme consta na Equação 2:

Equação 2 - Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)

$$IPI = (\text{valor aduaneiro} + I.I.) \times \text{alíquota constante na TIPI}$$

Na qual,

IPI = Imposto sobre produtos Industrializados;

I.I. = Imposto de Importação;

TIPI = Tabela de Incidência do IPI.

Fonte: Ashikaga (2014).

Por se tratar de um tributo não cumulativo, o montante pago na importação é creditado pelo importador, podendo ser compensado em futuras operações sujeitas a esse tributo (ASHIKAGA, 2014).

2.3.3 PIS e COFINS

O PIS e COFINS tratam da contribuição social de competência federal, apresentando como fato gerador a entrada de bens estrangeiros em território nacional. Neste caso, o contribuinte é considerado o importador, seja pessoa física ou jurídica (BRASIL, 2004).

As alíquotas de PIS e COFINS, segundo o artigo 8º da Lei nº 10.865/05, determinam as novas contribuições incidentes na importação de bens e serviços. Ou seja, salvo alguns produtos específicos com alíquotas especiais, todos importadores estarão sujeitos à tributação de, no

mínimo, 9,25% independente do enquadramento no regime cumulativo ou não cumulativo (ASHIKAGA, 2014).

Para a base de cálculo de PIS e COFINS na importação, leva-se em consideração apenas o valor aduaneiro, quando o cálculo para a composição do custo se baseia na alíquota de PIS e COFINS, multiplicada pelo valor aduaneiro, calculando-se os dois separadamente e chegando ao resultado de cada um, respectivamente (SOUZA FILHO, 2018).

O recolhimento da contribuição, segundo o artigo 13 da Lei Federal nº 10.865 (BRASIL, 2004), deverá ser efetuado na data do registro da declaração ou no vencimento do prazo de permanência da mercadoria no recinto alfandegário.

2.3.4 ICMS

O ICMS, de acordo com os artigos 1º e 2º da Lei Complementar nº 87 (BRASIL, 1996), é um tributo de competência estadual, incidente sobre a entrada de bens ou mercadorias importadas, seja ela efetuada por pessoa física ou jurídica, ainda que não seja contribuinte do imposto.

A base de cálculo do ICMS se baseia na soma do valor da DI, II, IPI, IOF, taxas, outros impostos, despesas aduaneiras e contribuições. Já o valor de custo do ICMS, é resultante da multiplicação da base de cálculo x alíquota constante no RICMS do estado respectivo para as operações internas, apresentado conforme a Equação 3:

Equação 3 - ICMS

$$ICMS = (\text{valor da DI} + \text{I.I.} + \text{IPI} + \text{PIS} + \text{COFINS} + \text{ICMS} + \text{taxa do Siscomex} + \text{contribuições} + \text{despesas aduaneiras}) \times \text{alíquota constante no RICMS}$$

Na qual,

DI = Declaração de Importação;

I.I. = Imposto de Importação;

IPI = Imposto sobre produtos Industrializados;

TEC = Tarifa Extrema Comum do Mercosul;

RICMS = Regulamento do ICMS.

Fonte: Ashikaga (2014).

De acordo com Ashikaga (2014), para fins de tributação do ICMS, as importações são consideradas operações internas, aplicando as alíquotas previstas para cada produto. No caso do Rio Grande do Sul, conforme consta na Lei nº 8.820 do Estado do Rio Grande do Sul, no artigo nº 12, as alíquotas do imposto nas operações internas são de 25%, 22%, 20%, 18%, 17,5% ou 12% (RIO GRANDE DO SUL, 1989).

Já para o Estado de São Paulo, de acordo com a Lei do Estado de São Paulo nº 6.374, no artigo 34, as alíquotas variam entre 18%, 17%, 12% e 7% (SÃO PAULO, 1989).

Segundo o artigo 11º da Lei Complementar nº 87 (BRASIL, 1996), a cobrança do imposto é realizada onde ocorre a entrada física do material, ou seja, quem assume os direitos e obrigações e realiza o desembaraço aduaneiro.

O ICMS é um tributo não cumulativo, compensando o que for devido em operações relativas à prestação de serviços ou circulação de mercadorias sujeitas a esse tributo (ASHIKAGA, 2014).

2.4 Análise dos Portos

Segundo Souza Filho (2018), os portos são destinados a embarcações (principalmente navios), e construídos a fim de atender às necessidades de navegação, movimentação e armazenagem de mercadorias ou movimentação de passageiros, concedido pela União e sob jurisdição de uma autoridade portuária.

2.4.1 Porto de Santos

O Porto de Santos está localizado no litoral de São Paulo, a 70 km da capital, e faz divisa com os municípios de Santos, Guarujá e Cubatão. É hoje o maior complexo portuário da América Latina, ocupando uma área total de 1.422.949,89 m², e gerando aproximadamente 33 mil empregos (PORTO DE SANTOS, 2021a).

No ano de 2020, o porto atingiu a marca de 146,6 milhões de toneladas movimentadas, sendo a maior já registrada na sua história. Dentro desta marca, 27,1% das movimentações foram de importação, e 72,9%, de exportação (PORTO DE SANTOS, 2021b).

2.4.2 Porto do Rio Grande

O Porto do Rio Grande está localizado no município de Rio Grande/RS, na margem Oeste do Canal Norte, que é o escoadouro natural de toda a bacia hidrográfica da Laguna dos Patos (PORTO RS, 2021a).

No ano de 2020, o porto movimentou cerca de 38 milhões de toneladas, apresentando uma baixa de 7,78% em relação ao ano anterior. Destes 38 milhões, aproximadamente 23% das movimentações foram de importação (PORTO RS, 2021b).

3 METODOLOGIA

3.1 Tipo de pesquisa

A abordagem do problema se classifica como qualitativa e quantitativa, pois a pesquisa quantitativa considera que tudo pode ser quantificável, traduzindo, em números, informações e opiniões para que sejam classificadas e analisadas. Já na pesquisa qualitativa, o principal foco de abordagem é o processo, tendo a pesquisa como descritiva (PRODANOV; FREITAS, 2013).

3.2 Universo da pesquisa

Para o presente trabalho, foi realizada uma pesquisa em uma Indústria Metalúrgica situada no município de Santo Antônio da Patrulha/RS, com o objetivo de identificar a forma de importação utilizada atualmente pela empresa e, a partir disto, analisar a melhor opção de importação entre dois diferentes portos. Para tanto, a entrevista foi realizada com a Analista de Exportação/Importação, a qual está na empresa desde 2006 e desempenha o cargo de responsável pelo comércio exterior desde 2007.

Além da entrevista, foram obtidas informações com o fornecedor de um dos processos de importação e realizados orçamentos para a importação pelo Porto de Santos/SP, e pelo do Rio Grande/RS, obtendo as informações necessárias para o andamento do projeto.

