

# AS MOTIVAÇÕES PARA A UTILIZAÇÃO DOS PORTOS SECOS: um estudo de caso do Porto Seco de Varginha-MG

**Luana Cazelato**  
**reginaldo-vga@hotmail.com**  
UNIS-MG

**Reginaldo da Silva Souza**  
**reginaldo-vga@hotmail.com**  
UNIS-MG

**Pedro dos Santos Portugal Júnior**  
**pedrorotaract@hotmail.com**  
UNIS-MG

**Gustavo Flausino de Oliveira**  
**gustavoflausino@interaduaneira.com.br**  
UNIS-MG

**Felipe Flausino de Oliveira**  
**felipe.oliveira@unis.edu.br**  
UNIS-MG

**Resumo:** A forte influência da globalização nos últimos anos gerou grandes mudanças no cenário econômico mundial e nacional. Um dos principais resultados desta transformação para as atividades comerciais foi à possibilidade de integração com outros países, popularizando as operações de importação e exportação. Contudo, mesmo com a globalização e suas consequências, o Brasil ainda carece de investimentos em estruturas suficientes para atender à demanda do mercado e com isso a logística e a burocracia alfandegária podem ser apontados como os principais obstáculos para a competitividade das empresas brasileiras âmbito internacional. Nesse sentido, o governo criou os Portos secos, oferecendo vários tipos de serviços no mesmo local, facilitando a distribuição e escoamento das mercadorias, colaborando para logística do país. Dessa forma, o presente trabalho busca investigar o contexto dos Portos Secos, demonstrando as motivações das empresas importadoras e exportadoras para utilizarem utilizarem as zonas secundárias para realização dos seus desembarques aduaneiros. Os incentivos fiscais, a redução dos custos com a armazenagem, a agilidade nas operações de desembarques e a localização do Porto Seco foram apresentados foram identificados como os principais benefícios da utilização da zona secundária estudada corroborando com os estudos anterior e completando algumas lacunas existentes.

**Palavras Chave:** Comércio Exterior - Portos Secos - Vantagens logísticas - -



## 1. INTRODUÇÃO

O crescimento do comércio internacional ao longo dos últimos anos está ligado à globalização, que atua no encurtamento das distâncias e é responsável pela integração dos países em todo território do mundial, onde atualmente as operações de importação e exportação são peças chave para o desenvolvimento e crescimento dos países.

Entretanto, apesar da modernização, ainda existem grandes desafios para o Brasil, especialmente, no sistema alfandegário, podendo destacar a infraestrutura logística brasileira que é insuficiente e ineficaz. O desenvolvimento do comércio internacional trouxe à necessidade de modais de transportes e respectiva infraestrutura mais ágeis para atender às necessidades dos clientes. Esta realidade está alterando o quadro de gestão de materiais e também gerando conscientização de investimento para modernização no setor de transportes (CUNHA, 2013).

Com o objetivo de potencializar a capacidade do país, o governo criou os Portos Secos ou zonas secundárias, conhecidas antigamente como Estações Aduaneiras do Interior (EADIs). Os Portos Secos têm sido cotados como uma alternativa eficiente para resolução de parte desse problema, com importante participação nas operações de importação e exportação do Brasil.

As zonas secundárias são uma espécie de elo com os demais meios de transporte, ou seja, aproximam as zonas alfandegadas dos centros produtores, estando localizadas em regiões estratégicas. Além de contribuírem para amenizar os problemas de superlotação dos depósitos alfandegados localizados nas zonas primárias, como portos marítimos, aeroportos e pontos de fronteira, são eficientes, também, na redução de custos e tempo.

Este artigo se propõe analisar e estudar as motivações para a utilização dos Portos Secos que foram criados no intuito de agilizar e contribuir para a eficiência dos processos aduaneiros do Brasil. Dessa forma, pretende-se responder à seguinte questão: Qual a importância dos Portos Secos e as motivações para as empresas utilizarem os seus serviços?

Os Portos Secos foram estudados e pensados para que se pudessem levar as mesmas atividades de desembaraço aduaneiro oferecidas nas zonas primárias, pelos órgãos anuentes e pela Receita Federal, para mais perto do cliente que utiliza diretamente desses serviços. Essa contribuição reduz a sobrecarga dos portos de zona primária e faz com que as operações internacionais girem com mais eficiência e rapidez podendo oferecer um melhor preço e uma disputa mais justa com outros concorrentes. Além disso, o estudo identificou que as principais motivações dos usuários dos Portos Secos são os incentivos fiscais, no caso da importação a exoneração do ICMS oferecida pelo estado de Minas Gerais, assim como, a redução de custos e maior agilidade no desembaraço aduaneiro.

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

A globalização da economia faz com que os países intercambiem bens e serviços com mais rapidez, num fluxo que tende a ser cada vez mais ágil e interativo (VAZQUEZ, 2009).

Esse processo de integração foi se estabelecendo de maneira muito acelerada tornando as transações de comércio exterior, ferramentas competitivas de necessidade global. Neste processo formaram-se alianças entre países com o mesmo objetivo de compra e venda, alavancando sua economia e crescendo mundialmente.

