

# CUSTOS NA IMPORTAÇÃO BRASILEIRA

**LEANDRO HENRIQUE GROSS**

**UBYRAJARA DALL BELLO**

**Resumo:**

*Este artigo busca identificar a composição, funcionamento e a importância dos custos na importação de insumos e materiais para as empresas industriais brasileiras. Foi desenvolvido a partir da observação do fluxo logístico de materiais no comércio internacional e por meio de revisão bibliográfica sobre o tema, citando os processos logísticos da comercialização de mercadorias entre países e a importância destes na composição dos custos dos produtos. Do ponto de vista metodológico, o estudo tem características essencialmente explicativas, cujos objetivos revelam a uma visão detalhada do processo de importação.*

**Palavras-chave:**

**Área temática:** *Seção de Estudantes*

**TÍTULO DO TRABALHO: CUSTOS NA IMPORTAÇÃO BRASILEIRA**

**LEANDRO HENRIQUE GROSS - Estudante de Graduação**  
**UBYRAJARA DALL BELLO - Professor Orientador**  
**Instituição - Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Av Unisinos, 950 -**  
**Cx. Postal 275. CEP 93022-000 - São Leopoldo - RS.**  
**E-mail: lhgross@terra.com.br. Estudante de Adm. Habilitação: Comércio**  
**Exterior**

**OS CUSTOS E A TOMADA DE DECISÃO**  
*Seção Especial para Estudantes de Graduação*

**CUSTOS NA IMPORTAÇÃO BRASILEIRA  
OS CUSTOS E A TOMADA DE DECISÕES  
Seção Especial para Estudantes de Graduação**

**RESUMO**

Este artigo busca identificar a composição, funcionamento e a importância dos custos na importação de insumos e materiais para as empresas industriais brasileiras. Foi desenvolvido a partir da observação do fluxo logístico de materiais no comércio internacional e por meio de revisão bibliográfica sobre o tema, citando os processos logísticos da comercialização de mercadorias entre países e a importância destes na composição dos custos dos produtos. Do ponto de vista metodológico, o estudo tem características essencialmente explicativas, cujos objetivos revelam a uma visão detalhada do processo de importação.

**INTRODUÇÃO**

Arriscar-se-ia dizer que na atividade de importação a composição dos custos que envolvem a operação é, na maioria das vezes, desconhecida, por parte daqueles que importam. Isto ocorre em virtude de que na atual *praxis* de mercado, um preposto denominado comumente de despachante é a entidade que efetua o pagamento destas despesas que, em última instância se transformam em custo de produção para o importador. Em vista desta situação o presente artigo tem como objetivo esclarecer a composição destes custos.

**CONCEITO DE CONTABILIDADE DE CUSTOS**

*“Contabilidade de custos é processo ordenado de usar os princípios da contabilidade geral para registrar os custos de operação de um negócio, de tal maneira que, com os dados da produção e das vendas, se torne possível à administração utilizar as contas para estabelecer os custos de produção e de distribuição, tanto por unidade como pelo total, para um ou para todos os produtos fabricados ou serviços prestados e os custos dos outros diversas*

*funções do negócio, com a finalidade de obter operação eficiente, econômica e lucrativa” (LAURENCE, W. B. apud Curso Sobre Contabilidade de Custos, Conselho Regional de Contabilidade de São Paulo, Atlas, 1992).*

Desta maneira, o custo baseia-se em um método de controle das etapas dos processos produtivos e, também, de outras operações de gastos financeiros para apurar, medir e garantir a previsão de gastos nos orçamentos empresariais.

Esta forma organizada de medir os dispêndios e, além disso, a capacidade de planejar o futuro financeiro da empresa em um cenário de constantes oscilações e incertezas é de fundamental importância aos administradores que comprometem-se a cumprir as metas dos proprietários e/ou os objetivos das organizações. Na atual conjuntura brasileira, diferente da época da inflação, faz-se necessário ter um controle rígido sobre o que a empresa gasta além do planejado, pois isto não é mais possível repassar ao consumidor final. Este cliente que é vital para as organizações tornou-se muito mais exigente quanto a qualidade, prazo de entrega, assistência técnica, preço, etc.

