

CENTRO PAULA SOUZA

COMPETÊNCIA EM EDUCAÇÃO PÚBLICA PROFISSIONAL

Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza
GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Faculdade de Tecnologia de Americana

Curso Superior de Tecnologia em Produção Têxtil

PROBLEMAS ENCONTRADOS NA IMPORTAÇÃO DE FIOS DE POLIÉSTER

LEONARDO CARRION LOLATO

RA:0040081211003

Americana, SP

2014

PROBLEMAS ENCONTRADOS NA IMPORTAÇÃO DE FIOS DE POLIÉSTER

LEONARDO CARRION LOLATO

leo.lolato@hotmail.com

**Trabalho apresentado à Faculdade de
Tecnologia de Americana como parte
das exigências do curso de Produção
Têxtil para obtenção do título de
tecnólogo em Produção Têxtil.**

Orientador: Prof. Carlos Frederico Faé

Americana, SP

2014

LOLATO, Leonardo Carrion

Problemas encontrados na importação de fios de poliéster. / Leonardo Carrion Lolato. – Americana: 2014. 45f.

Orientador: Prof. Carlos Frederico Faé

Monografia (Graduação em Tecnologia Têxtil). - - Faculdade de Tecnologia de Americana – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza.

1. Importação 2. Fiação I. Faé, Carlos Frederico II. Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza – Faculdade de Tecnologia de Americana.

L829p

CDU: 339.562.677.022

LEONARDO CARRION LOLATO

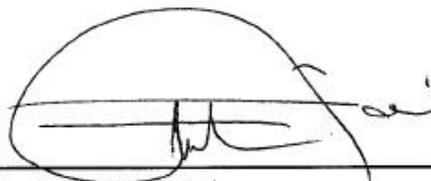
PROBLEMAS ENCONTRADOS NA IMPORTAÇÃO DE FIOS DE POLIÉSTER

Trabalho de graduação apresentado como exigência parcial para obtenção do título de Tecnólogo em Produção Têxtil pelo CEETEPS/Faculdade de Tecnologia – FATEC/Americana.

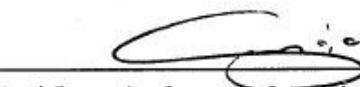
Área de concentração: Gestão da Indústria Têxtil

Americana, Dezembro de 2014

Banca Examinadora:



Carlos Frederico Faé
Engenheiro Têxtil
Fatec Americana



José Fornazier Camargo Sampaio
Mestrado em Engenharia
Fatec Americana



Maria Alice Ximenes Cruz
Doutora pelo Instituto de Artes da UNICAMP
Fatec Americana

Americana, SP

Dezembro/2014

Primeiramente dedico a Deus por me dar sabedoria e forças para realizar este trabalho; a todas as pessoas que ajudaram para a realização deste trabalho; a minha família que sempre acreditou em mim e me incentivou para que nunca desistisse.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus por todas as bênçãos que me concedeu, a força e a sabedoria para poder realizar este trabalho.

Aos meus pais, Fernando e Renata, que sempre me apoiaram em cada etapa da minha vida, incentivando em tudo, principalmente em concluir este curso e buscar novos horizontes.

A minha namorada Rachel, que a todo o momento me incentivou e ajudou com ideias para a formação do texto.

Ao meu orientador Professor Carlos Frederico Faé pela paciência, dedicação, companheirismo e incentivo que muito me ajudaram com direcionamento e desenvolvimento do trabalho.

A todos os professores da Faculdade de Tecnologia em Produção Têxtil pela contribuição na minha formação das mais diferentes maneiras (aulas, conversas nos corredores, companheirismo, conhecimento, etc.).

Aos colegas da graduação pela convivência e amizade durante todo o curso.

RESUMO

O presente trabalho visa esclarecer e auxiliar os profissionais que atuam na área têxtil e realizam transações comerciais de importação de fio de poliéster, de forma que fiquem expressas todas as etapas encontradas neste processo comercial. No capítulo inicial buscou-se apresentar os sistemas de comércio exterior, ou seja, os principais órgãos gestores do setor, todas as credenciais que a empresa interessada neste tipo de comércio deve ter para poder realizar uma importação, como o SISCOMEX (Sistema Integrado de Comércio Exterior), que une o SECEX (Secretaria de Comércio Exterior), o BACEN (Banco Central do Brasil) e a RFB (Receita Federal do Brasil), além do RADAR (Registro da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros) que toda empresa deve conter para realizar importação e o REI (Registro de Exportadores e Importadores). Também buscou-se apresentar os canais de parametrização. No segundo capítulo, será passado aos profissionais que atuam no meio do comércio de importação, como funcionam os sistemas de classificação de mercadorias, desde o SH (Sistema Harmonizado) até sua mudança para NCM (Nomenclatura de Comércio do MERCOSUL) e a significância de cada número do código. Serão evidenciadas possíveis mudanças que podem ocorrer no código de NCM. Também se apresentará como ocorrem as punições em caso de erro de classificação de mercadoria e como é feito o cálculo deste. E, por fim, será apresentada a pesquisa realizada em campo, onde foram entrevistados nove profissionais que atuam na área têxtil e realizam importações do fio de poliéster, de forma que evidenciaremos as principais causas descritas por eles no momento de realizar uma importação e, em seguida, apresentaremos sugestões para evitar estes problemas e, caso venham a acontecer, como as empresas devem agir.

Palavras-Chave: Importação. Sistemas Gestores. Classificação.

ABSTRACT

This paper aims to clarify and assist professionals who work in the textile area in the middle and transact business of importing polyester yarn, so they are expressed all the steps found in this business process. In the opening chapter we sought to present the foreign trade systems, ie, the main governing body of the industry, all the credentials that the undertaking concerned in this trade must be able to perform as an import SISCOMEX (Integrated Foreign Trade System), which unites SECEX (Foreign Trade Secretariat), the Central Bank (Central Bank of Brazil) and RFB (Federal Revenue of Brazil), and RADAR (Registration Activity Stakeholders Customs) that each business must perform to execute import and REI (registration of Exporters and Importers). We also sought to introduce the channel parameters. The second chapter will be passed to professionals working in the middle of the import trade, as the systems of classification of goods works, since (Harmonized System) HS until his move to the NCM (Nomenclature of MERCOSUR Trade) and meaning of each code number. Possible changes that may occur in NCM code will be highlighted. Also present as punishments occur in case of misclassification of goods and how this calculation is made. And finally, be presented to the research conducted in the field, where nine professionals working in the textile area that carry imports of polyester yarn, so we'll highlight the main causes were described by respondents when they perform an import, and then make suggestions to avoid these problems and were to happen, how companies should act.

Keywords: Import. Systems managers. Classification.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 – SISTEMAS DE COMÉRCIO EXTERIOR	16
1.1 Organizações que Gerenciam Relações de Comércio Exterior	16
1.2 Sistema Integrado de Comércio Exterior	17
1.3 Credenciais, Modalidades e Canais de Parametrização	19
1.4 Registro de Exportadores e Importadores (REI)	21
2 – CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS	23
2.1 – Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (SH)	23
2.2 – Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM)	24
3 – A PESQUISA	28
3.1 – Problemas Encontrados no Momento da Importação	28
3.2 – A Pesquisa com Empresas que Utilizam Fio de Poliéster	34
3.3 – Resultados da Pesquisa	36
3.4 – Análises das Dificuldades	37
3.5 – Propostas Sugestivas	39
CONCLUSÃO	43
Bibliografia	44

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Órgãos Gestores - Fonte: Hunter (2014)	18
Figura 2: Canais de Parametrização - Fonte: Rocha (2014)	21
Figura 3: O Mundo Sincronizado - Fonte: Dias (2014)	23
Figura 4: Países Participantes do MERCOSUL - Fonte: Wikipédia (2014)	24
Figura 5: Estrutura e Composição do NCM - Fonte: Desenvolvimento (2014)	25
Figura 6: Estrutura e Composição do NCM - Fonte: Desenvolvimento (2014)	26
Figura 7: Porto de Itajaí, Santa Catarina - Fonte: Spautz (2014)	32
Figura 8: Armazenamento de Mercadoria - Fonte: Armazenagem (2014)	34
Figura 9: Gráfico de Resultados Gerais - Fonte: Pesquisa de campo (2014)	36
Figura 10: Gráfico de Problemas Mais Frequentes - Fonte: Pesquisa de Campo (2014)	37
Figura 11: Diagrama de Ishikawa: Problemas Tricutários - Fonte: Dados Pessoais (2014)	38
Figura 12: Diagrama de Ishikawa: Problemas de Qualidade - Fonte: Dados Pessoais (2014)	38
Figura 13: Diagrama de Ishikawa: Problemas Tributários - Fonte: Dados Pessoais (2014)	39
Figura 14: Diagrama de Ishikawa: Problemas de Qualidade - Fonte: Dados Pessoais (2014)	41

INTRODUÇÃO

O que é cadeia têxtil?

"[...] é o conjunto de organizações (principalmente empresas), cujos processos, atividades, produtos e serviços são articulados entre si, como elos de uma mesma corrente, segundo uma seqüência lógica progressiva ao longo de todo o ciclo produtivo de determinado produto ou serviço. Envolve todas as fases do ciclo produtivo, desde o fornecimento de insumos básicos até a chegada do produto ou serviço ao consumidor, cliente ou usuário final, bem como as respectivas organizações que pertencem e constituem os chamados segmentos produtivos da cadeia". (COSTA NETO; GUSMÃO, 2008)

A cadeia têxtil no Brasil é de extrema importância para o mercado nacional, está entre os segmentos mais relevantes devido ao grande volume de faturamento e por conta do número de empregos gerados direta e indiretamente pelo setor.