3.3 Meios e Métodos da pesquisa

A fim de atingir os objetivos do estudo, fez-se necessária uma pesquisa bibliográfica, fundamentada principalmente a partir de livros e artigos científicos, coletando dados e aprofundando-se das informações coletadas, atento à confiabilidade das fontes (GIL, 2008).

Deste modo, foi realizado um estudo de caso em uma Indústria Metalúrgica situada no município de Santo Antônio da Patrulha/RS, pois, segundo (SOARES *et al.*, 2018), o estudo de caso é um modelo de pesquisa que visa aprofundar uma atividade pontual e individual, ajudando a estabelecer respostas para situações específicas. Desta forma, é muito utilizado para melhor compreensão dos motivos para a tomada de decisão.

Quanto ao objetivo do trabalho, a pesquisa classifica-se como descritiva, visto que, conforme mencionam Prodanov e Freitas (2013), a pesquisa descritiva envolve o uso de

técnicas padronizadas de coleta de dados, sendo os fatos registrados, observados, classificados, analisados e interpretados, sem que haja qualquer interferência sobre eles.

3.4 Coleta dos Dados

Tendo em visto o objetivo proposto no trabalho, foram levantados diversos dados nos meses de abril, maio e junho, através de simulações, orçamentos e uma entrevista. Buscando informações mais precisas, foi analisado um processo de importação real da empresa em questão.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

A entrevista para a coleta de informações, conforme citado anteriormente, foi aplicada em uma Indústria Metalúrgica de Santo Antônio da Patrulha, e teve como entrevistada a Analista de Exportação/Importação, que possui ampla experiência na área e é responsável pelo cargo desde 2007.

Além da entrevista, dados e valores foram levantados entre o período de 14/04 e 01/07, onde, para uma melhor análise e comparação entre planejado e realizado, foram realizadas simulações no embarque da mercadoria quanto aos gastos de frete e nacionalização, e novamente analisados quando a mercadoria realmente chegou ao porto de destino.

4.1 Histórico

A Imap Indústria e Comércio de Máquinas e Equipamentos LTDA, é uma empresa do ramo metalúrgico, fundada no dia 11 de junho de 1975. Com sede na cidade de Santo Antônio da Patrulha, está situada na Rua Francisco J.Lopes, nº 1436, bairro Passo dos Ramos, e constava, até o mês de maio de 2021, com 145 colaboradores.

Frente à oportunidade e à necessidade de desenvolver produtos voltados para a agricultura, um orizicultor e um mecânico da região fundaram a IMAP, Indústria Metalúrgica Agrícola Pintangueiras.

O primeiro equipamento fabricado foi o braço valetador, tendo grande aceitação pelos agricultores da região, e, logo, sendo fabricado em grande escala, atendendo inclusive a outros países integrantes do Mercosul.

Já na década de 80, a empresa enfrentou diversas crises e, diante da necessidade de aumentar seu capital para expandir ainda mais o seu produto, os sócios resolveram propor aos colegas da Cooperativa Arrozeira de Santo Antônio o ingresso na empresa, realizando um significativo aporte no capital da empresa. Com os novos sócios, a companhia aumentou a linha de produtos e começou a investir em novas tecnologias.

No decorrer dos anos, a empresa passou por várias alterações no quadro societário, permanecendo apenas um sócio dos anos 80, sendo ainda hoje o sócio/administrador.

Atualmente, a Imap é uma das maiores indústrias no segmento de elevação de pessoas, fabricando equipamentos para todo o Brasil e também para o exterior, além de produzir máquinas e equipamentos para saneamento, resgate de veículos e movimentação de cargas.

4.2 Processos e Produto

Atualmente, as principais matérias-primas importadas pela empresa são rolamentos de giro, redutores, lanças de fibra, guinchos e tubos de aço, utilizados nos equipamentos cestas aéreas, guindastes veiculares e guinchos autossocorro.

Diante da necessidade atual de um material importado pela empresa, é realizada uma requisição de compra através do setor de planejamento, encaminhada ao departamento de compras, onde é definido o fornecedor e informado ao setor de Importação/Exportação. Em seguida, é feito o contato diretamente com o fornecedor estrangeiro, quando é negociado o valor, o prazo de pagamento e o prazo de entrega. Perante o longo tempo de fornecimento de alguns fornecedores, a empresa geralmente não efetua pagamentos antecipados, realizando-os apenas 30 dias após o embarque.

Com o pedido já realizado e os valores definidos, o fornecedor envia à empresa a Fatura Pro Forma, onde consta todos os detalhes acordados entre fornecedor e cliente.

Enquanto fabricada a matéria-prima, o setor de Importação realiza orçamentos para a contratação do frete aéreo ou marítimo, do seguro internacional, já que o Incoterms⁸ utilizado pela Imap atualmente é somente *Free on Board (FOB)*⁹, e definição do porto de destino, onde será nacionalizada a mercadoria ou realizada Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA) para armazém previamente definido.

⁸ *Incoterms* são regras reconhecidas internacionalmente para determinar a responsabilidade dos compradores e vendedores.

⁹ *Free on Board (FOB)* é uma das modalidades dos *Incoterms* em que a mercadoria é de responsabilidade do vendedor até a entrega a bordo do navio, no ponto de embarque definido.

Após finalizado o pedido, é emitida a *invoice* (fatura)¹⁰, o Bill of Landing (BL)¹¹, que é o conhecimento de frete e, então, despachada a mercadoria. Depois de 30 dias do embarque, é realizado o pagamento ao fornecedor para que sejam enviados os documentos necessários para nacionalização do produto.

Com a chegada do material no local definido, é feita a solicitação de numerário, onde consta os valores necessário para dar continuidade no processo de importação e, depois, efetuado o pagamento para a conta do despachante e registrada a Declaração de Importação (DI). A partir da DI, a mercadoria poderá ser parametrizada em: a) Canal Verde: mercadoria está liberada; b) Canal Amarelo: processo passará por análise documental e, estando de acordo, a mercadoria é liberada; c) Canal Vermelho: além da análise documental, é realizada análise física do material; d) Canal Cinza: são realizados todos os processos anteriores, além de um exame do valor aduaneiro.

Considerando que a mercadoria seja parametrizada como verde, é emitida a nota fiscal de compra pela Imap, repassada ao despachante e, assim que liberada no sistema da Receita Federal, o material é coletado.

Na maioria das vezes, a importação é feita com Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA) para o Banrisul Armazéns Geais S.A. (BAGERGS), em Canoas, ficando armazenada até o momento da retirada do material através do transporte próprio da empresa.

