

Área temática: Operações

Análise do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul (Despacho Aduaneiro Expresso) e de sua contribuição para o desempenho exportador

AUTORES

GIVAN APARECIDO FORTUOSO DA SILVA

PUC-SP

givan_fortuoso@uol.com.br

STELLA MARIN DE AQUINO

Universidade Presbiteriana Mackenzie

stellamarin_23@hotmail.com

GEORGIA PEREZ HARTER

Universidade Presbiteriana Mackenzie

geharter@hotmail.com

RESUMO

O trabalho tem como objetivo identificar se o Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul contribui para o desempenho exportador das empresas habilitadas. A pesquisa de cunho exploratório fez uso de uma amostra de seis empresas que utilizam o citado regime. Para o tratamento dos dados foram aplicadas técnicas de estatística descritiva e de análise de conteúdo, tendo como resultado a percepção da associação entre o desempenho exportador das empresas da amostra e a adoção do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul. Com a pesquisa pode-se constatar que as empresas buscam com a adoção do regime um ganho logístico em relação ao tempo e ao prazo na importação de suas mercadorias e com isso mais competitividade. Os benefícios percebidos pelas empresas pesquisadas têm relação direta com as motivações: redução do tempo e dos custos logísticos. O grau de satisfação das empresas com o Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul foi absoluto. Constatou-se também que a infra-estrutura logística e a burocracia aduaneira são os principais entraves no processo de despacho aduaneiro na importação. Em relação aos entraves para implementação do regime foi verificado que as exigências burocráticas e legais e os custos foram os destacados pelas empresas estudadas.

Palavras-chave: Regimes Aduaneiros, Linha Azul, Desempenho exportador.

ABSTRACT

This paper has as objective to identify if the “Blue Line’s Special Customs Regimen” contribute to the Export Performance in the empowered companies. The research which maintain this work, collected thru an explore research, a sample of 6 executive which works in companies that utilize this regimen. To the data treatment, was applied techniques of describe statistic and content analysis, having as revealed results that: there is a kind of association between the adoption of the “Blue Line’s Special Customs Regimen” and Export Performance. In accordance with the research, the companies look for with regimen adoption, a gain logistical arrangements for the time period and the import of their goods and thus more

competitiveness. The benefits perceived by the companies studied have a direct relationship with the motivations: reducing the time and logistical costs. The degree of satisfaction of businesses with the “Blue Line’s Special Customs Regimen” was absolute. Verifying also that the logistics infrastructure and customs bureaucracy are the main obstacles in the process of customs despatch on import. Regarding barriers to implementation of the regimen was verified that the requirements bureaucratic and legal and costs have been posted by the companies studied.

Key words: Customs Regimen, Blue Line, Export Performance.

1 INTRODUÇÃO

Os regimes aduaneiros especiais foram criados pelo governo federal a fim de que a indústria nacional se mantenha ativa no comércio exterior, melhorando consistentemente a balança comercial do país, fator importante para o crescimento e fomento econômico (PUCCI, 2003). O Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul é um dos regimes criado pelo governo federal com o intuito de reduzir o tempo das liberações das mercadorias de empresas que operam no comércio exterior mediante a racionalização da movimentação da carga, nas operações de importação, exportação e de trânsito aduaneiro, sem comprometer os controles (RECEITA FEDERAL DO BRASIL - RFB, 2008).

Considerando o exposto o presente trabalho tem por objetivo a identificação do Regime Aduaneiro Especial de Linha azul e de sua contribuição para o desempenho exportador das empresas habilitadas. Para tal objetivo, torna-se necessário conhecer o Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul, discutindo os entraves e as motivações para a sua implementação, os benefícios propostos, e, também, os pontos de expectativa que não foram atendidos com a adoção do referido regime. Estes objetivos além de amparados em um referencial teórico foram abordados na pesquisa de campo.