Os empregos gerados na cadeia têxtil somaram 1.523 mil em 2005, o equivalente a 1,7% da população economicamente ativa e 17,2% do total de trabalhadores alocados na indústria da transformação naquele ano, o que comprova ser este um setor de grande destaque na economia do país e de forte impacto social. (BRASIL TÊXTIL, 2014)

Ela é composta basicamente por fornecedores, sejam esses de equipamentos, produtos químicos, fibras ou filamentos, produtores de manufaturas como fios, tecidos, malhas, e os confeccionistas, pertencentes ao setor de bens de consumo.

O setor de confecção, inclusive, é responsável pelo crescimento econômico e social de muitos países emergentes, exercendo papel semelhante no Brasil.

Segundo a revista Brasil Têxtil (2014) em valores monetários, a cadeia têxtil brasileira produziu em 2005 US\$ 32,9 bilhões, o que equivale a 4,1% do PIB total brasileiro e a 17,2% do PIB da Indústria de Transformação. A indústria têxtil e de confecção do país pode ser comparada aos melhores e

maiores produtores mundiais. Está colocada em 8º lugar dentre os principais países produtores de têxteis e em 7º na produção de confeccionados.

O Brasil tem um perfil que pode ser claramente definido como produtor-consumidor. Este tipo caracteriza-se pelo fato de que a maior parte de sua produção é destinada ao consumo próprio, ou seja, nacional, sendo a pequena parte que resta do montante destinada à exportação. (BRASIL TÊXTIL, 2014)

Em 2006, a posição do Brasil no ranking de produtores de têxteis e de vestuário demonstrou uma ascensão sutil. O país que se encontrava na 7ª posição, subiu para a 6ª, no entanto, em termos de comércio exterior sua participação ainda é pequena, estando na 47ª posição entre os maiores exportadores do mundo. (BRASIL TÊXTIL, 2014)

Porém, a abertura do mercado para produtores internacionais fez com que um problema aparecesse. A estrutura econômica brasileira mostrou-se uma barreira no momento de disputa por mercado, por conta de altos valores tributários e pouco incentivos, as empresas se viram de mãos atadas para a concorrência, tornando o valor do produto nacional maior ao do produto importado, mesmo se adequado à todas as taxas de importação.

O setor de fabricação de fios é o que mais sentiu os efeitos da abertura de mercado. Segundo a revista Brasil Têxtil (2014), houve um recuo de 4,1% na produção de fios em 2012, em relação ao ano anterior, isto mostra que os fios fabricados em outros países atendem melhor à necessidade do mercado nacional, devido à alta qualidade e baixo custo.

Ao mesmo tempo, diferente do que muitos pensam, é incorreto afirmar que o produto encontrado fora do país é exclusivo e não pode ser fabricado por uma indústria brasileira. O argumento utilizado pelos produtores é de que a tecnologia necessária para atingir os níveis de qualidade e volume de produção elevaria o preço do produto nacional deixando-o com um valor muito superior ao do produto importado, tornando tal feito inviável.

Já em questão de produtos de origem asiática, a concorrência torna-se desleal a partir do momento que centralizamos a atenção às condições de mão de obra e aos incentivos que as empresas recebem do governo. Com mão de obra praticamente escrava e sem a existência de um código trabalhista, a maior parte

do custo de produção é inexistente, fazendo com que um grande valor monetário do produto final seja eliminado. (BRASIL TÊXTIL, 2014)

Os artigos asiáticos têm invadido o mercado mundial têxtil. Após a migração dos centros de produção da América do Norte e União Européia para o Oriente do globo, acompanhados pelo início da globalização nos anos 80, presenciamos o início de uma guerra entre os produtores estrangeiros localizados na Ásia e os produtores nacionais. Os baixos custos de produção gerados por inúmeros problemas sociais e qualidade equivalente ou superior aos produtos nacionais tornam os produtos orientais mais atraentes aos olhos do empresário brasileiro. (BRASIL TÊXTIL, 2014)

Diante do cenário do mercado, os produtores brasileiros tiveram de adotar uma atitude. De imediato, a atitude tomada foi investir em equipamento e maquinário para elevar os níveis de qualidade e volume de produção, alcançando ou chegando perto dos produtores internacionais. Segundo a revista Brasil Têxtil, foram investidos cerca de US\$ 16 bilhões no período de 1990 e 2011 em maquinários de última geração, sendo este investimento crucial para que as empresas nacionais mantivessem as portas abertas. (BRASIL TÊXTIL, 2014)

Mais tarde, a balança comercial têxtil e de confecção mostrou um fechamento com déficit de US\$ 60,2 milhões no ano de 2006; as importações somaram US\$ 2,14 bilhões e as exportações US\$ 2,08 bilhões. (BRASIL TÊXTIL, 2014)

A crise mundial pela qual passamos nos anos de 2008 e 2009 afetou objetivamente o comércio internacional têxtil. Avaliando dados, vemos que o consumo per capita de fibras mostrou um aumento significativo no período de 1990 a 2011. Estas fibras podem ser identificadas por dois tipos existentes, as fibras naturais e as fibras químicas. (BRASIL TÊXTIL, 2014)

Esse fato mostra que os artigos sintéticos e artificiais (químicos) estão ganhando espaço no mercado mundial têxtil. Isto se deve ao seu baixo custo e maior gama de possibilidades de fabricação, o que torna possível uma similaridade de aspectos visuais e físicos aos artigos fabricados com fibras naturais.

Com produtos importados, principalmente originais dos países do continente asiático, ganhando o mercado nacional a cada dia, a cadeia têxtil brasileira vive

atualmente uma fase de adaptação e sobrevivência. O trabalho a seguir procurará demonstrar os problemas encontrados para quem faz a importação de matéria prima (filamentos de poliéster) para a fabricação de tecidos, apresentando propostas para que estes sejam minimizados e evitados.

A pesquisa será realizada com empresários brasileiros pertencentes ao pólo têxtil da região da cidade de Americana, e, através de um *briefing* feito com os colaboradores, o objetivo será identificar os problemas encontrados durante o processo de importação, seja por culpa do fornecedor, da importadora, problemas fiscais e tributários, ou por problemas de logística, que causem atrasos e perdas de produção.

A partir da coleta dos dados, os resultados serão catalogados e analisados, traçando um comparativo e um resumo de informações. Desta forma, os indicadores serão esmiuçados contribuindo para o estudo de possibilidades de resolução dos problemas identificados, podendo assim sugerir para as empresas brasileiras que utilizam matéria prima importada alternativas que evitem atrasos de produção, perda de clientes, entre outras complicações.

O produto importado em foco é o mais utilizado pelo montante dos empresários entrevistados, o fio de poliéster. Esta é uma das matérias-primas mais presentes no processo de produção e, conseqüentemente, uma das mais importadas no Brasil.

Analisando dados históricos vemos que o primeiro registro da obtenção de poliéster foi feito na data de 1833 por Gay-Lussac e Pelouze por meio do aquecimento do ácido acético. (AGUIAR NETO, 1996)

Linearmente, em outro momento da história, a empresa americana DuPont e a inglesa Imperial Chemical Industries Ltda. foram as primeiras produtoras a industrializar o poliéster e iniciar a produção em larga escala fazendo com que o produto chegasse ao mercado consumidor.

Acredita-se que o poliéster teve sua fabricação efetiva durante a Guerra do Vietnã, onde os americanos buscavam alguma forma de imitar a seda utilizada pelos asiáticos em pára-quedas, pois, ao contrário de seus pára-quedas feitos de tecido plano com fios de algodão que se tornavam pesados à medida que o clima mudava, procuravam obter um material mais leve. Diante dessa situação, para aprimorar seu equipamento de guerra, o filamento de poliéster foi à melhor saída

encontrada pelos americanos, uma vez que o único fornecedor de seda era seu inimigo.

Após ver a origem do filamento em questão partimos para uma análise mais aprofundada do assunto. Segundo Pita, as principais matérias-primas para a obtenção do poliéster são o para-xileno, o ácido tereftálico (TPA), o dimetiltereftalato (DMT) e o etileno glicol. (AGUIAR NETO, 1996).

O polímero de poliéster é apresentado em forma de *chips*, e, para que este se transforme em um filamento de poliéster, ele precisa passar por um processo conhecido como extrusão. Neste processo, os *chips* serão depositados em um extrusor onde passará por fundição, durante isso a massa poderá receber ou não tratamentos e cor, dependendo das necessidades do produto final.

Após a fusão, ele passa pelas fieiras e é resfriado através de uma corrente de ar. A seguir vem o processo de estiragem onde o fio terá suas zonas amorfas transformadas em zonas cristalinas, aumentando assim sua resistência e, logo após, enrolando-o em bobinas.

Existem dois tipos de filamentos, estes são conhecidos como lisos e texturizados. O processo descrito acima é característico de fios lisos, porém, o fio se torna texturizado após a passagem do fio liso em máquinas complementares, deixando-o assim com maior elasticidade, maior volume, maior cobertura e diminuindo a formação de *pilling*.