Por se tratar de um dos componentes comprados mais caros da empresa, sendo considerado um item do grupo A da Curva ABC de compras da companhia, o Rolamento de Esfera, componente em questão, tem lotes definidos para fabricação e embarque, e é acompanhado semanalmente pelo setor de Planejamento, Programação e Controle de Materiais – PPCM.

Tabela 2 - Características do produto importado

DESCRIÇÃO	NCM	DESCRIÇÃO NCM	QUANTIDADE	PESO LÍQUIDO UNITÁRIO
ROLAMENTO DE GIRO 14"	8482.10.90	ROLAMENTO DE ESFERAS	20 UN	54 KG

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

¹⁰ *Invoice* é o documento que formaliza a intenção de compra e venda.

¹¹ Bill of landing é o conhecimento de embarque utilizado no frete marítimo.

Além disso, por ser um item com um alto *lead time*¹², é realizado um planejamento para 16 semanas, ou seja, 4 meses, e estabelecido um estoque mínimo de segurança de pelo menos duas semanas, calculado mediante média ponderada das próximas 12 semanas.

4.3 Tributos

Conforme já mencionado anteriormente, a empresa objeto de estudo tem como regime tributário o Lucro Real, portanto está sujeita ao crédito de alguns tributos, e as alíquotas variam de acordo com a fundamentação legal de cada um deles.

Tabela 3 - Tributos na importação através do Porto do Rio Grande/RS e Santos/SP

TRIBUTOS	FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	ALÍQUOTA	CREDITA
II.	TARIFA EXTERNA COMUM DO MERCOSUL (TEC)	16%	NÃO
ICMS	RICMS/RS	17,50%	SIM
PIS	LEI 13.137/2015	2,10%	SIM
COFINS	LEI 13.137/2015	9,65%	SIM
IPI	TABELA TIPI	12%	SIM

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

De acordo com a Tabela 3, o único tributo ao qual a empresa não se credita é o Imposto de Importação, que segundo a NCM/SH constante na TEC, a alíquota é de 16%. Desta forma, o tributo passa a integrar o custo do produto.

Quanto ao ICMS, por se tratar de uma empresa localizada no estado do Rio Grande do Sul, a alíquota que deverá valer é a que consta no Regulamento do ICMS – RICMS/RS, ou seja, 17,50%.

4.4 Importação Porto do Rio Grande/RS

Quando realizada a simulação de importação com destino ao Porto do Rio Grande/RS, no dia do embarque, 14/04/2021, a taxa utilizada para a conversão do Dólar (US\$) para Real (R\$) foi de R\$ 5,7064. Neste mesmo dia, a cotação em Real para o Dólar fechou em R\$ 5,6930 (BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2021).

¹² *Lead Time* é o tempo entre a realização do pedido e a chegada do produto ao destino.

O transporte para o Porto do Rio Grande/RS, atualmente, leva aproximadamente de 55 a 60 dias. Em um trajeto comum, o navio geralmente atraca primeiramente no Porto de Santos/SP, chegando ao Porto do Rio Grande/RS de 10 a 15 dias depois. No processo de importação em estudo, o navio, após desatracar do Santos/SP, foi diretamente para Porto de Montevidéu, no Uruguai, retornando ao Rio Grande do Sul e atracando no porto no dia 21/06/2021.

Desta forma, temos para análise a simulação dos custos para importação no dia 14/04/2021, dia do embarque, a situação real se nacionalizada por Rio Grande/RS, no dia 21/06/2021, e o valor real do pagamento 30 dias após o embarque, dia 14/05/2021.

Quadro 1 - Dados da mercadoria

DESCRIÇÃO	ROLAMENTO DE ESFERA 14"
NCM	8482.10.90
QUANTIDADE	20 UN

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

Tabela 4 - Valor da mercadoria e custos de frete

DATA	14/04/2021	PARIDADE	14/05/2021
PARIDADE CAMBIAL	R\$ 5,7064	USD 1,00	R\$ 5,2695

BASE CÁLCULO	BRL	USD	BRL
FOB	R\$ 52.670,07	USD 9.230,00	R\$ 48.637,49
FRETE INTERNACIONAL	R\$ 39,60	USD 6,94	R\$ 36,57
SEGURO INTERNACIONAL	R\$ 228,26	USD 40,00	R\$ 210,78
CAPATAZIAS THC	R\$ 27,73	USD 4,86	R\$ 25,61
TOTAL CIF	R\$ 52.965,66	USD 9.281,80	R\$ 48.910,45

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

Diante dos dados da mercadoria que constam no Quadro 1 e, conforme consta na Tabela 4, o valor CIF forma-se a partir do momento em que o fornecedor entrega a mercadoria no porto devidamente combinado, somando então ao valor atual da mercadoria, o frete, o seguro e o custo portuário, o THC¹³. Neste caso, como o *Incoterms* utilizado pela empresa é o FOB, o frete, o seguro e os gastos portuários são pagos diretamente ao agente de cargas, e o valor FOB diretamente ao fornecedor.

As datas citadas são referentes à data de embarque, dia 14/04/2021, quando foi realizada a simulação, e a data de pagamento ao fornecedor e ao agente, dia 14/05/2021, 30 dias após o embarque. Desta forma, o valor total CIF é então considerado o valor aduaneiro, e serve como base para o cálculo de todos os tributos, custos e taxas de importação.

¹³ THC significa *Terminal Handling Charge*, ou seja, taxa de movimentação no terminal.

Tabela 5 - Relação de tributos

RELAÇÃO DE GASTOS					
		SIMULADO		EFETIVO	
DATA		14/04/2021	-	21/06/2021	
PARIDADE CAMBIAL	R\$	5,7064	USD	1,00	R\$ 5,0367
TRIBUTOS	R\$	38.552,91			R\$ 34.048,95
IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO	R\$	8.474,52	USD	485,09	R\$ 7.479,95
IPI	R\$	7.372,84	USD	.292,03	R\$ 6.507,57
PIS	R\$	1.112,29	USD	94,92	R\$ 981,75
COFINS	R\$	5.111,17	USD	895,69	R\$ 4.511,32
SISCOMEX	R\$	154,23	-		R\$ 154,23
AFRMM (MARINHA MARCANTE)	R\$	16,83	-		R\$ 14,86
ICMS	R\$	16.289,83	USD	2.854,66	R\$ 14.378,07
AFRMM - TAXA (MARINHA MARCANTE)	R\$	21,20	-		R\$ 21,20

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

Como já demonstrado na Tabela 5, foram utilizadas duas diferentes datas, a data do embarque, dia 14/04/2021, e a data de chegada no Porto do Rio Grande/RS, dia 21/06/2021. Desta forma, a Tabela 5 demonstra todos os tributos incidentes no processo de importação.

