

Estudo e Análise dos tempos do Despacho de Importação no modal marítimo no Brasil



Ministério da **Fazenda**

SUARI - Subsecretária de Aduana e Relações Internacionais

COANA - Coordenação- Geral de Administração Aduaneira

Dezembro 2015

Ministro da Fazenda

Joaquim Vieira Ferreira Levy

Secretário da Receita Federal do Brasil

Jorge Antonio Deher Rachid

Subsecretária de Aduana e Relações Internacionais

Ernani Argolo Checcucci Filho

Coordenador Geral de Administração Aduaneira

José Carlos de Araujo

Estudos Aduaneiros

Estudo e análise dos tempos na logística do Despacho de Importação no modal marítimo no Brasil**Organizador**

José Carlos de Araujo

Equipe Técnica

Fabiano Coelho

Julianelli Barrozo

Gustavo Arvid Gadelha Hammarlund

Ronaldo Salles Feltrin Correa

É autorizada a reprodução total ou parcial do conteúdo desta publicação, desde que citada a fonte.

Esplanada dos Ministérios Edifício Anexo do Ministério da Fazenda, 4º andar, sala 402
Brasília – DF CEP - 70.048-900 Brasil
Tel.: (061) 3412.3407 Fax : (061) 3412.1566

Sumário

Introdução	1
Objetivos	1
Coleta de Dados	1
Apresentação do Fluxo	3
Resultados	4
Locais onde foram realizados os procedimentos	6
Tempos nas principais Unidades do país	6
Conclusão	9

1. Introdução

A Secretaria da Receita Federal do Brasil – RFB, tem trabalhado ao longo dos últimos anos na redução dos tempos praticados no despacho da importação. Contudo, persiste a sensação, por parte dos operadores, de que o lapso temporal para todo o processo é demasiadamente extenso.

Deve-se compreender o processo como um todo, além do tempo necessário para o desembarço por parte da RFB, as demais etapas que estão sob a responsabilidade dos demais agentes que atuam no comércio exterior e que interagem no fluxo da importação, tais como os despachantes, transportadores, depositários, importadores e órgãos anuentes.

O presente trabalho busca preencher essa lacuna, apresentando os tempos médios praticadas para cada etapa que compõe a importação no modal marítimo, desde a atracação do navio até a entrega dos bens ao interessado.

2. Objetivo:

Conhecer os intervalos de tempo das diferentes etapas na importação de bens, no modal marítimo, desde sua atracação no porto de desembarque até a sua entrega ao importador.

Permitir a adoção de medidas, baseadas em avaliação científica, para a melhoria da performance do processo de importação de bens no Brasil.

Comparar a evolução do processo de importação entre os dois períodos analisados.

3. Coleta de Dados

Os dados necessários para análise, apesar de existentes nos sistemas da Receita Federal, dependem de uma rotina diferenciada para sua obtenção e neste sentido realizou-se, para o período de outubro de 2013 a fevereiro de 2015, duas apurações especiais (APES) nos sistemas Despacho de Importação (DI), Despacho Simplificado de Importação (DSI), Licenciamento de Importação (LI), Trânsito, Presença de Carga e Siscomex Carga com o objetivo de identificar os tempos médios praticados na importação de bens no modal marítimo.

A primeira APES compreendeu o período de outubro de 2013 a março de 2014 e foram contabilizados 582.081 Conhecimentos Eletrônicos de Carga (CE). A segunda Apuração Especial abrangeu o período de abril de 2014 a fevereiro de 2015, onde 1.034.129 CE foram objeto de estudo.

Todas as etapas do processo de Despacho de Importação existentes entre a atracação do navio e a entrega da carga ao importador foram identificadas, permitindo-se apurar de forma precisa onde existe espaço para melhoria da performance.