O estudo em questão foi direcionado ao fio de poliéster por conta de sua presença em grande parte dos produtos utilizados no cotidiano moderno. As áreas de vestuário (roupas, tênis, roupas íntimas, meias, etc.), automobilística (estofados, filtros, etc.), entre outras áreas, dependem da utilização desse tipo de filamento, devido às suas características específicas que possivelmente, são o futuro das próximas gerações.

1 – SISTEMAS DE COMÉRCIO EXTERIOR

1.1 Organizações que Gerenciam Relações de Comércio Exterior

O mercado de exportações e importações movimentava bilhões de dólares ao ano no cenário nacional se mostrando um setor de suma importância econômica no país. Devido a isso, foram criadas organizações específicas responsáveis por gerenciar este setor:

- CAMEX – Câmara de Comércio Exterior, foi criada em 1995 e tem como objetivo a formulação, adoção, implementação e coordenação de políticas e atividades relacionadas ao comércio exterior, seja este de bens ou de serviços. É, também, de responsabilidade da CAMEX definir diretrizes e procedimentos que tornem dêem ao mercado brasileiro uma posição de competitividade. (CIESP, 2007).

- SECEX – Secretaria de Comércio Exterior, tem como objetivo formular propostas e programas relacionados, como, por exemplo, ampliar a participação do Brasil no comércio exterior, aperfeiçoar o sistema de comércio exterior brasileiro, disseminar informações sobre o assunto, propor medidas que regulem as políticas fiscais e cambiais, coordenar ações contra práticas desleais de comércio, fretes e transportes, e agir em prol da recuperação de crédito à exportação. (CIESP, 2007).

- RFB – Receita Federal Brasil, criado em 21/07/2005 pela Medida Provisória nº 258, é o órgão que faz a arrecadação de todos os tributos recorrentes de atividades de exportação e importação no país, faz a fiscalização física de documentos, tendo competência para a criação de normas. É responsável por toda a fiscalização e controle de entrada e saída de mercadorias, seja por portos, aeroportos ou fronteiras. (CIESP, 2007)

- BACEN – Banco Central do Brasil, foi criado a partir do Decreto nº 7.293, de 2 de fevereiro no governo de Getúlio Vargas. Este tem como objetivo criar propostas de política cambial relativas a operações de importação e exportação, além de fiscalizar essas operações. Para este

fim, é utilizado o SIBACEN (Sistema Integrado de Registro de Operações de Câmbio) que assimila informações online dos demais bancos credenciados para realizar operações cambiais. (CIESP, 2007)

Além dos órgãos citados, existem departamentos que tem como função auxiliá-los em suas responsabilidades, facilitando o processo como um todo. Estes são: MRE (Ministério de Relações Exteriores), MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior), DECEX (Departamento de Operações de Comércio Exterior), DECOM (Departamento de Defesa Comercial), DENIT (Departamento de Negociações Internacionais), BNDES (Banco de Desenvolvimento Econômico e Social), SEBRAE (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas), CNI (Confederação Nacional da Indústria), entre outros.

1.2 Sistema Integrado de Comércio Exterior

Através desses mediadores, a empresa que deseja fazer uma importação é direcionada a atender às normas, ou seja, ter sempre a documentação necessária e pagar as respectivas taxas, trazendo assim um aumento no valor agregado ao produto que chegará ao consumidor final.

Todos os impostos e taxas que incidem sobre um produto no momento da importação acabam gerando um reflexo em seu valor a partir do momento que a operação é feita, e cabe aos empresários importadores prever e agregar esses valores ao seu custo.

Procurando facilitar as operações no mercado, a partir dos anos 90, o governo de Collor abriu o comércio do Brasil tornando-o mais acessível à comercialização de importados, eliminando medidas protecionistas e aumentando incentivos através da redução tarifária.

Antes, aqueles que queriam realizar uma importação deveriam preencher inúmeros formulários com o intuito de ter seu cadastro realizado de acordo com as regularidades propostas, o que fazia com que o tempo até ser efetivado o cadastro fosse extremamente extenso.

Já no ano de 1992, foi criado o Sistema Integrado de Comércio Exterior que veio para tornar mais fácil o processo de cadastro regular para importação e diminuir o tempo que anteriormente levaria.

O SISCOMEX como é chamado, é um sistema que integra atividades de registro, acompanhamento e controle de operações de comércio exterior a partir da coerência de informações cadastradas no SECEX, BACEN e RFB, medidas realizadas pela empresa que está em um processo de importação.



Figura 1: Órgãos Gestores - Fonte: Hunter (2014)

1.3 Credenciais, Modalidades e Canais de Parametrização

A empresa interessada em fazer uma operação de importação ou exportação também deve possuir Registro da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros (RADAR). Existem três habilitações do RADAR que uma empresa pode possuir, sendo Simplificada, Ordinária e Especial. Estes representam uma habilitação que dá o direito de operar no comércio exterior, e, automaticamente, usar o SISCOMEX. Segundo a Receita Federal (2014), abaixo serão evidenciadas as exigências para cada classe de habilitação no RADAR.

- RADAR Simplificado: destina-se a pessoa jurídica de sociedade anônima com ações negociadas em bolsas de valores; a pessoa jurídica autorizada a utilizar o Despacho Aduaneiro Expresso, conhecido como Linha Azul; empresa pública ou sociedade de economia mista; órgão de administração pública, que atuam como pessoa jurídica “encomendante”; empresas que realizem operações de pequena monta, ou seja, em um período de seis meses a empresa deve respeitar um limite de trezentos mil dólares no caso de uma exportação FOB (*Free On Board*); para importação, respeitar um limite de cento e cinquenta mil dólares em operação CIF (*Cost, Insurance and Freight*); e para pessoa física que atue habitualmente em operações de comércio exterior; para esta modalidade, não é exigido pela Receita Federal nenhum tipo de avaliação de capacidade financeira tanto para pessoa física como jurídica, pois é feito um monitoramento constante das operações comerciais da empresa.
- RADAR Ordinário: destina-se a pessoa jurídica que tenha frequência de operações comerciais, desta forma, esta se sujeita a acompanhamento da Receita Federal baseando-se numa análise prévia de sua capacidade econômica e financeira. Essa habilitação é a mais completa entre as evidenciadas, permitindo assim que a pessoa jurídica realize qualquer tipo de operação.

- RADAR Especial: esta habilitação é destinada a órgãos públicos, especificamente de administração pública direta, autarquia e fundação pública, órgão público autônomo e organismos internacionais.

Segundo a definição da Receita Federal (2014), Linha Azul é um regime aduaneiro que, sem comprometer os controles, permite às empresas industriais conduzir suas atividades empresariais de maneira mais eficiente e eficaz.

Para uma empresa ter acesso aos benefícios oferecidos a aqueles que têm a credencial de Linha Azul, esta deve atender a normas e requisitos. Estes são a regularização de possíveis pendências com órgãos competentes, elaboração de um relatório de auditoria que garanta o cumprimento das obrigações cadastrais, documentais, tributárias e aduaneiras, e protocolar a requisição de habilitação a Linha Azul em uma unidade da Receita Federal do Brasil com jurisdição, para fins de fiscalização tributários incidentes de comércio exterior. (FAZENDA, 2014).

A partir do momento que a empresa possui a habilitação para Linha Azul, as operações realizadas terão canal verde.

Canal de parametrização é uma forma de análise criada pela Secretaria da Receita Federal referente ao despacho aduaneiro. Uma vez iniciado o procedimento de despacho aduaneiro, a Declaração de importação é submetida a análise fiscal e definição de um dos canais de conferência.

Existem quatro canais de parametrização e são diferenciados por cor, sendo eles Verde, Amarelo, Vermelho ou Cinza.

- Canal Verde: neste, a importação é desembaraçada automaticamente dispensando exame documental, verificação de mercadoria e entrega de documentos de despacho. O importador deve comparecer apenas à Alfândega para retirar o Comprovante de Importação.

- Canal Amarelo: é feita a conferência nos documentos de instrução da Declaração de Importação e suas informações constantes. Não constando nenhuma irregularidade, é feito o desembaraço aduaneiro e dispensada a conferência da mercadoria, caso contrário, o desembaraço apenas será feito após a conferência da mercadoria.

- Canal Vermelho: neste canal, além da conferência documental, é feita a conferência física da mercadoria, e só será desembaraçado após o exame preliminar do valor aduaneiro, exame da documentação.
- Canal Cinza: se a declaração de importação é selecionada para este canal, é realizado o exame de documentação, a verificação física da mercadoria e a aplicação de procedimentos especiais de controle aduaneiro que verificará a possibilidade de fraudes fiscais referentes ao preço da mercadoria de importação, que se dá o início do registro da declaração de importação no SISCOMEX.

CORES DE PARAMETRIZAÇÃO	
	Desembaraço automático
	Exame documental
	Exame documental / físico
	Exame documental / físico e, se for o caso: "Prestação de garantia"

Figura 2: Canais de Parametrização - Fonte: Rocha (2014)

1.4 Registro de Exportadores e Importadores (REI)

*"O que é o Registro de Exportadores e Importadores (REI)?
É um cadastro da Secretaria de Comércio Exterior que credencia o exportador ou o importador a processar suas operações de exportação e de importação no Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX). A inscrição ocorre no ato da sua primeira operação de exportação ou de importação através do sistema." (CIESP, 2007)*

O REI é uma credencial que se faz necessária às empresas que desejam realizar atividades comerciais internacionais, ela é obtida a partir da primeira operação comercial internacional que a empresa realizar, parte importante do processo.