Os tributos federais, IPI, PIS, COFINS e Imposto de Importação somam o valor total de R\$ 22.070,8, analisada aliada à data de embarque do material, dia 14/04/2021 e o dólar no valor de R\$5,7064. Considerando a data de chegada no Porto do Rio Grande/RS, quando os gastos seriam de fato pagos para nacionalização, o valor seria de R\$ 19.480,60. No caso dos tributos estaduais, o ICMS, o valor seria de R\$ 16.289,83 no simulado, e de R\$ 14.378,07 no efetivo.

Além dos tributos federais e estaduais, a tabela demonstra também os valores de Siscomex¹⁴, o adicional ao frete para renovação da marinha mercante (AFRMM)¹⁵ e a taxa do AFRMM, e estão relacionadas nesta tabela pois são debitadas juntamente com os tributos.

Tabela 6 - Relação de custos portuários

RELAÇÃO DE GASTOS				
		SIMULADO		EFETIVO
DATA		14/04/2021		21/06/2021
CUSTOS PORTUÁRIOS	R\$	2.179,96		R\$ 2.179,96
CUSTOS OPERACIONAIS	R\$	1.129,98		R\$ 1.129,98

¹⁴ Taxa Siscomex foi instituída com o intuito de custear as operações do Sistema Integrado do Comércio Exterior (Siscomex), com valor fixo de R\$ 115,67 e R\$ 38,56 (BRASIL, 2021).

¹⁵ AFRMM: taxa que foi instituída pelo decreto-lei nº 2.404/1987 e disciplinado pela Lei nº 10.893/2004, e é calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário: 25% na navegação de longo curso; II – 10% na navegação de cabotagem; e III – 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste (BRASIL, 2004).

ARMAZENAGEM	R\$	1.049,98	R\$	1.049,98
-------------	-----	----------	-----	----------

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

No caso da Tabela 6 (p. 20), os valores analisados entre o simulado e o efetivo não variam pois não são calculados com base no valor do dólar, e são na realidade custos nacionais, cobrados pelo porto de destino. Neste caso, estão discriminados os custos operacionais e o custo com armazenagem.

Os custos operacionais aparecem de forma mais sintética, mas é formado por diversos custos: Presença de carga, levante de carga, ISPS (Tecon), Fiel depósito, atendimento MAPA, posicionamento/manuseio de container, cadastro de BL, vistoria, entre outros. Assim, o valor total, tanto para o simulado quanto para o efetivo, é de R\$ 1.129,98.

Já, para a armazenagem, o valor total é de R\$ 1.049,98, totalizando o valor de R\$ 2.179,96 para todos os custos portuários.

Tabela 7 - Relação de custos de embarque, serviços e outros custos

RELAÇÃO DE GASTOS				
DATA	SIMULADO		EFETIVO	
		14/04/2021		21/06/2021
CUSTOS DE EMBARQUE	R\$	57,98	R\$	57,98
LIBERAÇÃO CONHECIMENTO EMBARQUE	R\$	49,99	R\$	49,99
ISPS	R\$	7,99	R\$	7,99
SERVIÇOS	R\$	1.936,18	R\$	1.936,18
DESCONSOLIDAÇÃO	R\$	49,99	R\$	49,99
MALOTE	R\$	120,01	R\$	120,01
ASSESSORIA-LIBERAÇÃO ADUANEIRA	R\$	1.249,99	R\$	1.249,99
SDA	R\$	516,20	R\$	516,20
OUTROS CUSTOS	R\$	704,97	R\$	704,97
TRANSPORTE NACIONAL	R\$	679,97	R\$	679,97
PESAGEM	R\$	24,99	R\$	24,99

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

Na Tabela 7, novamente é evidenciado os custos, tanto no simulado, quanto no efetivo, com o mesmo valor. Conforme já explicado na tabela 6, os valores não variam pois são custos nacionais, o qual não dependem do cálculo baseado na cotação do dólar.

Neste contexto, são apresentados os custos de embarque, que somam o valor total de R\$ 57,98, os serviços, no valor de R\$ 1.936,18 e outros custos, no valor de R\$ 704,97.

4.5 Importação Porto de Santos/SP

Da mesma forma que o Porto do Rio Grande/RS, quando realizada a simulação de importação no dia 14/04/2021, a taxa utilizada para a conversão do Dólar (US\$) para Real (R\$) foi de R\$ 5,7064.

O transporte para o Porto de Santos/SP, considerando um trânsito normal, leva aproximadamente de 35 a 45 dias. Neste caso, o navio também teve atraso na chegada no porto, chegando apenas no dia 04/06.

Foram analisadas três diferentes datas, simulando os valores na data de embarque, dia 14/04/2021, e as datas reais de pagamento, na chegada ao porto de destino, dia 03/06/2021, e 30 dias após o embarque da mercadoria, dia 14/05/2021.

Quadro 2 - Dados da mercadoria

DESCRIÇÃO	ROLAMENTO DE ESFERA 14"
NCM	8482.10.90
QUANTIDADE	20 UN

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

Tabela 8 - Valor da mercadoria e custos de frete

DATA	14/04/2021	PARIDADE	14/05/2021
PARIDADE CAMBIAL	R\$ 5,7064	USD 1,00	R\$ 5,2695

BASE CÁLCULO	BRL	USD	BRL
FOB	R\$ 52.670,07	USD 9.230,00	R\$ 48.637,49
FRETE INTERNACIONAL	R\$ 7,93	USD 1,39	R\$ 7,32
SEGURO INTERNACIONAL	R\$ 228,26	USD 40,00	R\$ 210,78
CAPATAZIAS THC	R\$ 27,73	USD 4,86	R\$ 25,61
TOTAL CIF	R\$ 52.933,99	USD 9.276,25	R\$ 48.881,20

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

Diante dos dados da mercadoria que constam no Quadro 2 e, de acordo com a Tabela 8, o valor pago ao fornecedor, já que o *Incoterms* utilizado pela empresa é FOB, é de USD 9.230,00, sendo pagos ao agente os valores referente a frete, seguro e custo portuário, o THC.

O valor CIF é então considerado o valor aduaneiro, e serve como base de cálculo para o cálculo dos tributos, custos e taxas de importação.

As datas mencionadas na tabela determinam a data de embarque do processo de importação, dia 14/04/2021, quando foi realizada a simulação de custos se nacionalizada com o valor do dólar referente aquele mesmo dia, e a outra data, sendo ela dia 14/05/2021, quando realmente seria realizado o pagamento, 30 dias após o embarque.