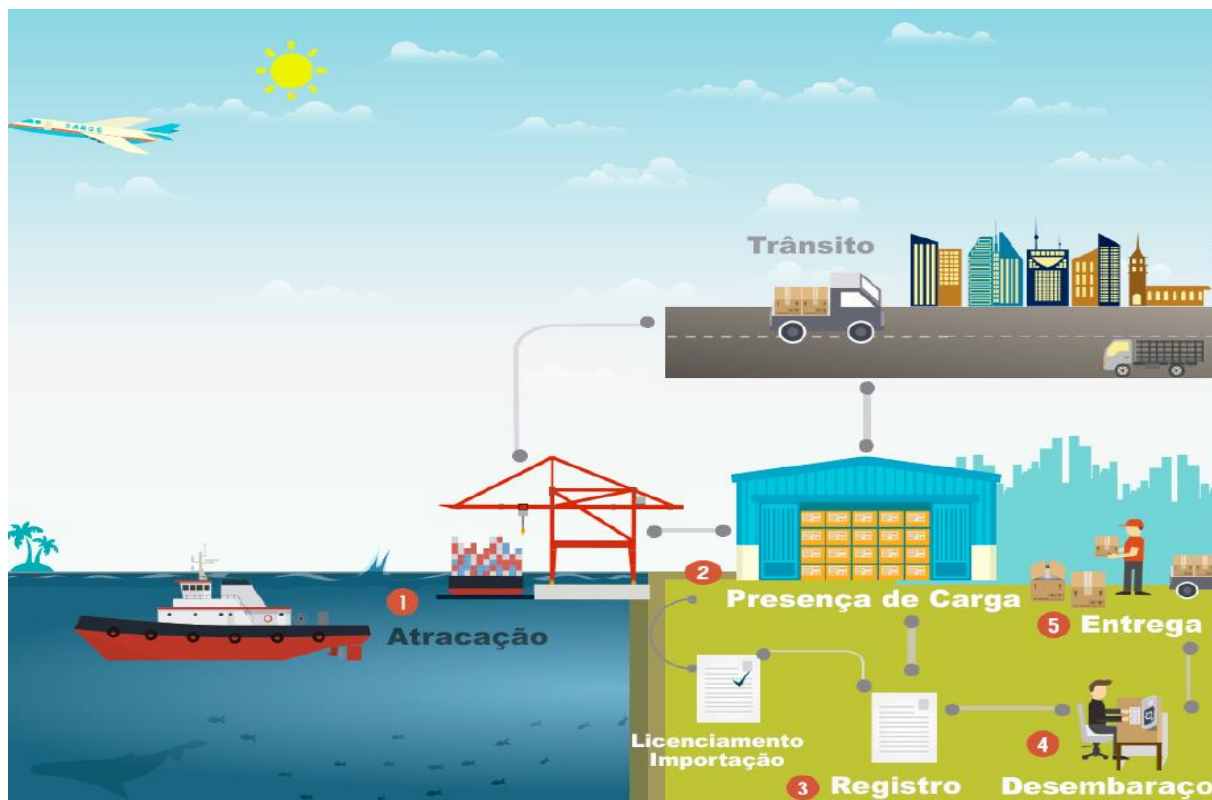
As etapas do processo de importação consideradas foram:



- ATR_TRA -> Intervalo de tempo compreendido entre a atracação do Navio e o início de trânsito (DTA). Esta etapa do processo não ocorre em todas as cargas, apenas aquelas onde o interessado optou por realizar os trâmites de desembaraço dos bens em recinto alfandegado diferente daquele onde houve a chegada da importação. As cargas que sofreram trânsito estão incluídas no intervalo de tempo ATR_PRE.
- ATR_PRE -> Intervalo de tempo compreendido entre a atracação do navio e a presença de carga no recinto de despacho da Declaração de Importação (DI). Todas as cargas estão incluídas aqui, mesmo a que sofreram um ou mais trânsitos (DTA). Intervalo com forte influência logística.
- TRA_PRE -> Intervalo de tempo compreendido entre o trânsito e a presença de carga no recinto de destino onde ocorrerá o despacho da DI. Basicamente, se resume ao tempo de trânsito da carga (DTA). Este intervalo de tempo não ocorre em todas as cargas, apenas as que sofreram trânsito. As cargas que sofreram trânsito estão incluídas no intervalo de tempo ATR_PRE.
- PRE_DEF -> Intervalo de tempo compreendido entre a presença de carga no recinto de despacho da DI até o Deferimento de LI (ocorrida pós presença de carga). Este intervalo de tempo não ocorre em todas as cargas, apenas as que tiveram o deferimento de LI influenciando no tempo para o registro de DI (uma vez que é necessário deferimento de LI para o registro de DI). Órgãos anuentes de LI (em especial a Anvisa e Vigiaagro) teriam forte influência nesta etapa do processo. Este intervalo está incluído no PRE_REG.
- DEF_REG -> Intervalo de tempo compreendido entre o Deferimento de LI até o registro da DI. Este intervalo de tempo não ocorre em todas as cargas, apenas as que tiveram a necessidade de licenciamento da importação após a chegada dos bens no Brasil. A ação ou inércia do despachante/importador tem forte influência neste indicador. Este intervalo está incluído no PRE_REG.
- PRE_REG -> Intervalo de tempo compreendido entre a presença de carga no recinto de despacho da DI até o registro da Declaração de Importação. Todas as cargas estão inclusas aqui, mesmo as dependentes de LI. A ação ou inércia do despachante/importador tem forte influência neste indicador.
- REG_DES -> Intervalo de tempo compreendido entre o registro e o desembaraço. É o tempo bruto de despacho. A performance da RFB é determinante para esta etapa do processo.
- DES_ENT -> Intervalo de tempo compreendido entre o desembaraço e a entrega dos bens ao importador. Etapa do processo com forte influência logística, conjugado com pacotes de armazenagem negociados entre os depositários e importadores.
- ATR_ENT -> Intervalo de tempo compreendido entre a atracação do navio e a entrega dos bens ao interessado. Intervalo global, que contempla todas as etapas anteriores.

4. Apresentação do Fluxo

Abaixo é apresentado, de forma gráfica como é o fluxo das importações no modal marítimo:



Como pode ser identificado, no **momento 1** temos a atracação do navio e a descarga dos bens. A partir deste ponto podemos ter a realização dos procedimentos aduaneiros no próprio local de desembarque ou o Trânsito para outro recinto alfandegado. Na sequência do fluxo, tanto os bens que serão desembaraçados no local de desembarque, quanto aqueles que terão os procedimentos em outros recintos, devem ser objeto da presença de carga, que é o **momento 2**.

A presença de carga possibilita o início dos procedimentos de liberação dos bens e, para chegarmos ao **momento 3**, que é o registro da declaração de importação, podemos ter a possibilidade da realização direta deste procedimento (para as bens que não exigem licenciamento) ou a anuência por parte dos órgãos que fazem o controle administrativo (por exemplo a Anvisa e o Vigiagro).

No **momento 4** é onde ocorre a atuação da Receita Federal, com a realização do desembaraço dos bens importados.

Por fim, após liberados, os bens podem ser entregues aos interessados. Trata-se do **momento 5** e depende da estrutura logística do recinto onde os procedimentos foram realizados, assim como do próprio interessado em providenciar a retirada da sua importação.

5. Resultados

Das informações coletadas foi possível estabelecer, de forma precisa, os tempos praticadas por etapa e total, na importação de bens no modal marítimo. Abaixo é apresentada uma tabela que consolida essas informações em âmbito nacional.

Tabela 1 – Tempos médios (Nacional)

Etapa	1º Levantamento (média em dias)	Participação %	2º Levantamento (média em dias)	Participação %	Variação
ATR_TRA	5,73	35%	4,76	33%	-16,90%
ATR_PRE	2,55	16%	2,22	15%	-13,10%
TRA_PRE	6,75	41%	6,06	42%	-10,30%
PRE_DEF	9,73	59%	9,4	65%	-3,40%
DEF_REG	2,6	16%	2,42	17%	-7,00%
PRE_REG	5,86	36%	5,3	37%	-9,50%
REG_DES	1,49	9%	1,49	10%	-0,40%
DES_ENT	5	30%	4,22	29%	-15,60%
ATR_ENT	16,44		14,39		-12,50%

Fonte: Sistemas da Receita Federal

Analisando-se os dados da Tabela 1, temos as seguintes informações:

1. o tempo total para a entrega de cargas importadas aos interessados sofreu uma redução de 12,5%, caindo de 16,44 dias para 14,39 dias. A redução supracitada se deve à diminuição dos tempos das etapas de caráter logístico, uma vez que o intervalo de despacho aduaneiro (REG_DES) se mostrou inalterado e a etapa relativa ao licenciamento apresentou uma leve queda de 3,4%, o que não teve influência no desempenho total;

2. o tempo sob responsabilidade do depositário, representado pela etapa presença de carga (ATR_PRE), apesar de sofrer uma redução de 13,1%, ainda continua elevado, consumindo 2,22 dias;

3. na etapa relativa ao licenciamento de cargas (PRE_DEF), cuja responsabilidade é dos órgãos anuentes (Anvisa, Mapa, Ibama, etc.), foi registrada uma pequena queda no tempo gasto para a atividade. No primeiro levantamento eram necessários 9,73 dias contra 9,4 dias no segundo levantamento. Importante destacar que o percentual de CEs que exigiram o licenciamento após a chegada das cargas foi de 14,63% e 15,07% para o primeiro e segundo levantamentos, respectivamente;

4. algumas cargas são objeto de trânsito do local de embarque para recintos de zona secundária (ATR_TRA). Verificou-se que o tempo gasto nesta etapa, apesar da queda apresentada de 16,9%, foi elevado. Cabe aos agentes que atuam nesta

etapa (despachante, transportador e depositário) buscarem a melhoria da performance, fazendo com que os tempos e, obviamente, os custos sejam reduzidos;

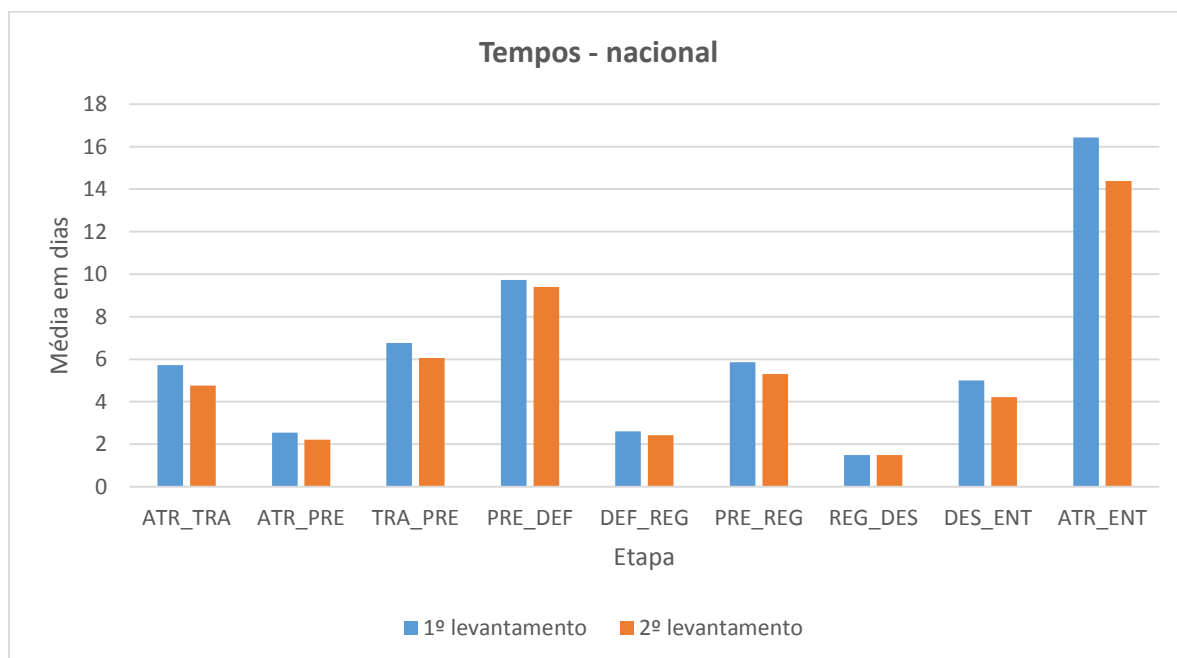
5. chamou a atenção os tempos que estão sob a responsabilidade do importador e, quando utilizados, o despachante, DEF_REG e PRE_REG, que são relativos ao registro da DI. Foram gastos, respectivamente, 2,60 dias e 5,86 dias no primeiro levantamento e 2,42 dias e 5,30 dias no segundo levantamento. Esses são tempos que estão sob a responsabilidade exclusiva do interessado que sem motivo identificado acaba por consumir cerca de 33 % do tempo total para a importação de bens. Isso representa um elevado custo para toda a economia do país e merece ser objeto de avaliação por parte dos interessados. Também é importante ressaltar a sobrecarga na estrutura de armazenamento dos recintos alfandegados em decorrência do maior tempo de permanência de bens nesses locais;