Os processos legais para a importação de um produto devem ser seguidos de forma coerente com as exigências previamente propostas, desta forma, problemas futuros indesejados pelos empresários, que geralmente são causados por falta de documentação, como aplicação de multas e atrasos na entrega podem ser evitados.

2 – CLASSIFICAÇÃO DE MERCADORIAS

2.1 – Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias (SH)

Segundo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2014) o Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, ou apenas Sistema Harmonizado – SH, é um método utilizado para a classificação de mercadorias que se baseia em uma estrutura de códigos e descrições.

O SH foi criado em 1988 com o intuito de gerar desenvolvimento no comércio internacional, trazendo melhorias para a coleta, comparação e análise de informações relacionadas ao comércio exterior. A criação do SH também contribuiu para aprimorar a elaboração de tarifas de fretes.

O código SH é composto por seis dígitos, e, respectivamente, cada dígito refere-se à uma especificação tal como origem, matéria constitutiva e aplicação.



Figura 3: O Mundo Sincronizado - Fonte: Dias (2014)

2.2 – Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM)



Figura 4: Países Participantes do MERCOSUL - Fonte: Wikipédia (2014)

No ano de 1995, os países Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai adotaram uma forma de classificação chamada Nomenclatura Comum do MERCOSUL – NCM. Essa nomenclatura tem como base o código SH, e diferencia-se pelo acréscimo de dois dígitos no final, evidenciado na imagem a seguir.

00 00.00 .0.0

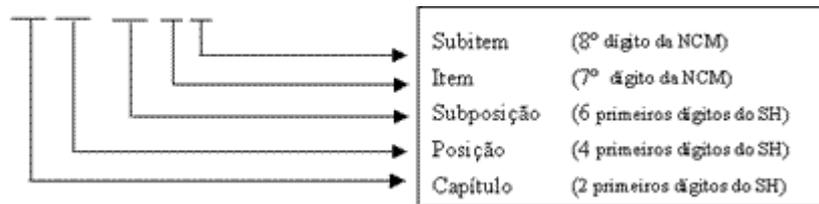


Figura 5: Estrutura e Composição do NCM - Fonte: Desenvolvimento (2014)

No momento da operação comercial, o exportador deve informar ao cliente importador, no caso, brasileiro, sobre a classificação do produto para que seja covalente à classificação indicada na documentação.

A vantagem de ter a classificação corretamente proporcional ao indicado nos documentos é a possibilidade de ocasionar certa redução no imposto de importação, ou, até mesmo, sua isenção, caso contrário, multas podem ser aplicadas. Para isso, é necessário que o exportador conheça os benefícios tributários do produto exportado para o mercado brasileiro, gerando redução de custos e aumentando a competitividade frente aos concorrentes.

Para exemplificar a classificação, escolheu-se o fio de filamento contínuo de poliéster 150/48 que pode ser HIM (urdume de alto entrelaçamento), NIM (trama sem entrelaçamento) ou SIM (fio com médio entrelaçamento), como modelo. Desta forma destacará a classificação correta e qual o significado de cada número do código para este fio específico.

5402.33.10

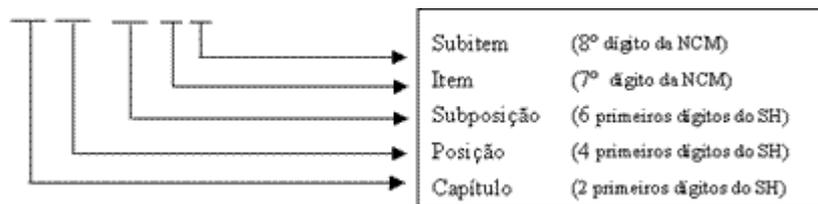


Figura 6: Estrutura e Composição do NCM - Fonte: Desenvolvimento (2014)

Segundo o site Cosmos, o código referente a este produto é:

54 - Filamentos sintéticos ou artificiais

5402 - Fios de filamentos sintéticos (exceto linhas para costurar)

5402.3 - Fios texturizados

5402.33 - De poliésteres

5402.33.10 – Crus

O NCM tem como objetivo identificar por meio de código, o produto que está sendo importado ou exportado. Porém, muitos produtos que recebem os dois últimos dígitos referentes à nomenclatura comum do MERCOSUL, ficam titulados como outros. Isto acontece pelo fato de não existir números suficientes para a total descrição do produto.

Devido a isto a CAMEX, por meio de seu conselho de Ministros instituíram o GND – Grupo de Detalhamento de Nomenclatura com o objetivo de atribuir em âmbito nacional, o acréscimo de quatro dígitos no código NCM. Desta forma, os produtos seriam mais bem especificados e descritos.

Para os que se interessam fazer importação, o acréscimo de 4 dígitos no código ajudará quando se diz respeito a tributação, pois a atuação sobre erros na classificação e descrição de produtos é frequente.

As penalidades ocorrem quando se dá conferência física ou documental da mercadoria, realizada por um auditor fiscal da Receita Federal, e verificado que a classificação do produto não esta de acordo com a classificação tarifária, então é solicitada a reclassificação do produto.

Em casos recorrentes de reclassificação, são incluídas taxas no valor do produto. Segundo o artigo 711 do RA 6.759/2009, no caso de discordância entre a classificação real do produto e a classificação presente na documentação, será aplicada multa de 1% do valor aduaneiro. Se, por ventura, existir diferença nos tributos entre as NCMs, o valor correspondido deve ser recolhido juntamente com a multa sobre este valor de 37,5%, segundo o artigo 711 do RA 6.759/2009. Todo este processo ocorre através de uma solicitação de retificação de DI (Declaração de Importação). Para ficar clara a aplicação da multa e o que é uma solicitação de retificação de DI, se expressa o documento abaixo:

Imaginemos que um produto X está sendo importado. Em sua NCM expressa na DI, o valor correspondente é de R\$ 10,00, e, após a conferência documental ou física, notou-se que a classificação foi feita de forma incorreta, e o NCM correspondente do produto X é equivalente a R\$ 15,00. Neste caso, a solicitação de retificação de DI será feita, e será aplicada a multa de 1% dos R\$ 10,00, deverá ser abatida a diferença entre os valores que é de R\$ 5,00, e pago mais 37,5% do valor que corresponde à diferença.

A frequência dos erros na classificação do produto abre um mercado interessante de assessoria na área para profissionais que possuem especialização e tenham conhecimento técnico em produtos têxteis.

3 – A PESQUISA

3.1 – Problemas Encontrados no Momento da Importação

Neste trabalho foi realizada uma pesquisa de campo onde foram entrevistadas nove empresas que trabalham e realizam a importação de fios de poliéster.

Para as empresas escolhidas para a pesquisa, foram apresentadas 10 alternativas com possíveis problemas encontrados em suas operações comerciais de importação. A seguir serão destacados os itens escolhidos.

Falta de comunicação com o fornecedor – a falta de comunicação com o fornecedor é um problema que pode ser evitado com cuidados básicos como manter atualizado o cadastro do fornecedor, manter contato para acompanhamento da operação comercial e ser transparente em informações necessárias para que a entrega aconteça sem problemas.

Problemas de logística (Nacional/Internacional) – os transportes podem acontecer via aérea, fluvial (rios), lacustre (lagos), marítima (mar) e terrestre (ferroviário e rodoviário).

O transporte de cargas pode ser realizado de várias maneiras, trazendo as responsabilidades tanto para o exportador como para o importador. Para isto foram criados os INCOTERMS que serão explicados a seguir.

Segundo o Manual Básico de Importação do CIESP, INCOTERMS são regras internacionais, uniformes e imparciais que definem as obrigações e direitos tanto do importador como do exportador presentes no contrato da operação, determinando as condições de entrega da mercadoria vendida. Essas regras agregadas ao contrato principal da operação de venda passam a ter força legal e jurídica precisamente definida, formando assim a base de uma negociação internacional. A seguir será evidenciado cada termo utilizado para indicar qual o acordo definido na negociação, e que define as obrigações de cada parte da operação.

EX Works – Na Origem - O produto e a fatura devem estar à disposição do importador no estabelecimento do exportador. Todas as despesas e quaisquer

perdas e danos a partir da entrega da mercadoria, inclusive o seu despacho para o exterior, são de responsabilidade do importador. Quando solicitado, o exportador deverá prestar ao importador assistência na obtenção de documentos para o despacho do produto.

FCA – *Free Carrier* – Livre no Transportador: O importador recebe a mercadoria quando é colocada sob a custódia do transportador por ele contratado no local indicado. Esse termo pode ser utilizado em qualquer modalidade de transporte, inclusive multimodal.

FAS – *Free Alongside Ship* – Livre ao Lado do Navio: A entrega da mercadoria ao importador se dá no costado do navio ou embarcação no porto de embarque. A partir desse momento o importador assume todos os riscos devendo pagar, inclusive, as despesas de colocação da mercadoria dentro do navio. Este termo só pode ser utilizado no transporte marítimo, de cabotagem e hidrovia de interior.