No Brasil as primeiras estatísticas oficiais do comércio exterior tiveram início no século XIX, consolidando-se a partir de 1967, onde eram vendidos basicamente produtos de origem



primária e sua participação nas exportações não eram significativas. Até 1992, o Brasil possuía uma das economias mais fechadas do mercado internacional, onde só foi modificada devido a algumas ações como, redução das alíquotas de importação e abertura de fronteiras (BEHRENDTS, 2006).

A década de 90 foi palco de mudanças na política de comércio exterior brasileira. O período foi marcado por um processo de liberalização comercial significativa, eliminação das barreiras não tarifárias e redução do nível de proteção da indústria local. Esta transformação teve início no governo de Collor e continuou até o governo Fernando Henrique (AVERBUG, 1999).

A integração comercial brasileira vem ocorrendo no contexto de uma nova ordem mundial, que se caracteriza principalmente pela integração de países através de acordos (zonas de livre comércio, uniões aduaneiras e mercados comuns). Os principais acordos de integração com os quais o Brasil se envolveu foram: a implementação do Mercado Comum do Cone Sul (MERCOSUL) e as negociações em torno da formação da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) (AVERBUG, 1999).

Com o avanço em 1997, as exportações brasileiras passaram de US\$ 33,8 bilhões para US\$ 53 bilhões, um aumento de 57%, com crescimento médio anual de 4,6%.<sup>4</sup> No mesmo período, as importações quadruplicaram, crescendo em média 15,4% a.a. e atingindo US\$ 61,3 bilhões. (AVERBUG, 1999).

Diante de tais mudanças, nas operações de comércio exterior tornou-se necessária a implantação do módulo SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior), ampliando o processo de desburocratização do comércio exterior. Em um único sistema, todas as operações são registradas e analisadas pelos órgãos gestores e anuentes do comércio exterior. O sistema de registro totalmente informatizado permitiu um enorme ganho em agilidade, confiabilidade, rápido acesso às informações estatísticas e possibilidade de redução de custos (MDIC, 2007-2010).

Prova desse constante crescimento, em 2013 as exportações chegaram a US\$ 242,2 bilhões, o que representa o terceiro melhor resultado da série histórica da balança comercial brasileira. As importações anuais chegaram a US\$ 239,6 bilhões, o maior volume já registrado, com crescimento de 6,5% em relação a 2012. Com esses resultados, o saldo comercial atingiu US\$ 481,8 bilhões, sendo o segundo maior valor já registrado, atrás apenas do recorde de 2011 (US\$ 482,3 bilhões) (MDIC, 2014).

## 2.2 AS OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

As operações de importação e exportação são imprescindíveis para o desenvolvimento dos países, gerando renda, empregos, movimentação de moeda estrangeira e gestão da balança comercial (SOUZA, 2003).

A importação compreende a entrada temporária ou definitiva em território nacional de bens originários ou procedentes de outros países (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2014). Nenhum país é autossuficiente para não precisar importar. O ato de importar impõe suas vantagens ao contribuir com a circulação de capitais e com o crescimento econômico do país no cenário da globalização (SOUSA, 2011).

Já a exportação vem a ser a saída regulamentar de mercadorias para além da fronteira territorial de um país. Em um sentido amplo poderá compreender, além dos bens propriamente ditos, também os serviços (FONSECA, 2009).



Exportar passou a ser uma questão de sobrevivência em um mundo cada vez mais integrado e globalizado. Representa desse modo, um amplo mercado de oportunidades para o empresário brasileiro (SEBRAE, 2006).

As operações de exportação trazem inúmeras vantagens ao país, e por isso é muito importante para o seu desenvolvimento econômico, pois gera lucro para as empresas brasileiras, com o aumento do volume de vendas, e redução dos custos fixos além da melhoria na qualidade dos produtos vendidos no mercado interno. Vazquez afirma que:

[...] a exportação é a atividade que proporciona a abertura do país para o mundo. É uma forma de se confrontar com os demais parceiros e, principalmente, frequentar a melhor escola de administração, já que, lidando com diferentes países, o país exportador assimila técnicas e conceitos a que não teria acesso em seu mercado interno (VAZQUEZ, 2007, p. 177).

Segundo Souza (2003), outra vantagem da exportação, seria a geração de novos empregos, o que também é muito importante para o país.

O Brasil incentiva às exportações do país, diminuindo a carga tributária, chegando ao ponto de isentar alguns tributos, para estimular a exportação, buscando assim fortalecer a competitividade das empresas nacionais com o mercado externo e conseqüentemente fortalecendo a economia do país.

As importações brasileiras, bem como, as exportações têm suas condições de compra e venda cursadas em qualquer modalidade de *Incoterms* (Termos Internacionais de Comércio) praticadas no comércio internacional (VAZQUEZ, 2007). Eles servem para definir, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacionais, os direitos e obrigações recíprocas do exportador e do importador (GARCIA; SCARAMELLI, 2006).

Toda essa operação realizada dentro do país de compra e venda para o exterior é tratada pela CAMEX (Câmara de Comércio Exterior) cabendo a ela a formulação, a decisão e a orientação de políticas e atividades relativas ao comércio exterior de bens e serviços, incluindo o turismo, a fim de permitir uma ação integrada por parte do governo.

Os principais órgãos no âmbito da CAMEX são: Conselho de Ministros da Câmara de Comércio Exterior; Comitê Executivo de Gestão – GECEX; Comitê de Financiamento e Garantia das Exportações – COFIG; Conselho Consultivo do Setor Privado - CONEX; Secretaria Executiva (CAMEX, 2015).