2 PROBLEMA, HIPÓTESE E OBJETIVOS DA PESQUISA

2.1 Problema e hipótese da pesquisa

Considerando Acevedo e Nohara (2007) que dizem que “o problema de pesquisa, é a pergunta central sobre como os fenômenos estão relacionados” e Cruz e Ribeiro (2004) que apontam que a formulação do problema de pesquisa em forma de pergunta facilita a identificação do que deseja estudar de forma que possa ser testado, tem-se como problema de pesquisa para o presente trabalho: “*O Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul (Despacho Aduaneiro Expresso) contribui para o desempenho exportador das empresas habilitadas?*”.

A *contribuição positiva* corresponde à hipótese defendida neste trabalho.

2.2 Objetivos da pesquisa – Geral e Específicos

Para Richardson (1999) objetivos gerais definem o que o pesquisador pretende atingir com a pesquisa, deve ser único e conectado diretamente a questão da pesquisa. O presente trabalho busca *constatar se o desempenho exportador das empresas habilitadas é influenciável pelo Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul*.

Para Medeiros (2006) o objetivo específico define as etapas que o pesquisador deve seguir para alcançar os objetivos gerais, sendo que os definidos para o presente estudo:

- a. Averiguar os entraves no despacho aduaneiro de importação, do ponto de vista das empresas estudadas, para que as melhorias após a adoção do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul possam ser verificadas.
- b. Verificar os motivos que levaram as empresas a adotarem o Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul a fim de constatar a coerência entre os motivos que levaram a adoção do regime e os que de fato o governo propôs na criação do regime.
- c. Constatar os benefícios conquistados para a atividade de comércio exterior, com a adoção do referido regime por parte das empresas respondentes.

- d. Verificar junto às empresas entrevistadas da amostra a existência de pontos que não atingiram as expectativas das mesmas em relação à adoção do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul.
- e. Análise dos entraves na implementação do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Sistema aduaneiro brasileiro – definição e características

Sosa (1999, p.30) define o sistema aduaneiro “como uma espécie de membrana ou linha que circunda o seu corpo territorial, com a função de regular o que nele ingressa e egressa”.

A regulação na entrada e saída de bens/serviços do território nacional citada por Sosa (1999), ratifica o que é dito por Carluci (1996) que fala que a burocracia, a dificuldade gerada devido ao excesso de normas e regulamentos ligados às atividades de importação e exportação no Brasil, têm sido um dos grandes obstáculos para as empresas nacionais que atuam ou pretendem atuar no comércio exterior.

Um dos motivos da burocracia é a existência da grande quantidade de órgãos responsáveis pelo processo de regular a atividade de comércio exterior brasileira, fazendo com que não haja apenas uma aduana, e sim várias, na qual cada uma fica responsável por uma parte do processo na área de importação e exportação, conforme aponta o UNAFISCO SINDICAL - Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais da Receita Federal do Brasil (2006).

Para Sosa (1999, p.30) “quando as partes de um conjunto se dispersam, o nível de eficácia do sistema é drasticamente reduzido, a ponto de desfigurá-lo como tal”. Isso significa que devido aos procedimentos e normas de cada órgão não estarem interligados, a função da aduana, que é regular os fluxos externos no país, muitas vezes não é atendida.

Outra questão decorrente da falta de unicidade é a prática de fraudes, em vista que a não existência de um órgão que cuide integralmente da atividade de comércio exterior, faz com que as funções de cada um não sejam completamente definidas, causando assim confusão de competência, fazendo com que haja menos segurança na atividade em questão (UNAFISCO SINDICAL, 2006).

A especificidade é outro atributo essencial para uma aduana ideal, segundo Sosa (1999), ou seja, a política aduaneira, juntamente com suas técnicas, deve ter como objetivo as metas definidas pela política econômica do Brasil. A intenção dos países, inclusive a do Brasil, é aumentar suas relações com o exterior, isto se deve a “globalização” da economia, que fez com que o país de uma das economias mais fechadas do mundo, até meados de 1992, abrisse suas portas para relações externas. (BEHRENDTS, 2002).

Sosa (1999) relata que a complexidade e a dificuldade gerada pela falta de um sistema aduaneiro integrado e confeccionado de acordo com as políticas internas e externas de um país torna-se um empecilho para um sistema aduaneiro eficiente. E isso acontece no Brasil: o excesso de burocracia, custos extras, ineficiência, desorganização, falta de pessoal qualificado, falta de auditores fiscais, são definidos pelos órgãos responsáveis como instrumentos de controle e não como falta de um sistema aduaneiro eficiente.