Tabela 9 - Relação de tributos

RELAÇÃO DE GASTOS						
DATA	SIMULADO				EFETIVO	
		14/04/2021	-		03/06/2021	
PARIDADE CAMBIAL	R\$	5,7064	USD	1,00	R\$	5,0661
TRIBUTOS	R\$	38.801,67	USD	6.767,37	R\$	34.467,52
IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO	R\$	8.469,44	USD	1.484,20	R\$	7.519,11
IPI	R\$	7.368,45	USD	1.291,26	R\$	6.541,65
PIS	R\$	1.111,61	USD	194,80	R\$	986,88
COFINS	R\$	5.108,14	USD	895,16	R\$	4.534,97
SISCOMEX	R\$	154,24	-		R\$	154,24
AFRMM (MARINHA MARCANTE)	R\$	8,90	-		R\$	7,90
ICMS	R\$	16.559,69	USD	2.901,95	R\$	14.701,57
AFRMM - TAXA (MARINHA MARCANTE)	R\$	21,20	-		R\$	21,20

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

Conforme demonstrado na Tabela 9, foram utilizadas duas diferentes datas, a data do embarque, dia 14/04/2021, e a data de chegada no Porto de Santos, dia 03/06/2021. Desta forma, a tabela demonstra todos os tributos incidentes no processo de importação.

Os tributos federais, IPI, PIS, COFINS e Imposto de Importação somam o valor total de R\$22.057,63 se analisada aliada a data de embarque do material, dia 14/04/2021 e o dólar no valor de R\$5,7064. Já considerando a data de chegada no Porto de Santos/SP, quando os gastos seriam de fato pagos para nacionalização, o valor seria de R\$19.582,60. No caso dos tributos estaduais, o ICMS, o valor seria de R\$16.559,69 no simulado, e de R\$14.701,57 no efetivo.

Além dos tributos federais e estaduais, a tabela demonstra também os valores de Siscomex¹⁶, o adicional ao frete para renovação da marinha mercante (AFRMM)¹⁷ e a taxa do AFRMM, e estão relacionadas nesta tabela pois são debitadas juntamente com os tributos.

Tabela 10- Relação de custos portuários

RELAÇÃO DE GASTOS				
	SIMULADO		EFETIVO	
DATA		14/04/2021		03/06/2021
CUSTOS PORTUÁRIOS	R\$	10.253,03	R\$	10.253,03
CUSTOS OPERACIONAIS	R\$	7.878,03	R\$	7.878,03
ARMAZENAGEM	R\$	2.375,00	R\$	2.375,00

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

No caso da Tabela 10 (p.), os valores analisados entre o simulado e o efetivo não variam pois não são calculados com base no valor do dólar, e são na realidade custos nacionais, cobrados pelo porto de destino. Neste caso, estão discriminados os custos operacionais e o custo com armazenagem.

Os custos operacionais aparecem de forma mais sintética, formando o valor total de R\$7.873,03, e são formados por diversos custos: presença de carga, levante de carga, ISPS (Tecon), fiel depósito, atendimento MAPA, posicionamento/manuseio de container, cadastro de BL, vistoria, entre outros. Já, para a armazenagem, o valor total é de R\$ 2.375,00.

Sendo assim, o valor total dos custos portuários é de R\$ 10.253,03.

¹⁶ Taxa Siscomex foi instituída com o intuito de custear as operações do Sistema Integrado do Comércio Exterior (Siscomex), com valor fixo de R\$ 115,67 e R\$ 38,56 (BRASIL, 2021).

¹⁷ AFRMM é uma taxa que foi instituída pelo decreto-lei nº 2.404/1987 e disciplinado pela Lei nº 10.893/2004, e é calculada sobre a remuneração do transporte aquaviário: 25% na navegação de longo curso; II – 10% na navegação de cabotagem; e III – 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste (BRASIL, 2004).

Tabela 11 - Relação de custos de embarque, serviços e outros custos

RELAÇÃO DE GASTOS					
		SIMULADO		EFETIVO	
DATA		14/04/2021		03/06/2021	
CUSTOS DE EMBARQUE (12+13)		R\$	27,96	R\$	27,96
LIBERAÇÃO CONHECIMENTO EMBARQUE		R\$	19,97	R\$	19,97
ISPS		R\$	7,99	R\$	7,99
SERVIÇOS (18+19+20+21)		R\$	1.906,17	R\$	1.906,17
DESCONSOLIDAÇÃO		R\$	19,97	R\$	19,97
MALOTE		R\$	120,01	R\$	120,01
ASSESSORIA-LIBERAÇÃO ADUANEIRA		R\$	1.249,99	R\$	1.249,99
SDA		R\$	516,20	R\$	516,20
OUTROS CUSTOS		R\$	4.889,99	R\$	4.889,99
TRANSPORTE NACIONAL		R\$	4.889,99	R\$	4.889,99

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

Conforme demonstrado na Tabela 11, novamente são evidenciados os custos, tanto no simulado, quanto no efetivo, com o mesmo valor, já que são custos nacionais e não dependem do cálculo baseado na cotação do dólar.

Neste contexto, são apresentados os custos de embarque, que somam o valor total de R\$ 27,96, os serviços; no valor de R\$ 1.906,17 e, outros custos, no valor de R\$ 4.889,99.

4.6 Análise comparativa

4.6.1 Simulação na data de embarque da importação

Diante do levantamento de todas as taxas, custos e tributos, seja pelo Porto do Rio Grande/RS como pelo Santos/SP, esta primeira análise comparativa tem como base a simulação realizada na data de embarque do processo de importação, dia 14/04/2021.

Tabela 12 - Comparativo de gastos entre os portos do Rio Grande/RS e Santos/SP

PORTO		SANTOS/SP		RIO GRANDE/RS	
DATA		14/04/2021			
R\$		R\$	5,7064	R\$	5,7064
VALOR FOB		R\$	52.670,00	R\$	52.670,07
FRETE		R\$	7,93	R\$	39,60
SEGURO		R\$	228,20	R\$	228,26
CAPATAZIAS THC		R\$	27,73	R\$	27,73
VALOR ADUANEIRO		R\$	52.933,86	R\$	52.965,66
II.	16,00%	R\$	8.469,44	R\$	8.474,51
IPi	12,00%	R\$	7.368,45	R\$	7.372,82
PIS	2,10%	R\$	1.111,61	R\$	1.112,28
COFINS	9,65%	R\$	5.108,14	R\$	5.111,19

ICMS 17,50%	R\$	16.559,60	R\$	16.289,80
SISCOMEX/AFRMM	R\$	184,35	R\$	192,26
TOTAL TRIBUTOS	R\$	38.801,59	R\$	38.552,86
CUSTOS DE EMBARQUE	R\$	27,96	R\$	57,98
CUSTOS PORTUÁRIOS	R\$	10.253,03	R\$	2.179,96
SERVIÇOS	R\$	1.906,17	R\$	1.936,18
OUTROS CUSTOS	R\$	4.889,99	R\$	704,97
VALOR TOTAL PRODUTO	R\$	108.812,59	R\$	96.397,61
CUSTO TOTAL PRODUTO	R\$	78.664,80	R\$	66.511,53
VALOR TOTAL UNITÁRIO	R\$	5.440,63	R\$	4.819,88
CUSTO TOTAL UNITÁRIO	R\$	3.933,24	R\$	3.325,58

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

De acordo com a Tabela 12, a primeira diferença entre os valores dos Portos do Rio Grande/RS e de Santos/SP refere-se ao valor aduaneiro, fruto principalmente do frete internacional, onde o Porto de Santos/SP apresenta uma pequena diferença, R\$ 31,80 menor, quando comparado ao Porto do Rio Grande/RS.