Toda mercadoria procedente do exterior, deve ser submetida a despacho de importação, que é realizado com base em declaração apresentada à unidade aduaneira que tem como objetivo verificar a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação às mercadorias importadas, e aos documentos apresentados para o desembarço aduaneiro e por fim nacionalizando a carga através da declaração de importação (DI) registrada no Sistema Integrado de Comércio Exterior, nos termos da Instrução Normativa SRF nº 680/06 (BRASIL, 2015).

### 2.3 O CONTEXTO E LEGISLAÇÃO DOS PORTOS SECOS

Conforme Rocha (2008), os Portos Secos ou EADI's (Estações Aduaneiras do Interior) são terminais alfandegados privados, de uso público. São instalações destinadas à prestação dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias que estejam sob controle aduaneiro, não localizadas em áreas de portos ou aeroportos.

Os Portos Secos surgiram como alternativa de interiorização dos procedimentos aduaneiros, a partir da necessidade de dar maior agilidade e ao mesmo tempo de proporcionar redução de custos das operações logísticas até então limitados aos portos, foi criado pelo



governo brasileiro nos anos 70, através do Decreto-lei nº 1.455/76, e são conhecidas hoje como Portos Secos. Entretanto, os Portos Secos ganharam força política mesmo na década de 1990, com a lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 que previa a de modernização dos portos e ainda devido ao efetivo início das privatizações em 1997.

A criação da zona secundária foi uma alternativa importante para a logística brasileira que até então passava por crises devido ao caos causado por inúmeros episódios de congestionamento nas zonas primárias (LARA; SOARES, 2005).

Os Portos de zona primária estavam no limite, sobrecarregados, gerando perda de tempo, dinheiro e competitividade para as indústrias brasileiras, tanto no mercado interno quanto no cenário internacional. A partir dessas dificuldades a zona secundária se tornou um caminho viável e eficaz, a um custo menor e mais acessível para melhorar a competitividade para as empresas brasileiras, promovendo também o escoamento das mercadorias desembarcadas na zona primária e oferecendo serviços adicionais aos quais os portos não estão preparados para executar, por falta de estrutura (COELHO, 2011).

O Porto Seco é de uso público e oferece vários serviços voltados para a importação e exportação, essas operações de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro, bem como a prestação de serviços, sujeitam-se ao regime de concessão ou de permissão, onde também são executados todos os serviços aduaneiros a cargo da Secretaria da Receita Federal (conferência e desembarço aduaneiros), possui órgãos anuentes como MAPA (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento) e ANVISA (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) para deferimento de mercadorias que precisam de licença de importação (LI), oferecem também acondicionamento e recondicionamento; montagem ou reparo; beneficiamento; recondicionamento, manutenção ou reparo de máquinas ou equipamentos mecânicos, eletromecânicos, eletrônicos ou de informática, entre outros. Com todas essas ferramentas no mesmo lugar conseguiu permitir a interiorização desses serviços no país trazendo agilidade nos processos e ao mesmo tempo desafogando a zona primária (NASCIMENTO, 2002).

O Decreto nº 6.759 de 05 de Fevereiro de 2009, regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Definindo os Portos Secos e suas condições da seguinte forma:

Art. 11. Portos Secos são recintos alfandegados de uso público nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro.

§ 1º Os Portos Secos não poderão ser instalados na zona primária de portos e aeroportos alfandegados.

§ 2º Os Portos Secos poderão ser autorizados a operar com carga de importação, de exportação ou ambas, tendo em vista as necessidades e condições locais.

Os Portos Secos sempre são instalados próximos às regiões produtoras e consumidoras, proporcionando uma grande simplificação de procedimentos para o contribuinte. Essas zonas secundárias devem acompanhar a legislação de acordo com a Receita Federal, se adaptando tecnologicamente para suprir a demanda na logística internacional.

A legislação dos Portos Secos prevê flexibilizações para os importadores e exportadores que servem como incentivos para utilização dos recintos alfandegados na zona secundária. Estendendo o prazo de permanência de uma mercadoria de 90 para 120 dias após o descarregamento da carga (LUDOVICO, 2007).

Destacando-se os regimes aduaneiros especiais: entreposto industrial, entreposto aduaneiro, admissão temporária, exportação temporária, drawback, depósito alfandegado e certificado e ainda assim, os Portos Secos não têm a utilização das suas capacidades plena,



muitas vezes por desconhecimento dos importadores e exportadores (LARA; SOARES, 2005).

Em Minas Gerais o processo de implantação dos Portos Secos, teve início em 1992 e atualmente há cinco Portos Secos que cumprem funções importantes no comércio internacional brasileiro (LARA; SOARES, 2002).

Estes Portos Secos estão localizados em pontos estratégicos do estado e se encontram nas cidades de Juiz de Fora, Varginha, Uberaba, Uberlândia e Betim, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, que é o primeiro Porto Seco industrial do Brasil. (RECEITA FEDERAL, 2015).

### 2.3.1 CONTRIBUIÇÃO DOS PORTOS SECOS NA LOGÍSTICA BRASILEIRA

A importância do entreposto aduaneiro pode ser medida pela facilidade e economia que gera aos negócios importados ou a exportar no dia-a-dia das empresas (COELHO, 2011).