FOB – *Free on Board* – Livre a Bordo: A entrega da mercadoria ao importador ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar a amurada), no porto de embarque. Ao importador cabem as despesas e os riscos de perda ou dano do produto a partir do momento que a mercadoria transpuser a amurada do navio. Este termo só pode ser usado para transportes marítimo, de cabotagem e hidrovia de interior.

CFR – *Cost and Freight* – Custo e Frete: A entrega da mercadoria ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar a amurada) contratada pelo vendedor no porto de embarque. O importador deve arcar com as despesas de seguro e de desembarque da mercadoria. Esta condição determina que o exportador desembarce as mercadorias para exportação. Este termo só pode ser utilizado para os transportes marítimo, de cabotagem e hidrovia de interior.

CIF – *Cost, Insurance and Freight* – Custo, Seguro e Frete: A entrega da mercadoria ao importador ocorre a bordo do navio ou embarcação (cruzar a amurada) no porto de embarque, sendo o transporte e o seguro contratados pelo vendedor. A responsabilidade do exportador cessa no momento em que o produto cruza a amurada do navio no porto de destino. Este termo só pode ser utilizado para transportes marítimo e de cabotagem.

CPT – *Carriage Paid to* – Transporte pago até...: O importador recebe a mercadoria no transportador contratado pelo vendedor estrangeiro, que promoverá a vinda da mercadoria para o país. Dessa forma, o risco de perda ou dano dos bens, assim como quaisquer aumentos de custos, são transferidos do exportador para o importador quando as mercadorias forem entregues à custódia do importador. Este termo exige que o vendedor proceda ao desembarço das mercadorias para exportação, além disso, pode ser utilizado para qualquer tipo de transporte, inclusive o multimodal.

CIP – *Carriage and Insurance Paid to* – Transportes e Seguros pagos até...: A entrega da mercadoria ao importador se dá no estabelecimento do transportador, que promoverá sua vinda para o país, sendo o transporte e o seguro contratados pelo o vendedor. O termo CIP exige do vendedor o desembarço das mercadorias para exportação. Esta condição pode ser utilizada para qualquer tipo de transporte, inclusive o multimodal.

DAF – *Delivered at Frontier* – Entregue na Fronteira: A entrega da mercadoria ao importador ocorre na fronteira comercial normalmente, fronteira aduaneira adotada pelas partes, colocando-a à disposição do comprador, no meio de transporte chegado e não desembarcado, desembarçada para exportação. Para que o vendedor seja responsável pelo desembarque da mercadoria, arcando com os riscos e custos desse procedimento, isto deve ser expresso no contrato de venda. Esse termo deve ser utilizado somente para o transporte terrestre, para o marítimo utilizar DES ou DEQ.

DES – *Delivered Ex-Ship*: A entrega da mercadoria ao importador ocorre no porto de descarga, a bordo do navio. O exportador assume integralmente todos os riscos e despesas até aquele ponto no exterior. Os custos e riscos do desembarque das mercadorias são por conta do comprador. Esta condição somente pode ser utilizada em transportes marítimos, de cabotagem e hidrovias de interior.

DEQ – *Delivered EX Quay* – Entregue no Cais: A entrega da mercadoria ao importador ocorre no porto de descarga, no cais. Se o vendedor for investido da obrigação de pagar todos ou parte dos custos de desembarque e desembarço da mercadoria isto deve ser expresso no contrato de venda. Essa condição só pode ser utilizada para transporte marítimo, de cabotagem e hidrovias de interior.

DDU – *Delivered Duty Unpaid* – Entregue com Direitos não Pagos: O importador recebe a mercadoria em determinado ponto do território brasileiro ajustado com o vendedor (armazém, fábrica do comprador, etc.). O exportador assume todas as despesas e riscos para levar a mercadoria até o destino indicado, exceto os gastos com pagamento de direitos aduaneiros, impostos e demais encargos de importação. Esse termo pode ser usado independentemente da modalidade de transportes escolhida.

DDP – *Delivered Duty Paid* – Entregue com Direitos Pagos: A entrega da mercadoria ao importador com os direitos de entrada já pagos ocorre em ponto designado do território brasileiro. Não é de responsabilidade do exportador, porém, o desembarque da mercadoria. O exportador é responsável também pelo frete interno do local de desembarque até o local designado pelo importador. Se as partes desejarem excluir das obrigações do vendedor alguns dos custos pagáveis na importação, isto deve ser expresso no contrato de venda. Esse termo pode ser utilizado com qualquer modalidade de transporte. Trata-se do INCOTERM que estabelece o maior grau de compromisso para o exportador, porém, não deve ser usado se o vendedor for incapaz, direta ou indiretamente, de obter a licença de importação.

Os problemas de logística afetam a competitividade no Brasil, principalmente em abrangência nacional. Inúmeras vezes as transportadoras brasileiras recebem reclamações sobre cargas que foram danificadas, deve-se analisar se a avaria aconteceu de forma que o produto não possa ser utilizado, caso contrário deve ser relatado, e a transportadora assumir as despesas. Outro motivo de preocupação para os empresários brasileiros são os atrasos que deixam de cumprir os prazos estimados. Pode-se afirmar que um dos motivos disso são as péssimas condições e a falta de investimentos para melhoria das vias de transporte, e, outro motivo do atraso pode ser a falta de profissionalismo encontrado dentro de transportadoras no comprometimento com os prazos estipulados.



Figura 7: Porto de Itajaí, Santa Catarina - Fonte: Spautz (2014)

O problema tributário que a empresa pode encontrar no momento da importação está diretamente ligado à sua condição perante os órgãos que gerenciam o setor de comércio exterior brasileiro. O correto pagamento das taxas que incidem sobre o produto e a apresentação da documentação necessários dentro do prazo podem evitar problemas futuros como o pagamento de multas e atrasos na entrega. Segundo Portal Tributário (2014), os impostos que incidem em uma importação e devem ser pagos pelas empresas para ter o status regularizado estão expressos a seguir.

- II (Imposto sobre Importação) - calculado sobre o valor aduaneiro, com alíquotas variáveis.
- IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) - calculado conforme a Tabela do IPI.
- ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), alíquota variável segundo as alíquotas vigentes no Estado em que o desembaraço aduaneiro é procedido.
- PIS - Importação (Lei 10.865/2004) - alíquota geral de 1,65%, existindo alíquotas específicas para determinados produtos.
- COFINS - Importação (Lei 10.865/2004) - alíquota geral de 7,6%, existindo alíquotas específicas para determinados produtos.

- ISS (Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza) - alíquota de 5% sobre a importação de serviços provenientes do exterior do País, especificados na Lei Complementar 116/2003.
- IOF - Imposto sobre Operações de Câmbio - devido sobre a compra de moeda estrangeira, na liquidação da operação de câmbio para pagamento da importação de serviços, devido à alíquota de 0,38%.

Outro problema encontrado é a demora que algumas cargas têm no momento de sua liberação nos portos. Este problema, na maior parte dos casos, ocorre pela falta de documentação ou problemas com a classificação dos produtos que não condiz com o que está expresso na nota fiscal. Pode ocorrer também por falta de pagamento de tributos. Pode causar atrasos de produção e, conseqüentemente, atraso no atendimento do cliente.

A confiança dos empresários brasileiros de que o fornecedor atenderá de forma correta as especificações de produto, cumprirá o prazo de entrega conforme combinado no fechamento da negociação e que manterá a qualidade do produto assim como foi lhe apresentado no momento da negociação, são alguns fatores levados em conta e que geram receio na hora de fechar negócio.

Como citado acima, a qualidade do produto pode ser um problema para quem realiza a importação de matéria prima e depende de que as especificações do produto sejam coniventes ao que foi encomendado. Pode ocorrer pelo fato de falta de comunicação ou por algum problema na produção da matéria prima, e, quando se faz a amostragem para verificação da qualidade do lote, é avaliada uma parcela que está dentro dos parâmetros da qualidade, correndo o risco de a parcela não avaliada não corresponder a estes parâmetros. Quando se tem este tipo de problema, o atraso na produção é eminente.

A falta de comunicação com o fornecedor é um fator preocupante para os empresários. Devido a distância, que mesmo com a tecnologia atual que reduz a distância entre os lados no mundo incluindo a comunicação, alguns encontram dificuldade de contato com o fornecedor, com qualquer finalidade, seja por dados técnicos, encomendas, etc. Este fato é um dos motivos de existirem problemas na operação comercial.

Para que uma empresa não corra risco de falta de matéria prima, deve trabalhar sempre com estoque, até mesmo pelo motivo de atraso de alguma entrega ou falta do produto no fornecedor. Porém, pode ocorrer de a empresa fazer a compra e o estoque atender a demanda dos seus pedidos e sobrar material, o que contradiz o que haviam planejado, e, então, quando o lote de matéria prima chega, o empresário se encontra numa situação muitas vezes de desespero, pois não há espaço para o armazenamento, tendo como saída se adaptar à situação improvisando locais de estoque.



Figura 8: Armazenamento de Mercadoria - Fonte: Armazenagem (2014)

3.2 – A Pesquisa com Empresas que Utilizam Fio de Poliéster

A pesquisa foi realizada via e-mail e telefone com os responsáveis pela compra de fios em cada empresa, com o intuito de descobrir quais seriam os principais problemas encontrados pelos empresários no momento de fazer uma operação comercial de importação envolvendo o fio caracterizado.