6. outra etapa na qual o interessado tem atuação ativa é a retirada dos bens do recinto alfandegado (DES_ENT). Após o desembaraço por parte da RFB, cabe ao interessado demandar ao recinto alfandegado a entrega de seus bens. Verificou-se que o tempo gasto para este fim, de 5 dias no primeiro levantamento e 4,22 dias no segundo levantamento, pode e deve ser reduzido;

7. por fim, percebeu-se que o tempo gasto para o despacho aduaneiro na importação (REG_DES) permaneceu praticamente inalterado nos dois levantamentos, mantendo-se em 1,49 dias.

Abaixo são apresentadas as mesmas informações em forma de gráfico:

Gráfico 1 – Tempos (Nacional)

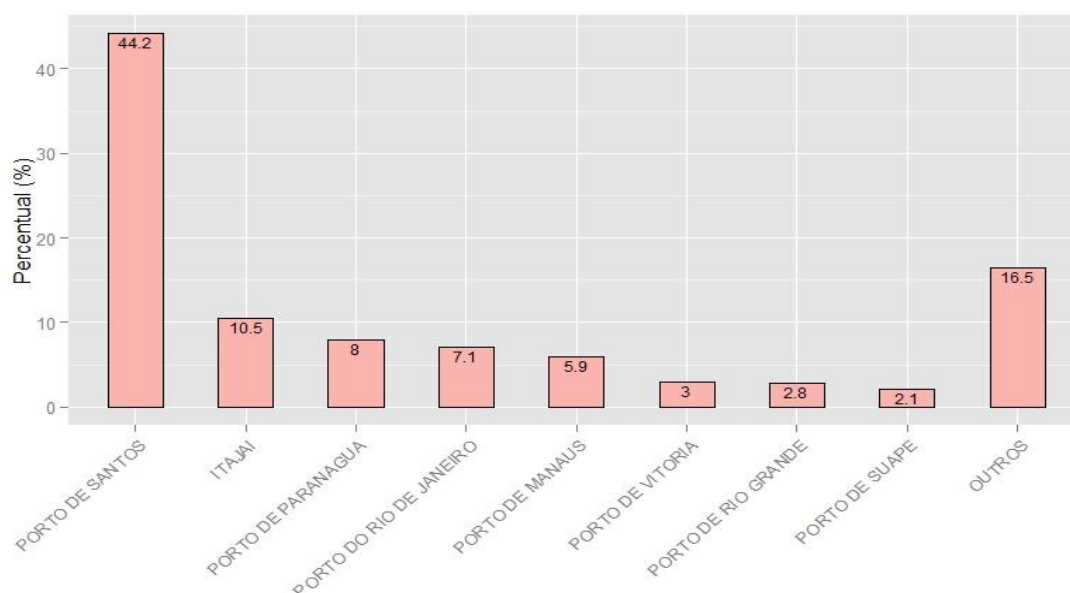


6. Locais onde foram realizados os procedimentos de liberação dos bens

Além da avaliação dos tempos em âmbito nacional, também buscou-se identificar os locais onde são realizadas as operações de importação de bens.

Como pode ser verificado, o Porto de Santos detém a maior participação no desembaraço de bens importados no modal marítimo, com 44,2% das operações realizadas no 2º levantamento. Em segundo lugar temos o Porto de Itajaí com 10,5% e, em terceiro lugar, o Porto de Paranaguá com 8%.