Atualmente, os Portos Secos são importantes aglutinadores logísticos. Por meio deles, consegue-se uma integração mais efetiva com outros meios de transporte: tem-se acesso facilitado a um grande porto, intitulado como zona primária, e é possível fazer da multimodalidade uma realidade. Há ainda Portos Secos atendendo aeroportos de carga e eles normalmente têm rodovias importantes que os servem. Além disso, as exportações já chegam ao porto marítimo prontas para serem despachadas, diminuindo tráfegos, esperas e burocracias no local de embarque; para as importações, tiram-se os produtos das zonas primárias, onde os custos são elevados e sua capacidade de armazenamento não atende a demanda brasileira com eficiência (ARAUJO, 2011).

Para isso esses portos estão localizados em locais estratégicos de maneira a reduzir custos, reduzir tempo, aumentar os lucros e competitividade das empresas.

Os Portos Secos em operação no Brasil totalizam 63 unidades, distribuídos em 14 estados diferentes, 01 no Distrito Federal e 27 somente em São Paulo, o estado com maior concentração deles (FIESP, 2015).

As zonas secundárias com o objetivo de desafogar as zonas primárias, ao longo dos anos se tornaram complexos logísticos que oferecem serviços diferenciados aos seus clientes, proporcionando melhores condições às operações de exportação e importação, além de contribuir para a expansão dos negócios internacionais entre os diversos setores da sociedade (LARA; SOARES, 2005).

### 2.3.2 PORTO SECO SUL DE MINAS

O Porto Seco Sul de Minas, localizado na cidade de Varginha, na região do Sul de Minas Gerais, foi à primeira Estação Aduaneira do Interior a entrar em funcionamento no Brasil, inaugurada em 1993. Em 2014, a empresa administradora inaugurou a nova estrutura, onde está sendo construído o condomínio industrial e logístico em uma área de mais de um milhão de metros quadrados, a estrutura atual foi projetada e desenvolvida com base nas necessidades específicas de um armazém alfandegado ao lado do aeroporto de Varginha podendo no futuro trabalhar em conjunto, oferecendo um serviço de qualidade, com maior agilidade, segurança e confiabilidade (SOUZA, 2015).

A motivação inicial para criação da unidade do Porto Seco de Varginha, inicialmente foi exportação de café, que já existia em grande escala na região. Após a criação do Porto Seco muitas empresas se instalaram na região e outras operações começaram a ganhar espaço na utilização da unidade alfândega (SOUZA, 2015).



O Porto Seco Sul de Minas possui mais de 100.000 m<sup>2</sup> entre armazéns alfandegados e armazéns gerais. Na área alfândega possui 15.000 m<sup>2</sup> de área coberta, incluindo área climatizada, câmara fria e armazéns químico e farmacêutico; possui 30.000 m<sup>2</sup> de área descoberta para estacionamento e pátio de contêineres; 3.600 m<sup>2</sup> de escritórios administrativos e operacionais, incluindo áreas específicas para os órgãos federais e estaduais, como Receita Federal (Aduana), Receita Estadual, Ministério da Agricultura (VIGIAGRO) e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), e salas de apoio aos usuários (despachantes aduaneiros e ajudantes) (PORTO SECO, 2015).

Minas Gerais sendo um estado importante para o comércio exterior brasileiro foi o precursor na implantação das primeiras unidades das EADIs, começando por Varginha no sul de Minas Gerais e no ano seguinte em Betim, seguidos pelas instalações nas cidades de Uberaba, Juiz de Fora e Uberlândia (SOUZA, 2015).

Ao longo desse período às instalações foram ampliadas e modernizadas e hoje os Portos Secos contam com uma infraestrutura capaz de atender à demanda das principais empresas instaladas na região e em algumas unidades à possibilidade de instalação de centros de distribuição e indústrias no condomínio industrial onde alguns Portos Secos estão inseridos (SOUZA, 2015).

### **3. ASPECTOS METODOLÓGICOS**

O presente artigo trata-se de uma pesquisa descritiva em relação aos seus objetivos, utilizou-se como meios a pesquisa bibliográfica e um estudo multicaso.

A pesquisa descritiva visa descrever as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis. Envolve o uso de técnicas padronizadas de coleta de dados: questionário e observação sistemática. Assume, em geral, a forma de Levantamento (SILVA; MENEZES, 2005).

A pesquisa bibliográfica é elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de livros, artigos de periódicos e atualmente com material disponibilizado na Internet (SILVA; MENEZES, 2005).

O estudo de caso que de acordo com Yin (2005, p. 32), é um estudo empírico que investiga um fenômeno atual dentro do seu contexto de realidade, quando as fronteiras entre o fenômeno e o contexto não são claramente definidas e no qual são utilizadas várias fontes de evidência. O estudo de caso pode ser utilizado tanto em pesquisas exploratórias quanto descritivas e explicativas (YIN, 1981).

O estudo multicaso foi realizado a partir de um roteiro de entrevistas, pré-estruturado, sendo direcionado a cinco clientes ativos do Porto Seco Sul de Minas. As empresas foram selecionadas pelo critério de acessibilidade. As empresas foram acionadas por e-mail, no período de setembro e outubro de 2015. O resultado das análises das respostas das empresas será explorado a seguir.