### **O PAPEL DOS CUSTOS NA EMPRESA GLOBALIZADA**

As organizações ao planejarem suas metas de lucratividade para um determinado período organizam-se de tal maneira que a forma de produção adequa-se a este objetivo. Desta maneira, a composição dos custos e das despesas no processo produtivo e da empresa, de um modo geral, são planejados para atingir os objetivos de lucratividade esperados.

Para LIMA (2000), o mercado exige melhores níveis de qualidade, menores prazos, diversificação dos produtos e, muitas vezes, não está disposto a pagar por estas mudanças. Ao contrário exige-se ganhos de produtividade ao longo de determinados períodos fazendo com que os preços reduzam substancialmente para obter competitividade no longo prazo. Daí a importância fundamental com relação ao controle dos custos.

OLIVEIRA (2000) fala que a globalização da economia trouxe como uma das principais mudanças a eliminação das chamadas fronteiras econômicas e financeiras, exigindo dos profissionais de custos uma atuação mais dinâmica, abrangente e competitiva. Podendo atuar em novos mercados, as empresas globalizadas sentiram rapidamente a necessidade de modificar seus conceitos operacionais e produtivos, visando principalmente à redução de gastos, para possibilitar sua sobrevivência e crescimento em um novo mercado, caracterizado pelo maior exigência dos consumidores.

OLIVEIRA (2000) afirma, também, que a sobrevivência destas organizações depende cada vez mais das práticas gerenciais de apuração, análise, controle e gerenciamento dos custos de produção dos bens e serviços, principalmente no atual ambiente de extrema competição. O pioneirismo em compreender e interpretar as diferentes formas de custeio pode constituir-se em um importante diferencial competitivo para a empresa.

Com a integração das economias, em nível global, as empresas estão sendo compelidas a empregarem estratégias cada vez mais sofisticadas para atingir os mercados internacionais e, ao mesmo tempo, maximizar os seus recursos (DORNIER 2000).

### **MERCADO GLOBAL E INTENSIFICAÇÃO DAS COMERCIALIZAÇÕES INTERNACIONAIS**

Os negócios hoje são definidos em um ambiente global. Esse ambiente global está forçando as empresas, independente de sua localização ou base de mercado, a considerar o restante do mundo em sua análise de estratégia competitiva. As empresas não podem isolar-se ou ignorar fatores externos, tais como tendências econômicas, situações competitivas ou inovação tecnológica em outros países, ainda mais se alguns de seus concorrentes estão competindo ou estão localizados naqueles países. Hoje, não é incomum para uma empresa desenvolver um novo produto nos Estados Unidos, fabricá-los no Brasil e vendê-los na Europa.

DORNIER (2000) afirma que o ambiente global de hoje é caracterizado por diferença substanciais de salários, mercados estrangeiros em expansão, conexões de informações de alta velocidade e melhoria no transporte. Consequentemente, barreiras de eficiência no tempo e no espaço entre países estão sendo derrubadas. As funções de operações logísticas devem, necessariamente, adotar uma dimensão global. Na verdade, a logística e as operações globais são respostas à crescente integração de mercados internacionais. As empresas tentam permanecer mais competitivas em escalas mais e mais abrangentes, para neles permanecerem.

A tendência, rumo a uma economia mundial integrada e a uma arena competitiva global, está forçando as empresas a desenvolverem estratégias para projetar produtos para um mercado global de modo a maximizar os recursos da empresa ao produzi-los. DORNIER (2000) também afirma que o planejamento e a operação em uma arena global requerem novas qualidades gerenciais – por exemplo, desenvolvimento de uma rede de armazéns, centros de distribuição e pontos de consolidação; a otimização de múltiplos tipos de serviço de transporte; e o projeto de sistemas de informação e comunicação que integre a cadeia de suprimentos e/ou o pós vendas, inclusive.

Esta tendência mundial é percebida também pelos governos que procuram adequar suas moedas, culturas, economias para garantir ganhos de longo prazo. Ao dificultar a entrada de investimentos, tanto diretos, em forma de instalação de fábricas e financiamento da produção; quanto indiretos, em forma de capital especulativo, aumentam o risco de investimentos neste país. CATEORA (1999) diz que as empresas ao identificarem ambientes mais atrativos e vantajosos tecnologicamente migraram, naturalmente, para garantir um retorno maior de seu capital. Assim, nota-se a facilidade com que empresas instalarão suas bases produtivas como parte de um planejamento estratégico destas organizações, buscando novos mercados e comercializando bens e insumos de qualquer parte do planeta.