Gráfico 2 – Participação das unidades da RFB



7. Tempos nas principais unidades do país

Neste trabalho buscou-se, também, identificar os tempos praticados nas principais unidades do país.

Para este seguimento, são apresentados os tempos das etapas contínuas do processo: ATR_PRE, PRE_REG, REG_DES e DES_ENT.

Apesar dos 4 intervalos de tempo serem etapas contínuas (sequenciais), o somatório dos tempos é bem próximo ao intervalo ATR_ENT. Não será necessariamente igual, pois o indicador estatístico utilizado (média) é calculado intervalo a intervalo.

1º levantamento

Através da análise dos dados relativos aos tempos do processo de importação no modal marítimo, por unidade da RFB, pode-se comparar o desempenho entre essas unidades e, também com a média nacional.

Observando-se as informações do gráfico 3, abaixo apresentado, temos o seguinte:

1 – Manaus e Paranaguá apresentaram o menor tempo total dentre as maiores unidades do país;

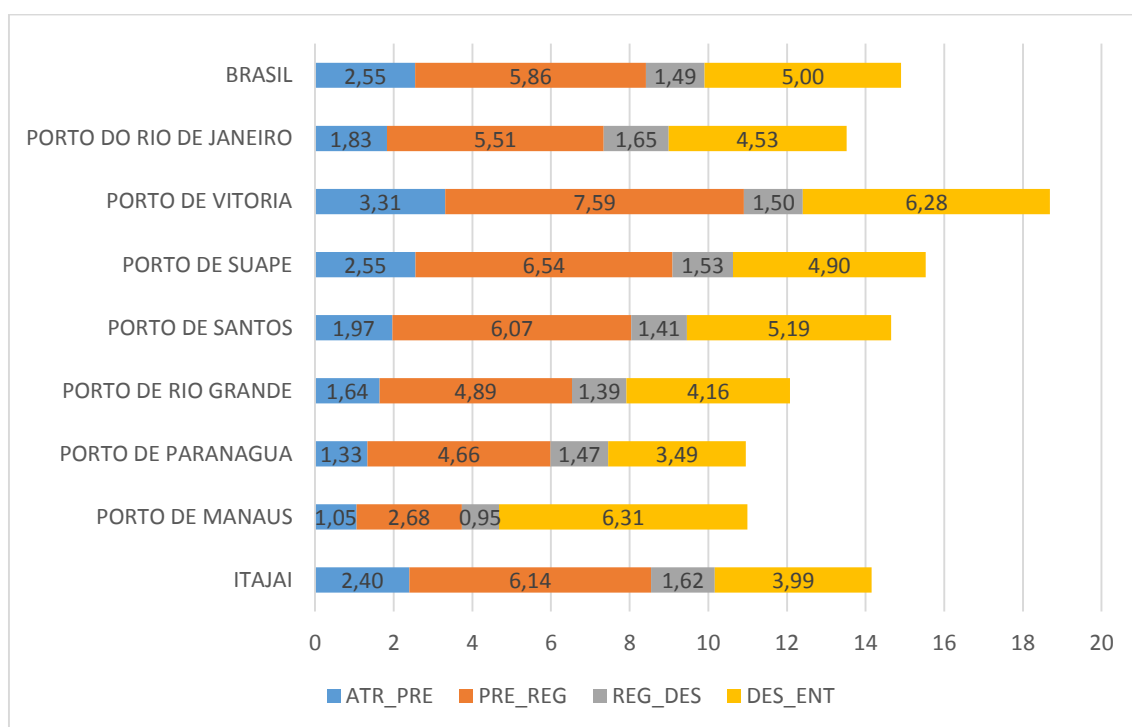
2 – cerca de 60% do tempo gasto em Manaus foi na etapa DES_ENT, de responsabilidade do importador e do depositário;

3 – Vitória apresentou o maior tempo dentre as unidades analisadas;

4 – verificou-se que, em Vitória, o tempo gasto para o registro da presença de carga é o maior do país. Situação semelhante ocorreu com a etapa compreendida entre a presença de carga e o registro da declaração;

5 – Manaus apresentou o menor tempo entre o registro e o desembarço da declaração.