### **4. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS**

Diante do estudo realizado, buscou-se identificar as principais motivações que levam as empresas a removerem suas cargas para o Porto Seco Sul de Minas. Por meio do estudo bibliográfico foi possível conhecer à legislação dos Portos Secos e suas principais funções no escoamento da logística brasileira. Na segunda etapa foi realizada uma pesquisa com importadores e exportadores, clientes ativos do Porto Seco Sul de Minas questionando seus reais motivos na utilização desse meio como parte do processo.



Foram entrevistados cinco clientes que utilizam o Porto Seco de Varginha, onde todas são instaladas no Sul de Minas. As empresas não serão identificadas por questões de sigilo, dessa forma, serão representadas aqui pelos seus principais produtos. Assim sendo, chamar-se-á às empresas de: componentes eletrônicos, peças automotivas, commodities, alimentícia, cosméticos.

**Componentes Eletrônicos:** empresa pioneira no mercado de Identificação por Rádio Frequência (RFID) no Brasil e América Latina, desde o final dos anos 90 no mercado, sendo a promotora de novas tecnologias e inovação. Os principais Portos utilizados são: O Porto de Santos e o Porto Seco de Varginha, e todos os processos de importação são desembaraçados na zona secundária.

**Peças automotivas:** atua no mercado há 27 anos no desenvolvimento de equipamentos para testes e provas elétricas de chicotes automotivos. Os equipamentos fabricados pela empresa são utilizados pelas mais importantes montadoras mundiais. Os principais Portos utilizados nas importações e exportações são: O Porto de Santos para exportação e o Porto Seco em Varginha para importação.

**Commodities:** sua matriz é localizada na Suíça, possui várias filiais, sendo uma instalada na cidade de Varginha, trabalham com exportação e Admissão Temporária. Seu desenvolvimento está na sustentação da cadeia de abastecimento global de café. Os principais portos utilizados são: o porto de Santos para exportação e o Porto Seco de Varginha para Admissão Temporária.

**Alimentícia:** empresa possui 50 instalações de produção com funcionários em mais de 30 países, no Brasil estão localizadas em Ilhéus e Itabuna, e no Sul de Minas encontra-se o centro de distribuição. É a fabricante líder mundial de chocolate e de produtos de cacau de alta qualidade, referência na inovação no mercado de chocolate, fornecendo uma gama abrangente de serviços nas áreas de desenvolvimento de produtos, processamento, treinamento e marketing. Os principais portos utilizados são: o porto de Santos para exportação e importação de matéria prima, Porto Seco de Varginha para importação de produtos semiacabados e o aeroporto de Guarulhos para importação de amostras de novos fornecedores.

**Cosméticos:** é uma empresa brasileira que atua na importação de produtos internacionais de grifes sofisticadas, como perfumaria, maquiagem e acessórios (bolsas, óculos, relógios). Com mais de 40 anos de experiência, foi fundada em 1968 na capital de Manaus e atualmente possui lojas distribuídas nas principais capitais brasileiras e o centro de distribuição é localizado no Sul de Minas Gerais. Os principais portos utilizados são: o porto de Santos e o Porto Seco Sul de Minas, sendo todos os processos desembaraçados na zona secundária.

Ao serem questionadas sobre a redução de custos de armazenagem na remoção para a zona secundária, todas as empresas, com exceção da empresa de Peças automotivas concordaram que há sim uma redução, quando se remove uma carga de uma zona primária para uma zona secundária. As importações das empresas analisadas, normalmente, chegam ao Brasil pelo porto de Santos, que possui um grande fluxo de movimentação de cargas, ocasionando maior demora nos deferimentos e gerando um maior valor de armazenagem devido aos dias aguardados, quando a decisão é de se realizar o desembarço aduaneiro no próprio porto. Portanto, a remoção da carga para o Porto Seco promove maior agilidade no desembarço e redução de custos, especialmente, com a armazenagem. A empresa de Peças automotivas apontou que a utilização do Porto Seco não traz economia nos custos logísticos, uma vez que para remover para a zona secundária outros custos logísticos são necessários, com é o caso do transporte rodoviário, isso se justifica, pois a empresa está localizada entre a zona primária e a zona secundária. Ainda de acordo com a empresa a utilização dos Portos





Secos para a sua operação está relacionada somente à questão do benefício de regime especial-PTA.

As empresas também foram questionadas se utilizam o benefício do ICMS concedido pelo Estado e se esse fato contribui para a escolha do local de desembarço. Apenas a empresa de Commodities não utiliza, pois não realiza importações em caráter definitivo. As outras empresas que utilizam esse benefício, foram unânimes em dizer que o regime tributário faz toda diferença na escolha pela zona secundária, usufruindo da isenção do ICMS apenas os processos são desembarçados dentro do Estado, optando pelo Porto Seco de Varginha por ser mais próximo das suas empresas.

Seguindo o roteiro da entrevista, foram questionadas quais as principais motivações e os principais diferenciais oferecidos pelo Porto Seco Sul de Minas. No que tange às motivações as empresas de Commodities, Peças automotivas e Cosméticos concordaram que a agilidade e a localização do Porto Seco Sul de Minas é o principal diferencial. A empresa de Componentes eletrônicos reafirmou ser o benefício do ICMS, sua principal motivação para desembarçar no Porto Seco de Varginha, enquanto a empresa Alimentícia afirmou ser sua maior motivação a rapidez no deferimento das Licenças de Importação para os produtos que necessitam de LI deferindo em até cinco dias úteis, já em outros estados esse processo é mais demorado, especialmente, na zona primária, onde há uma grande movimentação de carga.