Em relação aos tributos, o Porto do Rio Grande/RS apresenta o valor total de R\$ 38.360,60, e o Porto de Santos/SP o valor total de R\$ 38.617,24. Quanto aos tributos recuperáveis pela empresa, o Porto de Santos/SP expõe também um valor maior do que o do Rio Grande/RS, sendo eles de R\$ 30.147,80 e R\$ 29.886,09, respectivamente.

Até o momento, temos diferentes custos, mas ainda com valores próximos. O mesmo acontece nos custos de embarque e nos serviços, sendo que, para o Porto de Santos/SP o valor de cada um deles, respectivamente, é de R\$ 27,96 e R\$ 1.936,18. Para o Porto do Rio Grande/RS, os custos de embarque são de R\$ 57,98, e dos serviços é de R\$ 1.936,18.

A maior diferença de valores, no caso em questão, podemos notar em duas situações: custos portuários e outros custos. Os custos portuários são, na sua grande maioria, aqueles que utilizam a infraestrutura do porto e, pela quantidade e variedade destes custos, são os mais difíceis de serem levantados. De qualquer forma, diante de toda pesquisa realizada, evidenciou-se que o Porto de Santos/SP tem hoje um custo muito maior do que o Porto do Rio Grande/RS quando analisado os custos portuários. Estes custos incluem presença de carga, levante de carga, ISPS (Tecon), fiel depósito, atendimento MAPA, posicionamento/manuseio de container, cadastro de BL, vistoria, armazenagem, entre outros.

Desta forma, o valor dos custos portuários para o Porto de Santos/SP é de R\$ 10.253,03, e para o Porto do Rio Grande/RS, R\$ 2.179,96. Somente neste caso, a diferença de custo é de R\$ 8.073,07.

Já nos outros custos, a diferença maior se dá pelo transporte nacional, onde o Porto de Santos/SP, por localizar-se mais distante da empresa de destino, tem um custo maior, sendo ela de R\$ 4.185,02 quando comparada com o Porto do Rio Grande/RS.

Sendo assim, para as 20 UN da mercadoria em questão, no processo de importação, o valor total de desembolso para a empresa, pelo Porto do Rio Grande/RS é de R\$ 96.397,61, e, o custo total, de R\$ 66.511,53; já pelo Porto de Santos/SP, o desembolso total é de R\$ 108.812,59, e o custo total é de R\$ 78.664,80.

O valor total do produto refere-se a soma do valor aduaneiro, o total dos tributos, os custos de embarque, custos portuários, serviços e outros custos. Ou seja, o valor para desembolso da empresa.

Já o custo, refere-se ao valor total do produto menos os tributos recuperáveis pela empresa.

4.6.2 Custos efetivos da importação

Da mesma forma com quem foram levantados os custos levando em conta o dólar no dia do embarque, a análise ocorre também na data efetiva para pagamento, seja do fornecedor, do agente, ou dos tributos.

Portanto, na tabela a seguir, temos diferentes datas, pois elas se referem a data de pagamento ao fornecedor, que ocorre 30 dias após o embarque, e as outras duas datas se equivalem à data de chegada da mercadoria ao porto de destino, seja ele Santos/SP ou Rio Grande/RS.

Tabela 13 - Comparativo de gastos entre os Portos do Rio Grande/RS e Santos/SP

PORTO	SANTOS/SP	RIO GRANDE/RS
DATA	14/05/2021	
R\$	R\$ 5,2695	R\$ 5,2695
VALOR FOB	R\$ 48.637,49	R\$ 48.637,49
FRETE	R\$ 7,32	R\$ 36,57
SEGURO	R\$ 210,78	R\$ 210,78
CAPATAZIAS THC	R\$ 25,61	R\$ 25,61
VALOR ADUANEIRO	R\$ 48.881,20	R\$ 48.910,45
DATA	03/06/2021	21/06/2021
R\$	R\$ 5,0661	R\$ 5,0367
II. 16,00%	R\$ 7.519,11	R\$ 7.479,95
IPI 12,00%	R\$ 6.541,65	R\$ 6.507,57
PIS 2,10%	R\$ 986,88	R\$ 981,75
COFINS 9,65%	R\$ 4.534,97	R\$ 4.511,32
ICMS 17,50%	R\$ 14.701,00	R\$ 14.378,00
SISCOMEX/AFRMM	R\$ 183,34	R\$ 190,29
TOTAL TRIBUTOS	R\$ 34.466,95	R\$ 34.048,89
CUSTOS DE EMBARQUE	R\$ 27,96	R\$ 57,98
CUSTOS PORTUÁRIOS	R\$ 10.253,03	R\$ 2.179,96
SERVIÇOS	R\$ 1.906,17	R\$ 1.936,18
OUTROS CUSTOS	R\$ 4.889,99	R\$ 704,97
VALOR TOTAL PRODUTO	R\$ 100.425,29	R\$ 87.838,41
CUSTO TOTAL PRODUTO	R\$ 73.660,79	R\$ 61.459,77
VALOR TOTAL UNITÁRIO	R\$ 5.021,26	R\$ 4.391,92
CUSTO TOTAL UNITÁRIO	R\$ 3.683,04	R\$ 3.072,99

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

Conforme consta na Tabela 13, o valor aduaneiro apresenta uma diferença de R\$ 29,25 entre os dois portos, sendo o do Rio Grande/RS maior, com o valor total de R\$ 48.910,45, e o de Santos/SP com o valor total de R\$ 48.881,20.

O Porto do Rio Grande/RS, em relação aos tributos, apresenta um total de R\$ 33.858,60, R\$ 425,01 menor comparado ao Porto de Santos/SP. Vale, no entanto, ressaltar que o valor dos tributos recuperáveis do Porto de Santos/SP é de R\$ 26.764,50, e o do Rio Grande/RS é de R\$ 26.378,64.

Para o Porto de Santos/SP, os custos de embarque somam um total de R\$27,96, e os serviços o valor de R\$ 1.906,17. Já, para o Porto do Rio Grande/RS, os custos de embarque são R\$ 57,98 e os serviços o valor de R\$ 1.936,18.