Para Barral (2002), os entraves citados tratam-se de barreiras não-tarifárias, porém não controladas pelos órgãos atuantes na atividade aduaneira, todos esses problemas acabam gerando uma política restritiva, que prejudica muito o Brasil no que diz respeito a acordos externos. Obviamente esta não é a intenção do país, que objetiva essencialmente regular a entrada e saída de bens e serviços de acordo com a política econômica, com foco na ampliação das relações com outros países.

3.2 Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul - definição e objetivos

O Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul é um regime que, sem comprometer os controles, reduz o tempo das liberações das mercadorias de empresas que operam no comércio exterior, mediante a racionalização da movimentação da carga, nas operações de importação, exportação e de trânsito aduaneiro (RFB, 2008). Rached (2006) afirma que trata-se da principal iniciativa do governo brasileiro no sentido de atender os compromissos firmados pelo país, no que diz respeito ao acordo multilateral de “Facilitação de Comércio”, no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC).

Para compreender bem o propósito do regime, faz-se necessário destacar que toda mercadoria importada ou exportada pelo Brasil cumpre um procedimento administrativo-legal denominado despacho aduaneiro. De acordo com a Receita Federal do Brasil – RFB (2008),

“O despacho aduaneiro tem por finalidade verificar a exatidão dos dados declarados pelo exportador ou importador em relação à mercadoria exportada ou importada, aos documentos apresentados e à legislação vigente, com vistas ao desembaraço. Em virtude do desembaraço é autorizada a saída da mercadoria para o exterior, no caso de exportação, ou a entrega da mercadoria ao importador, no caso de importação.

Artigo publicado na Gazeta Mercantil (2007) destaca com base numa pesquisa feita pela Deloitte que o maior entrave à competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior é a burocracia, sendo que o principal problema está no tempo de liberação das mercadorias, tanto na importação quanto na exportação. Na pesquisa, realizada com 187 empresas, 68% informaram levar para desembaraçar a mercadoria em portos brasileiros de 2 a 10 dias, sendo considerado por elas um tempo muito longo; 19% responderam que levam de 11 a 20 dias. Com relação a mercadorias que têm como transporte a modalidade aérea, 42% das empresas informaram que é necessária a espera de 6 a 10 dias para serem liberados os seus produtos e 33% disseram que levam de 2 a 5 dias.

Entraves relacionados à infra-estrutura logística, como por exemplo, a ineficiência de portos, aeroportos, rodovias etc., correspondem a grandes barreiras à atividade de comércio exterior (exportação e importação) destacadas por Wanke (2006). Para Goebel (2002), a “logística tem um papel fundamental na avaliação do desempenho das exportações brasileiras. Torná-la mais eficiente é essencial para reduzir os ciclos de fabricação, acelerar a entrega dos produtos ao consumidor, diminuir custos e logo contribuir para o incremento das exportações”.

Tomé (2003) cita que as exigências burocráticas e operacionais dos órgãos que acompanham e controlam o comércio exterior brasileiro, juntamente com a precariedade da infra-estrutura logística, com a dificuldade de lidar com todas as variáveis do mercado internacional e a falta de cultura exportadora, comprometem o desempenho exportador e que por sua vez acabam impedindo que as empresas exportadoras brasileiras se consolidem e cresçam no mercado internacional.

Taddei e Araújo (2006) destacam com base num estudo do Banco Mundial e da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE, que o excesso burocrático (complexidade de procedimentos) pode acarretar perdas de 1% a 15%, dependendo do país e dos procedimentos adotados. A burocracia desmedida trava o processo e gera impedimentos e perdas às práticas comerciais realizadas pelos países.

É neste contexto que surge o Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul, também denominado “Despacho Aduaneiro Expresso”, uma iniciativa da administração aduaneira, que visa atender à Estrutura Normativa da OMA – Organização Mundial das Aduanas, que recomenda a segurança da cadeia de suprimentos e a facilitação do comércio internacional (BARBIERI *et al*, 2007).