Os diferenciais oferecidos pelo Porto Seco Sul de Minas apontados pelas empresas Alimentícia, de Commodities e Cosméticos foram: os baixos custos na armazenagem, agilidade e facilidade em agendamento para carregamento, podendo ser de um dia para o outro, o que em outros portos é mais difícil devido ao grande volume de cargas. A empresa de Peças automotivas apontou o desembarço sobre rodas como um importante diferencial oferecido pelo Porto Seco Sul de Minas. Já a empresa de Componentes eletrônicos apresentou mais uma vez o benefício do PTA.

O Porto Seco Sul de Minas possui um sistema *online* para acompanhamento do andamento dos processos de importação e exportação. Ao questionar às empresas se elas possuíam acesso a esse sistema e qual a importância desse acompanhamento, todas as afirmaram não conhecer esse procedimento e não fazerem uso. Segundo as empresas é algo irrelevante, pois todas suas dúvidas com relação às cargas paradas no Porto Seco de Varginha são esclarecidas pelos próprios despachantes. Talvez esse diferencial oferecido pelo Porto Seco de Varginha não seja percebido pelos clientes, já que o controle da operação é realizado pelas empresas de despacho aduaneiro, que fornecem às informações retiradas do sistema junto com outras informações dos processos.

Quando indagados sobre os principais serviços utilizados pela empresa no Porto Seco Sul de Minas, os mais citados foram: armazenagem, energia elétrica para contêineres refrigerados, descarga e o principal que é o desembarço aduaneiro, apenas a empresa de Commodities apontou utilizar o serviço de admissão temporária. Pode-se dessa forma, entender que as empresas não demandam dos demais serviços oferecidos pelo Porto Seco, como armazéns climatizados, entreposto aduaneiro, armazém farmo-químico.

As empresas quando questionadas sobre os serviços agregados de Regimes Aduaneiros Especiais oferecidos pelo Porto Seco Sul de Minas serem um requisito importante na escolha do local de desembarço, responderam que são serviços importantes e certamente fazem a diferença na opção pelo local escolhido, apesar das empresas de Peças automotivas, Alimentícia e Componentes eletrônicos não utilizarem nenhuma das modalidades mencionadas na pergunta.

Por fim, às empresas foram questionadas com relação à localização do Porto Seco em Varginha, se este é um diferencial na escolha do local de desembarço devido à sua posição



estratégica, próximo aos principais centros produtores ajudando no escoamento logístico e quais os principais impactos dessa localização para as empresas. A empresa de Commodities como utiliza somente para admissão temporária, disse ser uma ótima opção por estar localizada na mesma cidade do Porto Seco Sul de Minas, ajudando assim na agilidade dos processos. As empresas de Componentes eletrônicos e Alimentícia, responderam que a localização do Porto Seco não faz muita diferença, pois estão localizadas entre o Porto Seco de Santos e o Porto Seco Sul de Minas, os impactos citados na empresa são custos com fretes, remoções e aumento do tempo gasto na operação. Ao contrário disto, a empresa de Cosméticos aposta na acessibilidade por ser bem localizada e facilidade de programar os carregamentos, pois o Porto Seco é próximo ao centro de distribuição da empresa. Já a empresa de Peças automotivas afirma que a localização do Porto Seco não faz diferença para sua empresa na questão logística e as empresas de Componentes eletrônicos e a Alimentícia, afirmam que removem suas cargas para o Porto Seco de Varginha, essencialmente, para utilização do benefício fiscal, ainda que essa operação aumente os seus custos com transporte. Acreditam, ainda, que seria mais viável que o desembaraço fosse feito na zona primária, poupando custos então com a remoção e fretes, porém nesse formato não usufruiriam do benefício fiscal do estado de Minas Gerais.

Entre os resultados obtidos no presente estudo a sua grande maioria colabora com os estudos anteriores de Lara e Soares (2005) e Souza (2015), porém, à questão da localização pode ser entendida como um resultado complementar das pesquisas anteriores, que mostra uma visão diferente dos importadores que utilizam o Porto Seco de Varginha muito em função do benefício fiscal oferecido pelo Estado.

## 5. CONCLUSÕES

Os Portos Secos foram criados com o intuito de redimensionar a logística brasileira, reduzir a sobrecarga dos principais meios de entradas e saídas de mercadorias do Brasil que são as zonas primárias, os portos, aeroportos e pontos de fronteira. Levando para próximo dos centros produtores os mesmos serviços realizados na zona primária. Além disso, os estados que receberam instalações dos Portos Secos, criaram algumas vantagens para que as empresas sediadas no mesmo estado fizessem todo o processo de desembaraço aduaneiro na zona secundária, criando assim um incentivo importante para a utilização dos Portos Secos e para atração de novos investimentos para região onde estão instalados as unidades de zona secundária. No caso de Minas Gerais, existe o benefício do ICMS, as empresas têm o ICMS reduzido a 0%, desde que o processo de desembaraço seja feito dentro do estado, podendo escolher qualquer um dos cinco Portos Secos localizados em Minas Gerais ou o Aeroporto Internacional Tancredo Neves em Confins.