Para isto, foi apresentada uma pergunta com 10 alternativas onde os empresários teriam de optar por apenas três destas. A pergunta feita foi a seguinte:

“Abaixo temos 10 motivos que podem causar problemas no momento da importação, sendo assim, assinale três dos quais você, como cliente, considera os principais motivos que causam problemas ao decorrer do processo e no pós-importação.”

Para esta pergunta foram criadas 10 alternativas de resposta:

- a) Falta Comunicação com o fornecedor
- b) Problema de Logística Internacional (transporte de país fornecedor para Brasil)
- c) Problemas Tributários
- d) Demora na Liberação da Carga p/ entrega
- e) Problema de Logística Nacional (transporte do porto até cliente)
- f) Falta de espaço para Armazenamento da Mercadoria
- g) Falta de Confiança com o fornecedor externo
- h) Problemas com qualidade dos produtos (produto recebido não atende às especificações ou é de baixa qualidade)
- i) Relação comercial com a empresa importadora (falta de crédito, dificuldade na negociação, etc.)
- j) Outros

3.3 – Resultados da Pesquisa

O resultado da pesquisa pode ser visualizado no gráfico a seguir.

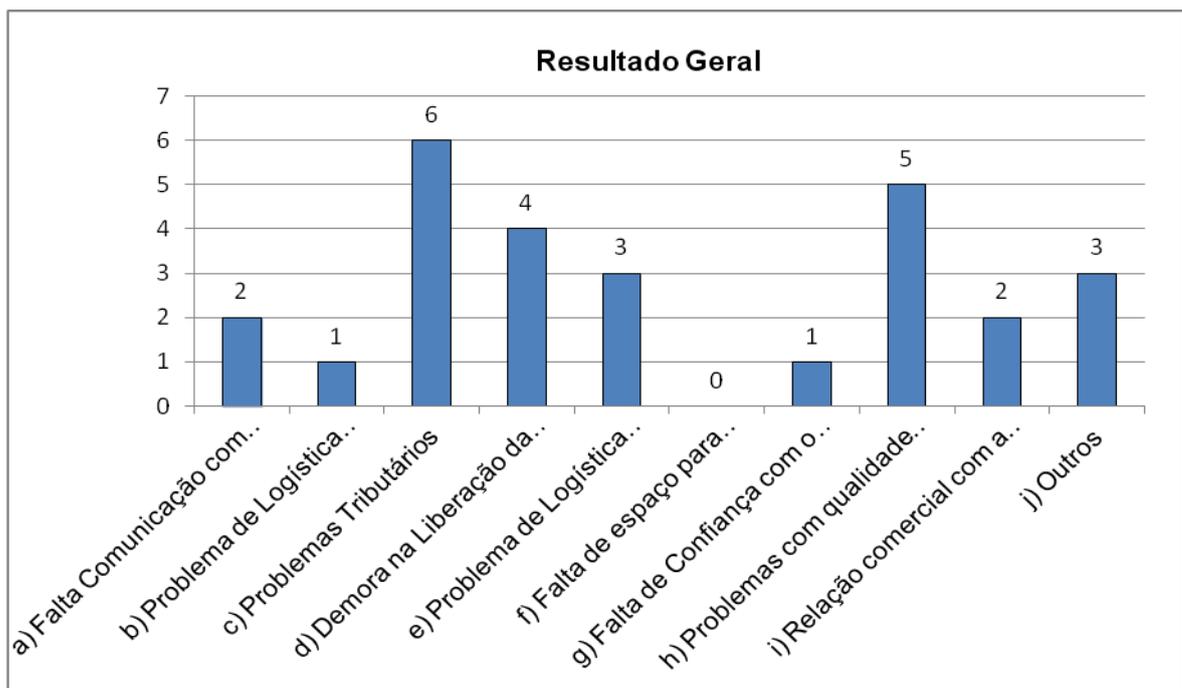


Figura 9: Gráfico de Resultados Gerais - Fonte: Pesquisa de campo (2014)

A partir deste gráfico, temos a visão geral dos problemas encontrados pelos clientes importadores. Após a conclusão da pesquisa definiu-se que os 2 principais problemas encontrados são:

1. Problemas Tributários
2. Problemas com a Qualidade do Produto

Pode-se avaliar a pontuação dos problemas a partir do gráfico abaixo.

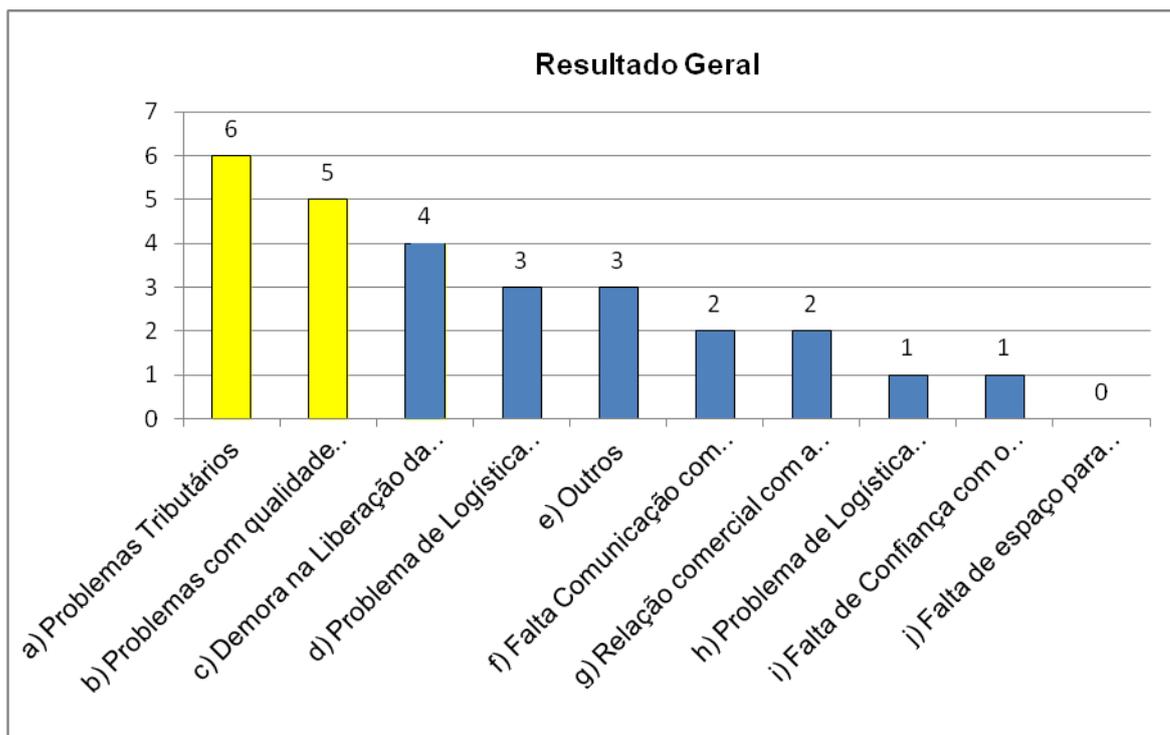


Figura 10: Gráfico de Problemas Mais Frequentes - Fonte: Pesquisa de Campo (2014)

3.4 – Análises das Dificuldades

Para a avaliação e apresentação de soluções para cada motivo causador de problemas nas importações, será utilizado o Diagrama de Ishikawa.

Também conhecido como Diagrama de Causa e Efeito ou Espinha de Peixe, é uma ferramenta de qualidade que foi criada em 1943 pelo engenheiro químico Kaoru Ishikawa, e tem como objetivo estruturar de uma forma hierárquica das causas de determinado problema ou melhoria de processos diversos, principalmente industriais.

Após da elaboração os diagramas ficaram da seguinte forma:

Primeiro Problema: Problemas Tributários

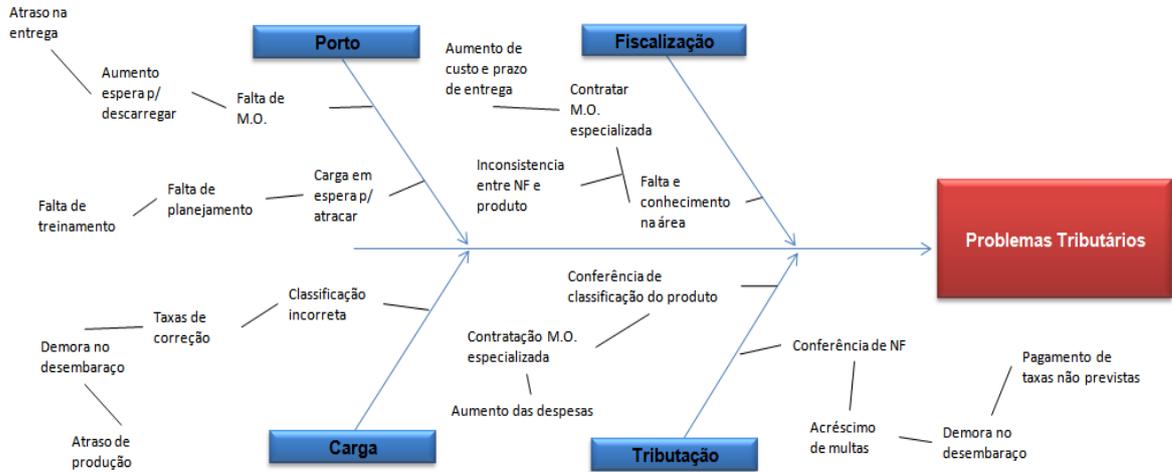


Figura 11: Diagrama de Ishikawa: Problemas Tributários - Fonte: Dados Pessoais (2014)