DORNIER (2000) afirma que neste contexto, o uso de tecnologias da informação para o auxílio de transações comerciais e locais diferentes que

facilitam e contribuem para a excelência das operações comerciais tanto como para a redução de custos substanciais dentro do processo. A facilidade de comunicação não tem fronteiras e é altamente eficiente. Cotações internacionais, elaboração do preço de venda são realizadas em uma velocidade até então nunca vistos através de sistema como o uso da Internet, por exemplo. A tecnologia da informação quebrou barreiras e aumentou a eficiência dos processos de comercializações.

### **IMPORTÂNCIA DOS CUSTOS DE IMPORTAÇÃO NA COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS TOTAIS DAS EMPRESAS**

A empresa que está inserida dentro do contexto de mercado global, comprando e vendendo mercadorias do exterior, tem riscos de custos diferentes das empresas que atuam somente direcionadas ao mercado doméstico.

Ao importar e exportar o mesmo volume em dólar, a empresa global equilibra-se naturalmente em relação a mercado exterior, no chamado *Hedge* cambial natural, ou seja, consegue o equilíbrio entre compras e vendas de igual proporção em dólar conforme afirma CATEORA (1999).

Após definir se a empresa necessitará importar mercadorias é importante fazer um longo estudo de qual será o custo deste material importado. Este estudo irá identificar o valor gasto total que a mercadoria importada irá agregar entre a logística desde a origem até a recebimento na planta do importador.

Desta maneira, observa-se que o envolvimento de pessoas especialistas em importação que conhecem os detalhes e benefícios existentes na política de comércio exterior de mercadorias contribui para o levantamento de todas as etapas de despesas existentes e, conseqüentemente, ajuda a uma melhor tomada de decisão.

VAZQUEZ (1999) afirma que após a abertura econômica do Brasil na era Collor, observou-se drásticas reduções nos tributos referentes as

importações para o país e estimulando, desta forma, diretamente os importadores brasileiros.

Nesta nova perspectiva, registrada através de um crescimento real das taxas de comercializações e a qualificação dos transportes internacionais forçaram a uma redução gradativa dos custos que envolvem operações logísticas globais conforme KEEDI (2000).

Existem inúmeros componentes de custos no processo logístico de importação: custos no exterior, no transporte, custo de nacionalização e outros que compõem os custos totais do processo de compra internacional. O total destes custos variam, dependendo do segmento da empresa, consideravelmente sobre o valor da mercadoria importada. Dependendo do volume de compra, os valores podem influenciar o resultado da empresa, quer positivamente quer negativamente.

Na atividade de importação existem despesas muito peculiares que normalmente são cobradas pelas autoridades alfandegárias. Essas despesas normalmente são pagas pelo preposto, ou despachante, em nome do importador. Se de um lado isto revela ser uma comodidade, por outro acaba sendo constituindo um descontrole. A falta de experiência ou ignorância do processo de importação a respeito dos detalhes destas despesas acabam comprometendo a previsão de orçamentária.

Desta maneira, só será possível a precisão total dos custos de uma importação quando for registrado o último componente de despesa do processo no sistema de contabilidade.

Algumas empresas adotam um indicador que representa um percentual aproximado para futuros embarques e futuros planejamentos financeiros: valor logístico gasto dividido pelo valor da mercadoria. Este indicador auxilia gerentes orientando-os sobre o quanto a empresa precisa gastar para comprar mercadorias do exterior, além do valor negociado da própria mercadoria para futuras compras.

## DESCRIÇÃO DOS CUSTOS DE UMA IMPORTAÇÃO PARA O BRASIL

Um processo de importação, como o próprio nome sugere, é um encadeamento de operações. De forma reduzida alguém produz alguma coisa (exportador) que é disponibilizado ao comprador (importador). A disponibilização desta mercadoria envolve o transporte e entrega. Esse fluxo é permeado por despesas ao longo de seu desenvolvimento.