Novamente, podemos notar a maior diferença nos custos portuários. Os custos portuários, que incluem principalmente os custos pela utilização da infraestrutura do porto, como presença de carga, levante de carga, ISPS (Tecon), Fiel depósito, atendimento MAPA, posicionamento/manuseio de container, cadastro de BL, vistoria, armazenagem, demonstra a mesma diferença pois independe da cotação do dólar, sendo ela igual tanto para o simulado, quanto para o efetivo.

Desta forma, o valor dos custos portuários para o Porto de Santos/SP é de R\$ 10.253,03, e para o Porto do Rio Grande/RS, R\$ 2.179,96.

O mesmo refere-se para os outros custos, que somam o valor total de R\$4.889,99 para o Porto de Santos/SP, e R\$ 704,97 para o Porto do Rio Grande/RS, principalmente pelo valor do transporte nacional, classificado dentro dos outros custos.

Consequentemente, para as 20 UN da mercadoria em questão, o valor total de desembolso para o Porto do Rio Grande/RS é consideravelmente menor comparado ao de Santos/SP, sendo R\$ 87.838,41 para o primeiro e, R\$ 100.425,29 para o segundo. Da mesma forma se dá ao custo, o Porto do Rio Grande/RS totaliza o valor de R\$61.459,77, e o Porto de Santos/SP R\$73.660,79.

O valor total do produto refere-se a soma do valor aduaneiro, o total dos tributos, os custos de embarque, custos portuários, serviços e outros custos. Ou seja, o valor para desembolso.

Já o custo, refere-se ao valor total do produto menos os tributos recuperáveis pela empresa.

4.7 Conclusão

Através de todas pesquisas e análises realizadas, levando em conta diferentes situações para o processo de importação da mercadoria em questão, conclui-se que, conforme será evidenciado nas Tabelas 14 e 15 (p.), a melhor opção para importação é pelo Porto do Rio Grande/RS.

Tabela 14 - Análise de custo e desembolso entre os portos - Simulação

PORTO	DESEMBOLSO	DIFERENÇA	CUSTO	DIFERENÇA	VANTAGEM
RIO GRANDE/RS	R\$ 96.397,61		R\$ 66.511,53		
SANTOS/SP	R\$ 108.812,59	R\$ 12.414,98	R\$ 78.664,80	R\$ 12.153,27	RIO GRANDE/RS

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

Tabela 15 - Análise de custo e desembolso entre os portos – Efetivo

PORTO	DESEMBOLSO	DIFERENÇA	CUSTO	DIFERENÇA	VANTAGEM
RIO GRANDE/RS	R\$ 87.838,41		R\$ 61.459,77		
SANTOS/SP	R\$ 100.425,29	R\$ 12.586,88	R\$ 73.660,79	R\$ 12.201,02	RIO GRANDE/RS

Fonte: Elaborado pelo acadêmico (2021).

Com as Tabelas 14 (p.) e 15, evidencia-se a vantagem de custo para a empresa ao escolher a opção pelo Porto do Rio Grande/RS. Em um primeiro momento, realizando a simulação na data de embarque e utilizando a mesma taxa do dólar, já se observava, como melhor alternativa, o Porto situado no Rio Grande do Sul. Ao identificar a data real de pagamento ao fornecedor, a data de chegada no porto e a data concreta para pagamento dos impostos, confirmou-se a melhor opção.

Neste caso, uma das únicas vantagens da importação pelo Porto de Santos/SP é o *lead time*, mas que, visto o planejamento da empresa e o estoque de segurança definido pela direção e pelo setor de planejamento, o tempo de trânsito e operação através do Porto do Rio Grande/RS não apresenta problemas.

Diante disso, caso a empresa tivesse optado pelo Porto do Rio Grande/RS, teria uma economia de R\$12.201,02, comparado ao Porto de Santos/SP.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista as diversas transformações ocorridas nas empresas, diante da atual situação da economia e, pela concorrência cada vez mais acirrada, fica cada vez mais claro que as companhias precisam buscar alternativas no mercado, a fim de reduzir os custos, assim como o preço de venda, mantendo-se competitivas em seu mercado de atuação.

Uma destas novas alternativas diz respeito à importação de matéria-prima, podendo ser a compra um forte aliado à redução de custos. No entanto, por tratar-se de mercadoria estrangeira e pelas diversas alternativas de importação, o levantamento de custos poderá tornar-se mais complexo.

Dessa forma, esta pesquisa objetivou levantar os custos envolvidos no processo de importação, realizando uma análise comparativa entre a importação através de dois diferentes portos: Santos/SP e Rio Grande/RS. A empresa objeto de estudo foi uma Indústria Metalúrgica situada no município de Santo Antônio da Patrulha/RS.

Portanto, constatou-se que, a melhor opção de importação para a empresas é pelo Porto do Rio Grande/RS, onde a empresa teria um custo de R\$ 12.201,02 menor quando comparado ao Porto de Santos/SP.

No decorrer da pesquisa, a empresa objeto de estudo foi apresentada, identificando as principais matérias primas importadas pela companhia e os principais tributos incidentes na importação. Além disso, para melhor entendimento do trabalho, também foram apresentadas as principais formas e modalidades de importação, além de demonstrar todos os processos operacionais envolvidos.

Para se chegar ao resultado desejado, foi realizada uma entrevista com a Analista de Exportação/Importação, além de ser feito levantamento das cotações com o fornecedor e agente de carga. O processo ocorreu entre os meses de abril e junho, obtendo as informações necessárias para o andamento do projeto.

Destaca-se que o resultado obtido serve como base para outras empresas, mas é válido especificamente para a empresa em questão, pois são diversos os fatores que podem alterar os custos avaliados na pesquisa.

Por fim, o trabalho buscou analisar a melhor opção de importação para a empresa, a fim de reduzir custos, possibilitando um preço mais competitivo de venda e mantendo-se competitiva no mercado, a fim de manter-se uma empresa rentável e com uma boa saúde financeira.

REFERÊNCIAS

ASHIKAGA, Carlos Eduardo Garcia. **Análise da tributação na importação e na exportação de bens e serviços**. 7. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2014.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Cotações e boletins**. Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/estabilidadefinanceira/historicocotacoes>. Acesso em 24 jun. 2021.

BORNIA, Antonio Cezar. **Análise gerencial de custos: aplicação em empresas modernas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

BRASIL. Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. **Diário Oficial** [República Federativa do Brasil], Brasília, DF, 27 out. 1966. Seção 1, p. 12452. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/15172compilado.htm. Acesso em: 26 maio 2021.

_____. Lei nº 8.541, de 23 de dezembro de 1992. Altera a legislação do Imposto de Renda e dá outras providências. **Diário Oficial** [República Federativa do Brasil], Brasília, DF, 24 dez. 1992. Seção 1, p. 18005. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18541.htm. Acesso em 26 mai.2021.