Segundo Problema: Problemas com qualidade dos produtos

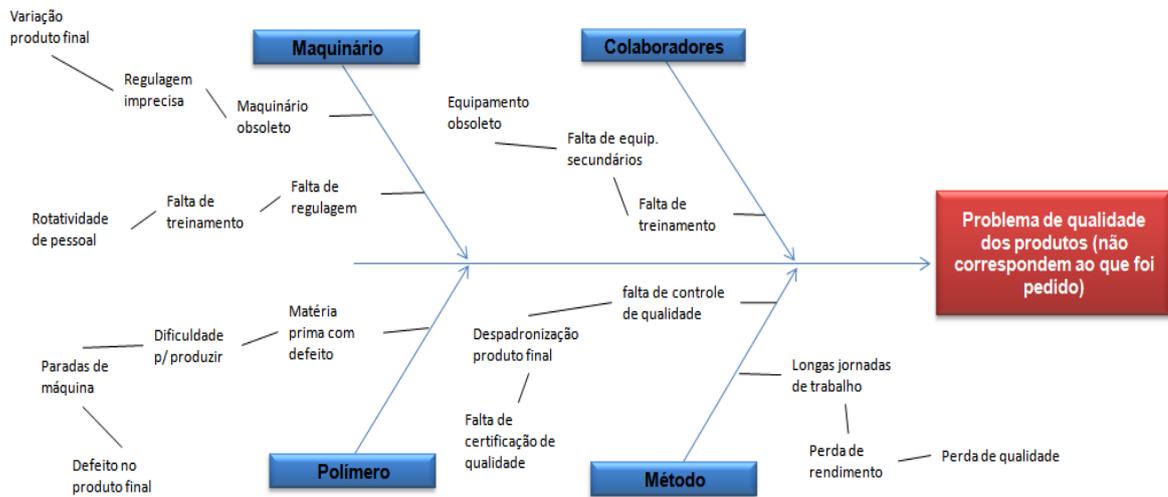


Figura 12: Diagrama de Ishikawa: Problemas de Qualidade - Fonte: Dados Pessoais (2014)

3.5 – Propostas Sugestivas

Após esta etapa, realizamos a identificação da causa principal de cada um dos dois piores problemas a fim de apresentar propostas sugestivas para tais dificuldades encontradas.

A principal dificuldade expressa pelos entrevistados foram os problemas tributários encontrados no momento da importação. Através do diagrama de Ishikawa podemos encontrar a causa efetiva desta dificuldade, e, desta forma, encontrar soluções para evitá-la ou amenizar seus efeitos em uma eventual ocorrência.

A seguir deve-se observar em destaque a causa identificada como principal.

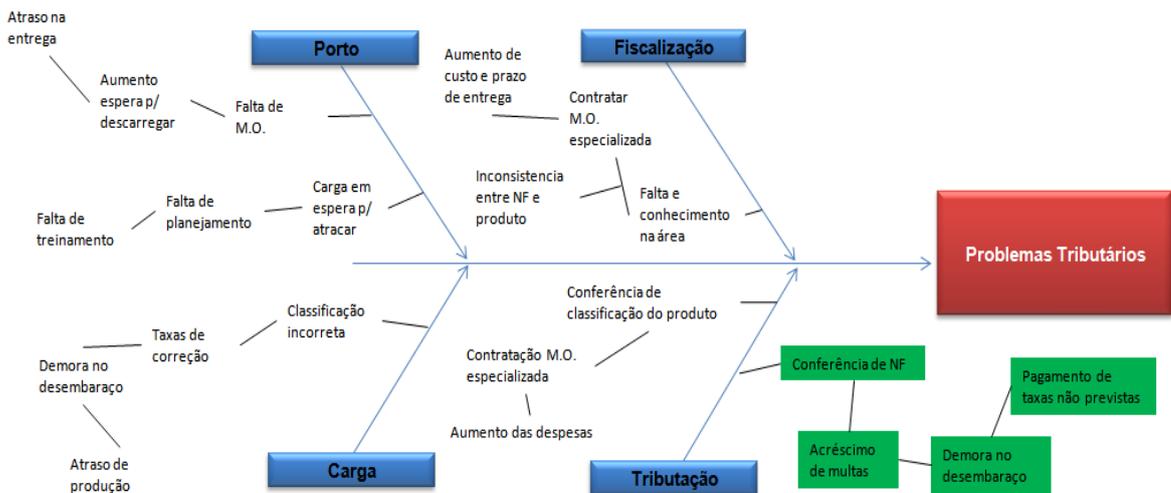


Figura 13: Diagrama de Ishikawa: Problemas Tributários - Fonte: Dados Pessoais (2014)

Como observado, a causa encontrada foi relacionada à Tributação. A conferência de nota fiscal quando o produto chega ao porto ocorre quando a empresa importadora não possui uma credencial que inclui no despacho aduaneiro expresso, mais conhecido como Linha Azul. Para que a empresa tenha esta credencial, deve atender à uma serie de requisitos como auditorias fiscais,

tendo assim maior eficácia e rapidez nos desembaraços das cargas, incluindo toda a importação feita por ela no canal de parametrização verde, onde todo o desembaraço se dá de forma automática. Para estes que se incluem em um dos outros três canais de parametrização, é realizada a conferência dos documentos e da carga quando for solicitado, de acordo com o canal incluído. Desta forma podem ser encontrados pelos fiscais da Receita Federal Brasileira, erros na emissão da nota fiscal como valores, classificação de produtos, CNPJ, razão social, etc.

Estes erros são frequentes e podem ser evitados com uma boa comunicação com o fornecedor de produtos.

Uma forma de isto acontecer é realizar o envio da nota fiscal para que o cliente faça a conferência ou a confirmação dos dados cadastrais do cliente, para assim, se necessário, fazer a correção dos dados presentes no documento. Esta é uma maneira de evitar ser multado por esta natureza de erros cadastrais e ter um aumento significativo de gastos com M.O especializada, uma vez que os fiscais que realizam este tipo de conferência não têm conhecimentos técnicos para realizar a correta análise de classificação no caso desta gerar dúvidas no fiscal.

Se por ventura vier a ocorrer este tipo de problema, a saída para o empresário importador é conhecer algum profissional credenciado para que faça a prestação do serviço. Assim o produto será submetido a testes para ter sua correta classificação, podendo ou não receber punição por erro de classificação. Algo que irá ajudar muito os importadores que poderão utilizar a lei a favor de si mesmo, como citado acima no texto, é o acréscimo de quatro dígitos no código NCM, para que a classificação seja mais especificada possível, pois, em parte dos casos de punições entendidas como erros de classificação, são devido a parcial ou nenhuma especificação correta do produto, visto que temos uma gama muito grande de produtos que circulam no MERCOSUL.

Problemas com a qualidade dos produtos foi o segundo maior problema para as empresas que trabalham com matéria prima importada.

Através da elaboração do diagrama de Ishikawa para este, pode-se encontrar causas plausíveis em todos os aspectos, seja mão-de-obra, método,

máquina e matéria prima. Segue destacada a causa provável dos problemas de qualidade nos produtos.

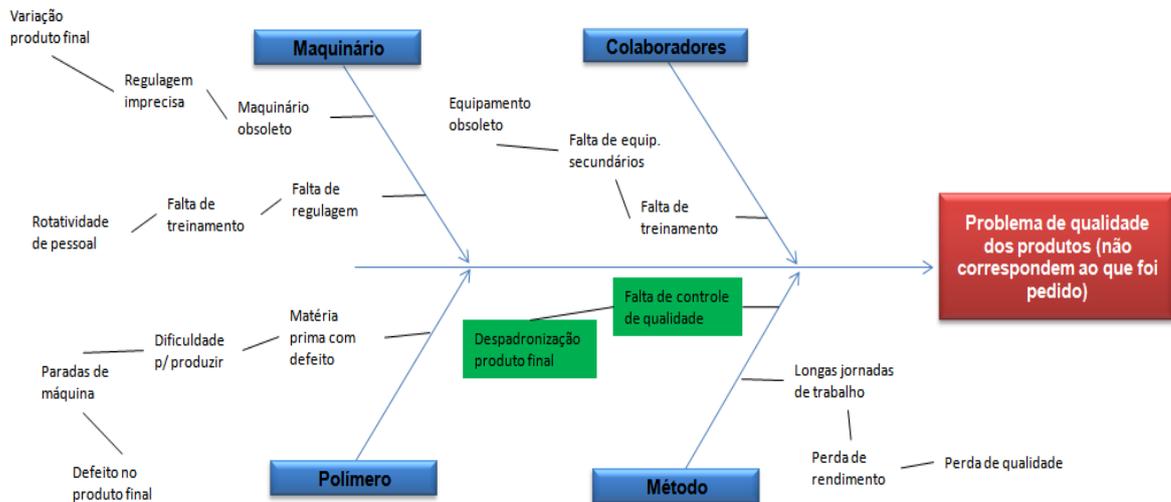


Figura 14: Diagrama de Ishikawa: Problemas de Qualidade - Fonte: Dados Pessoais (2014)

As causas relacionadas a método de trabalho na fabricação do fio de poliéster foram entendidas como principal causador de problemas na qualidade do produto final.