O objetivo do presente estudo era analisar e estudar as motivações para a utilização dos Portos Secos, por meio de um estudo de caso do Porto Seco de Varginha. O Porto Seco Sul de Minas, localizado em Varginha, comparado aos outros Portos dentro do estado é o que possui a melhor localização estratégica devido à proximidade dos principais portos e aeroportos do país.

Os resultados obtidos na pesquisa demonstram que as empresas que utilizam os serviços do Porto Seco de Varginha têm como principais pontos de motivação: o benefício da isenção de ICMS oferecido pelo estado de Minas Gerais, à proximidade do Porto Seco de Varginha dos principais portos e aeroportos do país; e também à agilidade e diferenciais nos serviços.

Algumas empresas apontaram o benefício do ICMS como a principal justificativa para a utilização do Porto Seco, sendo essa uma constatação que complementa os estudos anteriores, considerando que este mesmo benefício fosse concedido quando o desembaraço fosse realizado em outros estados, estas empresas afirmam que conseguiriam reduzir ainda



mais os custos, pois não teriam gastos com fretes e taxas de remoção, apesar de não ter a mesma agilidade do Porto Seco.

O método de utilizado consiste na principal limitação deste trabalho, o estudo de caso não permite à generalização dos resultados e a quantidade de empresas entrevistadas pode ter comprometido os resultados encontrados, também. Sugere-se que novas pesquisas sejam feitas utilizando-se métodos quantitativos com o intuito de se confirmar ou não os resultados obtidos nesse trabalho. A análise do contexto dos Portos Secos em outros estados podem ser alvo de novas pesquisas futuramente, assim como, os possíveis impactos da implantação de aeroporto internacional na cidade de Pouso Alegre na operação do Porto Seco de Varginha.

## 6. REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, C.** A Importância dos Portos Secos na Logística Aduaneira do Brasil. 2011. Disponível em: <<http://www.comexblog.com.br/logistica/a-importancia-dos-portos-secos-na-logistica-aduaneira-do-brasil-%E2%80%93-uma-visao-geral>>. Acesso em: 22 abr. 2015.
- AVERBUG, A.** Abertura e Integração Comercial Brasileira na Década de 90. 1999. Disponível em: <[http://www.bnades.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bnades\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro/eco90\\_02.pdf](http://www.bnades.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bnades_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro/eco90_02.pdf)>. Acesso em: 20 abr. 2015
- BEHRENS, F. L.** Comércio exterior. 8. ed. São Paulo. IOB Thomson, 2006.
- BRASIL. Câmara de Comércio Exterior – CAMEX.** A Camex. 2015. Disponível em: <<http://www.camex.gov.br/conteudo/exibe/area/1/menu/67/A%20CAMEX>>. Acesso em: 31 maio. 2015,
- BRASIL. Governo de Minas Gerais.** Portos Secos. 2015. Disponível em: <<https://mg.gov.br/governomg/portal/m/governomg/invista-em-minas/infraestrutura/9675-portos-secos/5148/5024>>. Acesso em: 14 jun. 2015
- BRASIL.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br/noticias-censo?busca=1&id=1&idnoticia=2767&t=ibge-mapeia-infraestrutura-transportes-brasil.&view=noticia>>. Acesso em: 22 set. 2015.
- BRASIL. MDIC.** Relatório de gestão: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, 2007-2010. Disponível em: <[http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl\\_1296669614.pdf](http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1296669614.pdf)>. Acesso em: 13 de maio de 2015.
- BRASIL.** Secretaria da Receita Federal Do Brasil. 2012. Locais, recintos aduaneiros: Portos Secos. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/LocaisRecintosAduaneiros/PortosSecos/Default.htm>>. Acesso em: 10 maio. 2015.
- BRASIL.** Secretaria da Receita Federal Do Brasil. Decreto nº 6.759 de 05 de Fevereiro de 2009. Disponível em: <[http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2009/dec6759.htm/t\\_blank](http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2009/dec6759.htm/t_blank)>. Acesso em: 14 maio. 2015.
- BRASIL.** Secretaria da Receita Federal Do Brasil. 2015. Despacho aduaneiro de importação. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/procaduexpimp/despadiuimport.htm>>. Acesso em: 22 abr. 2015.
- COELHO, L. C.** Situação dos Portos Secos no Brasil: Benefícios para importações e exportações. 2011. Disponível em: <<http://www.logisticadescomplicada.com/situacao-dos-portos-secos-no-brasil-%E2%80%93-beneficios-para-importacoes-e-exportacoes/>>. Acesso em: 02 jun. 2015.
- CUNHA, C.** A logística internacional como ferramenta indispensável para o crescimento dos negócios internacionais. 2013. Disponível em: <<http://relacoesinternacionais.com.br/2013/01/16/a-logistica-internacional-como-ferramenta-indispensavel-para-o-crescimento-dos-negocios-internacionais/>>. Acesso em: 23 set. 2015.
- FIESP- Federação das Indústrias do Estado de São Paulo.** Transporte e logística: Portos Secos. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/transporte-e-logistica/portos-secos/>>. Acesso em: 29 abr. 2015.
- FONSECA, K. N.** Algumas definições em comércio internacional. Machado, 2009. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/artigos/algumas-definicoes-em-comercio-internacional/23491/>>. Acesso em: 29 abr. 2015.