Gráfico 3 – Tempos das principais unidades da RFB - 1º levantamento



✓ 2º levantamento

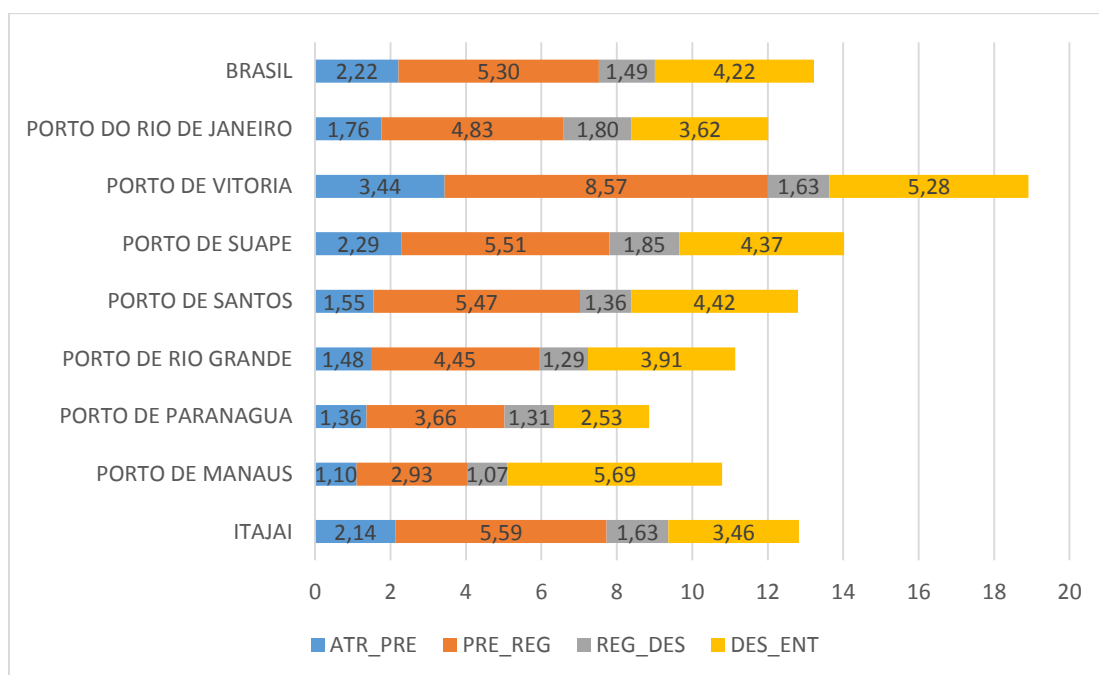
O panorama encontrado no 2º levantamento não sofreu grandes alterações quanto ao desempenho nas unidades da RFB.

Deve-se destacar, porém, o seguinte:

1 – Paranaguá passou a registrar o menor tempo total dentre as unidades avaliadas; e

2 – Vitória foi o único local onde houve um acréscimo no tempo total.

Gráfico 3 - Tempos das principais unidades da RFB – 2º levantamento



8. Conclusão

Entre os dois levantamentos realizados, percebeu-se uma redução no tempo total do processo de importação de bens no modal marítimo de 16,44 para 14,39 dias, o que representou 12,5%. Esta redução está vinculada à melhora da logística de uma forma geral.

Também podemos incluir algum efeito nessa redução, dos trabalhos que estão sendo realizados no âmbito do Portal único do Comércio Exterior, projeto que pretende melhorar, de forma significativa a performance dos processos de importação e exportação em nosso país.

Quanto à atuação da RFB, percebeu-se que os tempos praticados são baixos, mantendo-se estáveis na comparação entre os dois períodos.

Por fim, apesar da melhoria dos tempos, é possível identificar que há espaço para uma evolução ainda maior em todo o processo. Com destaque pode-se citar as etapas de presença de carga, registro da DI, anuência e retirada dos bens desembaraçados.