A título de melhor esclarecimento destas operações e despesas a elas inerentes pode-se dividir um processo de importação na seguinte fases:

- 1) retirada da mercadoria por parte do importador em local por ele determinado<sup>1</sup> e seu transporte até o porto ou aeroporto.
- 2) embarque da mercadoria e seu transporte até o destino final (porto ou aeroporto no país do importador).
- 3) desembaraço e nacionalização da mercadoria.
- 4) transporte da mercadoria até a planta do importador.
- 5) pagamento da mercadoria para o fornecedor (exportador) e outras despesas agregadas ao processo.

Descrição detalhada dos processos de uma importação e identificação dos principais itens de despesas:

### **1) Retirada da mercadoria por parte do importador em local por ele determinado e seu transporte até o porto ou aeroporto**

1.1) *Packing* - organização da mercadoria em caixas e embalagens adequadas para poder ser transportada corretamente. Dependendo do produto faz-se necessário embalagens especiais para o transporte internacional.

1.2) *Pick up* – coleta da mercadoria no exportador pelo *Forwarding Agent*.

---

<sup>1</sup> Incoterm Ex Works – segundo Vasquez (2000) este termo significa que o vendedor (exportador) cumpre sua obrigação de entrega das mercadorias quando as coloca disponíveis em sua propriedade (instalações), isto é, fábrica, armazém, indústria, usina, plantação etc., para o comprador (importador). O uso deste Incoterm justifica-se porque ele representa todo o processo logístico de importação, isto é, desde a saída da fábrica do exportador até a fábrica do importador. O responsável pelos custos de todo este processo é o importador.

- 1.3) *Handling* – taxa cobrada pelo agente de carga referente ao seguintes serviços: recepção da carga no aeroporto, etiquetagem, acompanhamento junto ao despachante para o desembarço aduaneiro.
- 1.4) *Fuel Surcharge* – valor cobrado pela maioria da companhias aéreas a título de recuperação de gastos com combustível. Desta maneira, o *Fuel Surcharge* é cobrado de acordo com a variação do preço do combustível no país de origem. Esta despesa somente ocorre no transporte aéreo.
- 1.5) *Baf (Banker adjustment fee)* – taxa de combustível cobrada pela companhia marítima. Valor cobrado pela maioria da companhias marítimas a título de recuperação de gastos com combustível. Desta maneira, o *Baf* é cobrado de acordo com a variação do preço do combustível no país de origem. Esta despesa somente ocorre no transporte aéreo.
- 1.6) THC na origem – é aquela despesa que ocorre a partir do momento em que a carga adentra ao porto de origem até o momento em que é colocada ao lado do navio, à disposição e ao alcance dos equipamento de embarque, tanto do navio quando do porto (KEEDI, 2000). Esta despesa ocorre somente no transporte marítimo.
- 1.7) *Inland Freight* – transporte da mercadoria do estabelecimento do exportador até o aeroporto ou porto de embarque.

## **2) Embarque da mercadoria e seu transporte até o destino final (porto ou aeroporto no país do importador).**

- 2.1) Frete internacional – transporte da mercadoria propriamente dita do aeroporto do país exportador para o aeroporto ou porto do país do importador. O frete é cobrado pelo transportador para transporte de uma determinada carga, de um ponto a outro. Representando a sua receita por serviços realizados. As tarifas variam de acordo com a característica, peso e volume da carga. (KEEDI, 2000).
- 2.2) Seguro Internacional – pagamento de uma operação que se realiza entre duas partes, isto é, entre o segurado que precisa proteger uma

mercadoria e o segurador que está disposto a fazer esta proteção. Isto é coordenado por uma terceira parte, denominada corretora, de modo que a parte segurada, que aderiu a este propósito, possa resguardar seus bens em eventuais danos ou perdas. A empresa importadora contrata os serviços de um Corretor de Seguros que faz a intermediação entre cliente que deseja segurar um bem qualquer e uma empresa seguradora com interesse neste seguro. É importante a contratação de seguro, pois os valores de compras são expressivos e podem colocar a saúde da empresa em jogo (KEEDI, 2000).