A Linha Azul é um regime predominantemente logístico, que visa à redução substancial das intervenções da fiscalização aduaneira nas operações de importação e exportação das pessoas jurídicas habilitadas (RACHED, 2006). Barbieri *et al* (2007) enfatizam que o regime de Linha Azul tem para a Receita Federal como objetivo a maximização dos recursos da administração pública e conseqüentemente desafogar as alfândegas.

3.2.1 Benefícios do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul

As empresas habilitadas no Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul recebem uma série de benefícios, tanto na importação quanto na exportação, conforme indicado no Quadro 1:

Quadro 1: Benefícios do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul

PARA OS IMPORTADORES	PARA OS EXPORTADORES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cargas submetidas a tratamento de "armazenamento prioritário" ou "carga não destinada a armazenamento", dependendo da unidade de desembaraço da mercadoria; ▪ Cargas desembaraçadas para trânsito, consumo ou admissão em regimes aduaneiros com o mínimo de intervenção da fiscalização aduaneira e em caráter prioritário; ▪ Conferência aduaneira das cargas selecionadas realizada em caráter prioritário. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cargas desembaraçadas para embarque ao exterior ou para trânsito – inclusive nos despachos realizados em recinto não alfandegado – com o mínimo de intervenção da fiscalização aduaneira e em caráter prioritário; ▪ Conferência aduaneira das cargas selecionadas realizada em caráter prioritário.

Fonte: Elaborado pelos autores com base na Receita Federal do Brasil - RFB (2008)

Com a agilização do processo de despacho aduaneiro, que é o que visa o regime em questão, a empresa tem redução de custos de importação e exportação. No caso das cargas que chegarem a aeroportos administrados pela Infraero, as empresas que utilizam a Linha Azul também recebem desconto na armazenagem (ROCHA, 2001).

A Declaração de Importação – DI – de mercadoria registrada para o regime de Linha Azul terá preferência para o canal verde da seleção parametrizada do Siscomex (Sistema Integrado de Comércio Exterior) com o conseqüente desembaraço aduaneiro automático (sem conferência documental e física). Quando a parametrização não acontecer em canal verde, sendo assim, existindo a necessidade de conferência documental (canal amarelo) ou de conferência documental e física (canal vermelho), é necessário o envio dos documentos em um envelope identificado com a expressão “Linha Azul”. (BIZELLI, 2006).

Com esses benefícios, redução do tempo de despacho, diminuição dos custos logísticos etc, o produto da empresa nacional fica mais competitivo no mercado externo. Esse é o objetivo do regime aduaneiro especial em questão, que está ligado à importação, porém visa o aumento das exportações (RACHED, 2006). Oliveira e D'Angelo (2005) complementam que este regime “coaduna-se com conceitos globais da indústria, que visam redução de inventários e emergem de técnicas mundialmente conhecidas e difundidas, como o *kanban* e *just-in-time*”. Os autores destacam ainda que o regime de Linha Azul “favorece a redução de despesas com armazenagem e minimiza, ou mesmo afasta o risco de retenção da mercadoria em situações de greve de agentes e técnicos das alfândegas”, pois mercadoria parada na alfândega é dinheiro parado na forma de estoque, o que significa “aumento de custo e, num mercado global cada vez mais competitivo, em que as margens de lucro são cada vez mais reduzidas, aumento de custo significa descontinuidade do negócio”.

3.3 Desempenho exportador - considerações

Blundi e Rocha (2005) destacam não haver na literatura um consenso a respeito de como o desempenho da empresa nas exportações deve ser conceituado e medido, provavelmente por ser o desempenho empresarial um conceito multidimensional.

Desempenho exportador pode ser definido “como à medida que se utiliza para verificar o esforço que uma organização emprega em suas atividades externas” (GOMEL 2006). Pode ser definido também como “a extensão com que os objetivos econômicos e estratégicos da firma, com respeito à exportação de um produto para um mercado externo, são alcançados através de um planejamento e execução e uma estratégia de exportação” (CAVUSGIL; ZOU, 1994).