Pode se considerar que problema de qualidade no fio de poliéster vai encadear uma bola de neve dentro da produção do utilizador deste.

Para evitar ser vítima deste transtorno, cabe ao empresário interessado em importar o fio, que conheça seu fornecedor, ou que já tenha outras experiências de comércio com ele, sabendo assim que o produto tem qualidade garantida.

Caso contrário, se é a primeira transação feita com um novo fornecedor, o empresário deve pedir referências a pessoas do meio de comércio exterior da área, buscando a confiabilidade em qualidade como eventuais problemas na matéria prima, aproveitamento do produto, prazo de entrega, etc., também, se for da vontade e necessidade do cliente, pedir pequenos lotes para o fornecedor para que realizem testes do produto, o que é considerado o mais indicado a fazer mesmo tendo boas referências, pois, para sua produção, o produto pode não ser o adequado mesmo tendo as especificações exigidas.

Na fase de teste, o produto deve ser acompanhado desde sua chegada a indústria até a aprovação do cliente, pois, mesmo informando todas as especificações que a matéria prima deve conter ao seu fornecedor, por motivos de falta de controle de qualidade, a despadronização do produto pode ocorrer, causando assim diferenças deste em um mesmo lote, o que gera muitos transtornos aos clientes brasileiros.

A variação dentro de um mesmo lote é um problema gravíssimo, por isso o cliente importador deve ter cautela em escolher seus fornecedores, exigindo certificados de qualidade como ISO 9000, que garantirão um padrão em seu produto.

Caso um empresário se depare com este tipo de problema, terá de se adaptar a situação.

Mesmo com o controle de qualidade do fio, os fornecedores avaliam amostras do lote, e pode-se deparar com outra parcela não avaliada com defeito, gerando assim o PDCA para a identificação e solução do problema.

Quando a mercadoria chega à fábrica, é muito raro acontecer de o cliente devolver o produto, pois, para ele, sairá mais caro a perda de produção do que gerar formas para produzir com o que foi fornecido. Alguns casos quando a quantidade pedida é muito grande e o produto chega por partes, pode acontecer de o cliente cancelar a segunda remessa do encomendado, se encontrar defeito no que já foi recebido.

Cabe às empresas sempre estar preparadas para se adaptar caso ocorra problemas como este, pois são máquinas que produzem o fio, e máquinas também falham. Assim, cada empresa tem sua forma de se adaptar aos diversos contratempos que podem surgir durante seu tempo útil.

CONCLUSÃO

Este trabalho abordou problemas encontrados na importação de fios de poliéster, buscou-se estudar e revelar a importância das importações e seus problemas em relação a correta classificação, documentação, tributação, etc.

A atividade de importação é um meio complexo de se fazer parte. Isto se dá ao número de pré-requisitos que a empresa deve atender, aos tributos que se deve submeter a pagar, tempo e planejamento, portanto, este trabalho buscou expressar todo o trâmite envolvido em uma importação, evidenciando todas as exigências que a empresa tem de atender como registros em órgão gestores, os canais de parametrização e como deve ser feita a correta classificação dos produtos importados por meio do NCM de forma que evitem punições futuras por erro neste, e em caso de ocorrerem as punições, como elas são aplicadas.

Paralelamente a este estudo, foi realizada uma pesquisa para tornar visíveis as dificuldades que os empresários brasileiros do setor têxtil que trabalham com fio de poliéster e realizam a importação desta matéria prima encontram durante o processo comercial de importação. Após a pesquisa de campo por meio de entrevistas com proprietários de empresas que trabalham com poliéster, foram catalogados os problemas mais recorrentes, e os encontrados foram problemas tributários e problemas na qualidade dos produtos.

Seguidamente, foi realizado um estudo de causa relacionado a método, mão-de-obra, maquinário e matéria prima, utilizando o diagrama de Ishikawa, para identificar as principais causas do problema catalogado. Assim, apresentaram-se sugestões para evitar estes problemas e soluções caso estes venham a acontecer.

Com o estudo realizado, espera-se contribuir para que as empresas que realizam importação do fio de poliéster tenham um melhor entendimento e consigam vencer as dificuldades neste tipo de operação comercial.

Bibliografia

AGUIAR NETO, Pedro Pita. **Fibras Têxteis**. Rio de Janeiro: Senai/cetiqt, 1996.

BRASIL TÊXTIL: Relatório Setorial da Indústria Têxtil Brasileira. São Paulo: lemi - Instituto de Estudos e Marketing Industrial, 2014.

SANTOS, Grupo V.. **Radar**. Disponível em: <http://www.vsantos.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=76&Itemid=71>. Acesso em: 16 set. 2014

MDIC. **Comércio Exterior - REI**. 2014. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=257>>. Acesso em: 17 set. 2014.

SCHUALM. **Órgãos com Atuação no Comércio Exterior**. Disponível em: <<http://www.schualm.com.br/8fipe.htm>>. Acesso em: 18 set. 2014.

FEDERAL, Secretaria da Receita. **Governo cria a Receita Federal do Brasil**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/automaticoSRFSinot/2005/07/25/2005_07_25_17_10_15_710197234.html>. Acesso em: 18 set. 2014.

COSTA NETO, Pedro Luiz; GUSMÃO, NilzethNeres. Uma Visão da Qualidade na Cadeia Têxtil em Empresas de Pequeno e Médio Porte. In: CONGRESSO NACIONAL DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO, 4., 2008, Niterói. **Anais...**. Niterói: Unip, 2008. p. 5 - 5. Disponível em: <http://www.excelenciaemgestao.org/Portals/2/documents/cneg4/anais/T7_0013_0123.pdf>. Acesso em: 23 set. 2014.

FAZENDA, Receita da. **LINHA AZUL - Despacho Aduaneiro Expresso**. Disponível em: <[http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/linhaazul/orientgerais.htm#O que é a Linha Azul](http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/linhaazul/orientgerais.htm#O%20que%20%C3%A9%20a%20Linha%20Azul)>. Acesso em: 23 set. 2014.

PORTOPÉDIA. **O que são os Canais de Parametrização?** Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/o-que-sao-os-canais-de-parametrizacao-78859>>. Acesso em: 23 set. 2014.

MESQUITA FILHO, Júlio de. **Manual de Importação da Unesp.** Disponível em: <<http://www.unesp.br/prad/importacao/manual-importacao.pdf>>. Acesso em: 24 set. 2014.

FAZENDA, Receita da. **Glossário.** Disponível em: <<http://www4.receita.fazenda.gov.br/simulador/glossario.html>>. Acesso em: 24 set. 2014.

EXTERIOR, Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio. **Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).** Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1090>>. Acesso em: 24 set. 2014.

CIESP. **Manual Básico de Importação.** São Paulo: Ciesp, 2007.

CIESP. **Manual Básico Sobre Nomenclatura e Classificação de Mercadorias.** São Paulo: Ciesp, 2007.

ROCHA, Aparecido Mendes. **Brasil: Canais de parametrização na importação:** Conheça o procedimento em síntese.. Disponível em: <<http://comercioexteriordescomplicado.wordpress.com/2013/08/02/brasil-canais-de-parametrizacao-na-importacao-conheca-o-procedimento-em-sintese/>>. Acesso em: 15 out. 2014.

HUNTER, Trade. **RADAR.** Disponível em: <<http://tradehuntercomex.com/servicos/radar/>>. Acesso em: 15 out. 2014.

FEDERAL, Receita. **Habilitação no Siscomex - Modalidade Simplificada de Pequena Monta.** Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/siscomex/modalidsimplifpeqmonta.htm>>. Acesso em: 17 out. 2014.

TRIBUTÁRIO, Equipe Portal. **Incidência de Tributos na Importação.** Disponível em: <<http://www.portaltributario.com.br/artigos/tributosimportacao.htm>>. Acesso em: 29 out. 2014.

DIAS, Mauro Lourenço. **Um Projeto Para o Comércio Exterior.** Disponível em: <<http://www.internationalforeigntrade.com/page.php?nid=11531#.VD68vPldVS0>>. Acesso em: 15 out. 2014.

WIKIPÉDIA. **Mercado Comum do Sul.** Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Portal:Mercosul>>. Acesso em: 15 out. 2014.

DESENVOLVIMENTO, Ministério do. **Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).** Disponível em: <<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1090>>. Acesso em: 24 set. 2014.

COSMOS. **Tributação de NCM 5402.33.10 Crus.** Disponível em: <<http://cosmos.bluesoft.com.br/ncms/54023310-crus>>. Acesso em: 29 set. 2014.

SPAUTZ, Dagmara. **Porto de Itajaí estima que 4,5 mil contêineres deixaram de ser movimentados com a greve.** Disponível em: <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/noticia/2011/10/porto-de-itajai-estima-que-4-5-mil-containers-deixaram-de-ser-movimentados-com-a-greve-3546253.html>>. Acesso em: 31 out. 2014.

ARMAZENAGENS, Conhecimento da. **Estrutura Porta Pálete.** Disponível em: <<http://conhecimentosdaarmazenagem.blogspot.com.br/p/estrutura-porta-palete.html>>. Acesso em: 15 out. 2014.