### **3) Desembaraço e nacionalização da mercadoria**

- 3.1) *Delivery Fee (Document)* – taxa de entrega dos documentos do embarque cobrada pela companhia aérea. A companhia aérea cobra um determinado valor para entregar os documentos do embarque para o agente de carga. Os documentos são: *Master Airway Bill*, *House Airway Bill* e Fatura Comercial original.
- 3.2) *Collect Fee* – taxa de cobrança recolhida do importador para cobrir despesas de remessas de valores para o exterior.
- 3.3) *Bill of Lading (B/L) fee* – Custo da emissão do B/L (conhecimento) pela companhia marítima (KEEDI, 2000).
- 3.4) Taxa de desconsolidação – Comissão cobrada pelo Agente de Carga para manuseio da documentação e custos administrativos (ligações internacionais, remessa de documentos, etc.).
- 3.5) Sindicato dos despachante – O desembaraço Aduaneiro de mercadorias importadas, somente poderá ser realizado pelos próprios importadores ou por Despachantes Aduaneiros e pagos através da Entidade de Classe, conforme artigo 5º do decreto-lei 2472/88.
- 3.6) Serviço de Despacho Aduaneiro – prestação de serviço, pela pessoa jurídica do Despachante Aduaneiro, contratada livremente com o importador. O despachante é contratado pelo importador para fazer o despacho aduaneiro.

- 3.7) Armazenagem – pagamento referente ao tempo de permanência da carga em recinto alfandegado (VASQUEZ, 2000).
- 3.8) *THC* na origem – é aquela despesa que ocorre a partir do momento em que a carga retirada do navio e no porto de destino e colocada a disposição ao lado navio, à disposição e ao alcance dos equipamentos de embarque, tanto do navio quanto do porto (KEEDI, 2000).
- 3.9) Capatazia – movimentações da carga dentro do terminal aeroportuário (VASQUEZ, 2000).
- 3.10) *Delivery Fee (Document)* – taxa de entrega dos documentos do embarque cobrada pela companhia marítima.
- 3.11) Taxa de desconsolidação do *Bill of Lading (B/L)* – taxa para liberação do B/L junto a companhia marítima.
- 3.12) Taxa de desova – taxa cobrada para retirar a mercadoria de dentro de um *container* quando esta chega no porto do importador.
- 3.13) Estiva – movimentações da carga dentro do terminal retro portuário (VASQUEZ, 2000).
- 3.14) Laudos Técnicos – O Laudo Técnico tem por finalidade identificar corretamente as mercadorias importadas. Os Laudos Técnicos podem ser emitidos por Engenheiros no CREA e/ou laboratórios especializados e ambos credenciados na Receita Federal para este fim.
- 3.15) Taxas do Siscomex - pagamento da taxa de utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior – Siscomex. Instituído pela Instrução Normativa nº 131/98 da Secretaria da Receita Federal (VASQUEZ, 2000).
- 3.16) Adicional ao frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) - é um adicional ao frete cobrado pelas empresas brasileiras e estrangeiras de navegação que operam em portos brasileiros, de acordo com o conhecimento de embarque e o manifesto de carga, pelo transporte de carga de qualquer natureza. O objetivo de tal

arrecadação é apoiar o desenvolvimento da marinha mercante brasileira e a indústria de construção naval (KEEDI, 2000).

- 3.17) Tributos na importação – O imposto de Importação, segundo o artigo primeiro do Decreto-lei nº 2.472/88, que deu nova redação ao mesmo artigo do Decreto-lei nº 37/66, incide sobre mercadoria estrangeira e tem como fato gerador sua entrada no território nacional. Este imposto é custo para a empresa importadora.
- 3.18) EADI (opcional) – estação aduaneira do interior que possui as mesmas atribuição das zonas primárias. Estão, normalmente, localizados em regiões de expressiva concentração de cargas voltadas tanto para a importação quanto para a exportação. São sempre pontos estratégicos, e como o próprio nome indica, no interior do país, sendo também denominados de porto seco. Elas têm uma posição de suma importância devido ao fato de realizarem despachos das mercadorias importadas, liberando destas funções os aeroportos, portos ou pontos de fronteiras, de modo que estes se transformem apenas em corredores de passagem de cargas, na sua saída ou entrada no país. O uso do EADI é opcional pela empresa, porém muitas vezes justifica-se pela agilidade e opção para escolher diversos regimes especiais aduaneiros como regime de entreposto aduaneiro, admissão temporária, etc. (Mendonça, 2000).