_____. Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. **Diário Oficial** [República Federativa do Brasil], Brasília, DF, 14 jul. 2004. Seção 1, p. 2. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/110.893.htm. Acesso em: 15 jun. 2021.

_____. Lei nº 10.893, de julho de 2004. Dispõe sobre a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre a importação de bens e serviços e dá outras providências. **Diário Oficial** [República Federativa do Brasil], Brasília, DF, 30 abr. 2004. Seção 1, p. 1. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L10.865.htm. Acesso em: 06 abr. 2021.

_____. Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996. Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências. (LEI KANDIR). **Diário Oficial** [República Federativa do Brasil], Brasília, DF, 16 set. 1996. Seção 1, p. 18261. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/Leis/LCP/Lcp87.htm. Acesso em: 07 abr. 2021.

_____. Portaria ME nº4.131, de 14 de abril de 2021. Altera os valores da Taxa de Utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior, administrada pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia. **Diário Oficial** [República Federativa do Brasil], Brasília, DF, 16 abr. 2021. Seção 1, p. 18. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-me-n-4.131-de-14-de-abril-de-2021-314600552>. Acesso em: 15 jun. 2021.

CENTRO DAS INDUSTRIAS DO ESTADO DE SAO PAULO (CIESP). **Manual básico de importação**. São Paulo: CIESP, 2007. Disponível em: http://www.ciesp.com.br/wp-content/uploads/2012/11/manual_basico_setembro2007.pdf. Acesso em: 31 mar. 2021.

CONSELHO FEDERAL DE CONTABILIDADE (CFC). **Resolução CFC nº 1.273/10, de 22 de janeiro de 2010**. Altera as NBC T 3.8, 7, 10.23, 19.20, 19.27 e 19.36. Disponível em: https://www1.cfc.org.br/sisweb/SRE/docs/RES_1273.pdf. Acesso em: 16 mar. 2021.

_____. **NBC TG 16 (R2)** – Estoques. 2017. Disponível em: [https://www1.cfc.org.br/sisweb/SRE/docs/NBCTG16\(R2\).pdf](https://www1.cfc.org.br/sisweb/SRE/docs/NBCTG16(R2).pdf). Acesso em: 16 mar. 2021.

CREPALDI, Silvio Aparecido; CREPALDI, Guilherme Simões. **Contabilidade de custos**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2018.

DIAS, Reinaldo; RODRIGUES, Waldemar. **Comércio exterior: teoria e gestão**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

FONTES, Kleber. **7 passos para o sucesso na importação: o manual para ser bem-sucedido no comércio exterior**. São Paulo: Labrador, 2017.

GERGHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: UFRGS, 2009.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GONÇALVES, Paulo Sérgio. **Administração de materiais**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2020.

GROSS, Leandro Henrique; BELLO, Ubyrajara Dall. Custos na importação brasileira. *In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CUSTOS*, 8., 2001, São Leopoldo. **Anais [...]**. São Leopoldo: Unisinos, 2001. Disponível em: <https://anaiscbc.emnuvens.com.br/anais/article/view/2855/2855>. Acesso em: 23 mar. 2021.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE BRASIL (ICC). **Incoterms**. São Paulo. Disponível em: <https://www.iccbrasil.org/servicos-e-ferramentas/incoterms/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

LEÃO, Lourdes Meireles. **Metodologia do estudo e pesquisa: facilitando a vida dos estudantes, professores e pesquisadores**. Petrópolis: Vozes, 2016.

MACHADO SEGUNDO, Hugo de Brito. **Código Tributário Nacional**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2018.

MARTINS, Eliseu. **Contabilidade de custos**. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2018.

PEREIRA, Gisele. **Incoterms®: conheça antes de usar**. Vila Velha: Pereira e Ávila, 2020.

PORTO DE SANTOS. **Conheça o porto**. São Paulo, 2021a. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/>. Acesso em: 13 abr. 2021.

_____. **Mensário estatístico do Porto de Santos**. São Paulo, 2021b. Disponível em: http://intranet.portodesantos.com.br/docs_codesp/doc_codesp_pdf_site.asp?id=131848. Acesso em: 13 abr. 2021.

PORTOS RS. **Porto do Rio Grande**: Localização e acessos. Porto Alegre, 2021a. Disponível em: http://www.portosrs.com.br/site/comunidade_portuaria/rio_grande/localizacao. Acesso em: 13 abr. 2021.

_____. **Histórico da movimentação do Porto do Rio Grande**. Porto Alegre, 2021b. Disponível em: <http://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/estatisticas/150.pdf>. Acesso em: 13 abr. 2021.

_____. **Origens das importações – Janeiro a Dezembro de 2020**. Porto Alegre, 2021c. Disponível em: <http://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/estatisticas/146.pdf>. Acesso em: 13 abr. 2021.

POYER, Maria da Graça; RORATTO, Renato Paulo. **Introdução ao comércio exterior**. Palhoça: UnisulVirtual, 2017.

PRODANOV, Cleber Cristiano. FREITAS, Ernani Cesar. **Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas do Trabalho Acadêmico**. 2. ed. Rio Grande do Sul: Feevale, 2013.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL (RFB). **NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul**. Disponível em: <https://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/classificacao-fiscal-demercadorias/ncm#:~:text=A%20Nomenclatura%20Comum%20do%20Mercosul,exterior%20dos%20pa%C3%ADses%20do%20Mercosul..> Acesso em: 25 abr. 2021.

RIO GRANDE DO SUL. **Lei nº 8.820, de 27 de janeiro de 1989**. Institui o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação e dá outras providências. Disponível em: <http://www.legislacao.sefaz.rs.gov.br/Site/Document.aspx?inpKey=109360&inpCodDispositivo=&inpDsKeywords=>. Acesso em: 02 jul. 2021.

SÃO PAULO. **Lei nº 6.374, de 1º de março de 1989**. Dispõe sobre a instituição do ICMS. Disponível em: <https://legislacao.fazenda.sp.gov.br/Paginas/lei034.aspx>. Acesso em: 02 jul.2021.

SEGALIS, Gabriel; FRANÇA, Ronaldo de; ATSUMI, Shirley Yurica Kanamori. **Fundamentos de exportação e importação no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV, 2012.

SOARES, Alessandra Guimarães. *et al.* **Metodologia da pesquisa e do trabalho científico**. Penápolis: FUNEPE, 2018.

SOUZA FILHO, Caio Roberto de. **Manual do comércio exterior: Seu guia completo e definitivo em comex**. 1. ed. [s.n.]: 2018. Livro eletrônico, não paginado.

VICECONTI, Paulo Eduardo V.; NEVES, Silvério das. **Contabilidade de custos: um enfoque direto e objetivo**. 9. ed. São Paulo: Frase Editora, 2010.

VIEIRA, Achiles. **Importação: Práticas, rotinas e procedimentos**. 5. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2012.