**GARCIA; SCARAMELLI.** Exportação: Seus caminhos e incentivos. 2006. Disponível em: <[201.2.114.147/bds/bds.nsf/.../\\$File/NT000350FE.pdf](http://201.2.114.147/bds/bds.nsf/.../$File/NT000350FE.pdf)>. Acesso em: 22 abr. 2015.

**GIL, A. C.** Métodos e Técnicas de Pesquisa Social. Disponível em: <<https://ayanrafael.files.wordpress.com/2011/08/gil-a-c-mc3a9todos-e-tc3a9cnicas-de-pesquisa-social.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2015.

**LARA, J. E. SOARES, A. D. B.** A participação dos Portos Secos na interiorização das operações de importação e exportação: um estudo de caso. Anais do Congresso do Instituto Franco-Brasileiro de Administração de Empresas Franca, Sp, Brasil. Disponível em: <[www.ifbae.com.br/congresso3/pdf/B108.PDF](http://www.ifbae.com.br/congresso3/pdf/B108.PDF)>. Acesso em: 15 maio. 2015.

**LUDOVICO, N.** Logística Internacional: um enfoque em Comércio Exterior.(Rev. Ed.). São Paulo: Saraiva.

**PORTO SECO SUL DE MINAS.** Estrutura. 2015 Disponível em: <<http://www.portosecosuldeminas.com.br/#!estrutura/c4nz>>. Acesso em: 12 out. 2015.

**ROCHA, P. C. A.** Logística & Aduana. 3. ed. São Paulo: Editora Aduaneiras, 2008.

**SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas.** Manual básico de comércio exterior. 2. ed. Vitória/ES, 2006.

**SILVA, E. L. MENEZES, E. M.** Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação. Disponível em: <[https://projetos.inf.ufsc.br/arquivos/Metodologia\\_de\\_pesquisa\\_e\\_elaboracao\\_de\\_teses\\_e\\_dissert](https://projetos.inf.ufsc.br/arquivos/Metodologia_de_pesquisa_e_elaboracao_de_teses_e_dissert)>. Acesso em: 12 out. 2015.

**SOUSA, M.** Importação: a alternativa para a competitividade. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/artigos/negocios/importacao-a-alternativa-para-a-competitividade/56576/>>. Acesso em: 25 maio. 2015.

**SOUZA, C. L. G.** A teoria geral do comércio exterior: aspectos jurídicos e operacionais. Belo Horizonte: Cultura Jurídica – Ed. Líder, 2003.

**SOUZA, R. S.** Os Portos Secos como canais de comércio exterior. 2015. Dissertação de mestrado. Programa de Mestrado em Administração Fundação Pedro Leopoldo. Disponível em: <[http://www.fpl.edu.br/2013/media/pdfs/mestrado/dissertacoes\\_2015/dissertacao\\_reginaldo\\_da\\_silva\\_souza\\_2015.pdf](http://www.fpl.edu.br/2013/media/pdfs/mestrado/dissertacoes_2015/dissertacao_reginaldo_da_silva_souza_2015.pdf)>. Acesso em: 15 de out. 2015.

**VAZQUEZ, J. L.** Comércio exterior brasileiro. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2007.



## APÊNDICE I

### ROTEIRO ENTREVISTA IMPORTADORES E EXPORTADORES

Prezado respondente, esta pesquisa será utilizada única e exclusivamente para fins acadêmico-científicos, os dados das empresas respondentes serão mantidos em sigilo. Desde já agradecemos a sua atenção e disponibilidade.

1- Em qual estado está localizada a sua empresa?

2- Quais os tipos de operação de comércio exterior a empresa utiliza:

- Importação
- Exportação
- Drawback
- Exportação Temporária
- Admissão Temporária
- Entreposto Aduaneiro
- Outros. Quais? \_\_\_\_\_

3- Quais os principais portos, aeroportos, pontos de fronteira e Portos Secos utilizados pela sua empresa para às operações de Comércio Exterior?

**Observação:** Se a sua empresa utiliza o Porto Seco Sul de Minas (Varginha) responda às questões a seguir.

4- A remoção da carga de uma zona primária para a secundária influencia na redução de custos?

5- Sua empresa utiliza do Deferimento do ICMS concedido pelo estado de Minas Gerais? Isso contribui para a escolha do local de desembaraço?

6- Quais as principais motivações para utilização do Porto Seco Sul de Minas?

7- Quais os principais diferenciais oferecidos pelo Porto Seco Sul de Minas?

8- É possível ter um fácil acesso às informações on-line junto ao Porto Seco Sul de Minas para um melhor acompanhamento dos processos?

9- Quais os principais serviços utilizados pela sua empresa junto ao Porto Seco Sul Minas?

10- Os serviços agregados como Regimes Aduaneiros Especiais (Entreposto aduaneiro, admissão temporária, exportação temporária, Drawback, depósito alfandegado e certificado) oferecidos pelos Portos Secos são diferenciais na escolha do local de desembaraço?

11- A localização do Porto Seco Sul de Minas, próximo aos principais centros produtores, ajuda no escoamento logístico? Quais os principais impactos para sua empresa?