#### **4) Transporte da mercadoria até a planta do importador.**

- 4.1) Transporte Interno – transporte da mercadoria do aeroporto até a empresa. Geralmente o importador negocia as tarifas e rotas com uma transportadora local.

#### **5) Pagamento da mercadoria para o fornecedor (exportador) e outras despesas agregadas ao processo.**

- 5.1) Contratação de Câmbio – sistema de converter uma moeda nacional em outra e de transferir de um país para o outro. O processo de pagamento

envolve o serviço de uma corretora de câmbio e mais despesas de remessa de moeda para o exterior (VASQUEZ, 2000).

- 5.2) CPMF – Considera-se movimentação ou transmissão de valores e de créditos e direitos de natureza financeira qualquer operação liquidada ou lançamento realizado pelas entidades referidas no art. 2o. da Lei 9.311/96, que representem circulação escritural ou física de moeda, e de que resulte ou não transferência da titularidade dos mesmos valores, créditos e direitos. No caso da importação propriamente dita, aplica-se a todos adiantamentos e pagamentos de valores.
- 5.3) Variação Cambial – diferença cambial quando da conversão da moeda estrangeira para fins de pagamento: ao fornecedor, ao transportador internacional e a seguradora internacional. Assim, poderá haver influência negativa ou positiva para o caixa do importador (CATEORA, 1999).

## CONCLUSÃO

Este estudo buscou identificar a composição de todas as despesas que ocorrem na logística de importação brasileira e a sua importância nos custos totais da empresa. Todas elas ocorrem ao longo do processo de uma importação desde a saída da mercadoria no país exportador, transporte internacional, nacionalização, transporte até a planta do importador e despesas diversas após a chegada da mercadoria. Todas estas despesas necessitam atenção e controle em particular, pois cada uma possui características específicas de pagamentos e, na maioria das vezes, o pagamento é realizado por terceiros. O não controle efetivo pode gerar pagamentos de valores indevidos e, conseqüentemente, aumento dos custos no processo final de importação. Observa-se que, muitas vezes, os componentes de despesas de uma importação são desconhecidos para a maioria das empresas, mesmo para aquelas que importam costumeiramente. Desta maneira o trabalho teve por

objetivo contribuir para o esclarecimento destas despesas que são inerentes a logística de importação.

## BIBLIOGRAFIA

BIZELLI, J. S.; BARBOSA, R. *Noções Básicas de Importação*. São Paulo: Aduaneiras, 1999.

CATEORA, P. R.; GRAHAM, J. L., *International Marketing*. Estados Unidos: Irwin McGraw – Hill, 1999.

CAVANHA, A. O. *Logística – Novos Modelos*. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2001

CONSELHO REGIONAL DE CONTABILIDADE DE SÃO PAULO – *Curso Sobre Contabilidade de Custos*. São Paulo: Atlas, 1992.

DORNIER, P. *Logística e Operações Globais*. São Paulo: Atlas, 2000.

Institucional. Custos Logísticos – uma Visão Gerencial, <http://www.coppead.ufrj.br/pesquisa/cel/new/fr-custo.htm>. 31/Julho.01.

Institucional. *Legislação do CPMF*, <http://www.receita.fazenda.gov.br>. 03/Agosto.01.

KEEDI, S. *Transportes e Seguros no Comércio Exterior*. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

LEONE. G. G. *Custos – Um Enfoque Administrativo*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas Editora, 1995.

OLIVEIRA, L. M. *Contabilidade de Custos para não Contadores*. São Paulo: Atlas, 2000.

MONDEN, Y. *Sistemas de Redução de Custos*. São Paulo: Bookman, 1999.

SOSA, R. B. *A Aduana e o Comércio Exterior*. São Paulo: Aduaneiras, 1996.

VAZQUEZ, J. L. *Comércio Exterior Brasileiro*. São Paulo: Atlas, 1999.