Para Thomé (2003) é possível mensurar a desempenho exportador das empresas através do crescimento de suas exportações, *market share*, posição competitiva da empresa e lucratividade das exportações. Os possíveis fatores que ajudariam a empresa a maximizar o seu desempenho seriam a segmentação de mercado, qualidade do produto, estratégia de preço, suporte ao varejista, propaganda e distribuição.

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

4.1 Tipo e método de pesquisa

O presente trabalho foi desenvolvido através de pesquisa exploratória, buscando uma maior compreensão do tema estudado.

Como método de pesquisa, a presente pesquisa fez uso dos métodos qualitativo e quantitativo. Sendo os principais fatores para a escolha do método qualitativo o tamanho da população pesquisada, o fato da pesquisa ter cunho exploratório, sendo o tema pouco conhecido. Para maior riqueza da análise de conteúdo do trabalho foi utilizado também o método quantitativo, pois através deste método, foi possível quantificar as frequências das respostas das empresas entrevistadas, que junto com a análise qualitativa ajudou a responder o problema de pesquisa.

4.2 Universo e amostra da pesquisa

O universo da pesquisa é restrito, composto por 16 empresas habilitadas no Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul no período de realização da pesquisa (Quadro 2). A

amostra da pesquisa foi composta por seis empresas, a saber: BASF S/A, Cummins Brasil Ltda, Eaton Ltda, Samsung Eletrônica da Amazônia Ltda, Solvay Indupa do Brasil S/A e Rolls Royce Brasil Ltda.

A presente pesquisa fez uso de um roteiro de entrevistas, feito de forma estruturada, com perguntas abertas e fechadas, focadas nos objetivos da pesquisa, sendo que o pré-teste do instrumento de coleta de dados foi realizado na empresa Basf S/A, tendo a validação do instrumento.

Quadro 2: Empresas habilitadas no Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul

EMPRESAS HABILITADAS	ADESÃO
1. 3M do Brasil Ltda.	13/01/2005
2. Andreas Stihl Moto Serras Limitada	27/09/2007
3. BASF S/A	30/10/2007
4. Cummins Brasil Ltda.	12/01/2005
5. Eaton Ltda.	27/10/2004
6. Embraer Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A	23/05/2007
7. Johnson e Johnson Produtos Profissionais Ltda.	27/10/2004
8. Maximiliano Gaidzinski SA - Indústria de Azulejos Eliane	05/03/2007
9. Nokia do Brasil Tecnologia Ltda.	17/10/2007
10. Robert Bosch Ltda	27/10/2004
11. Samsung Eletrônica da Amazônia Ltda	01/08/2003
12. Solvay Indupa do Brasil S/A	14/02/2008
13. Volkswagen do Brasil Ltda.	22/12/2004
14. Volvo do Brasil Veículos Ltda.	01/02/2008
15. Yamaha Motor da Amazônia Ltda	13/03/2008
16. Rolls Royce Brasil Ltda	22/07/2008

Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados da Receita Federal do Brasil - RFB (2008)

5 ANÁLISE DOS RESULTADOS

5.1 Análise dos entraves no despacho aduaneiro de importação, do ponto de vista das empresas estudadas

Um dos fatores citados nesta questão foi a “burocracia aduaneira” que abarca as normas e regulamentos inerentes ao processo de despacho aduaneiro. Para este fator verificou-se que 33,3% das empresas entrevistadas acreditam que este entrave não tinha influência considerável nos processos de importação e exportação, considerando, este fator como regular. Porém 66,7% consideram que tal fator tinha uma influência alta ou muito alta sobre a atividade comércio exterior da empresa. Este resultado vai ao encontro do que diz Carluci (1996) que a burocracia gerada pelo excesso de normas e regulamentos ligados às atividades de importação e exportação no Brasil, representa um dos grandes obstáculos para as empresas que atuam ou pretendem atuar na atividade de comércio exterior.

No quesito de “tempo de liberação da carga”, verificou-se uma grande concentração entre os níveis alto ou muito alto, uma vez que 66,7% consideram esse fator essencial para as suas atividades, pois ocasiona grandes perdas no processo, principalmente no de importação.

Estes resultados confirmam o que é apresentado pela Gazeta Mercantil (2007) que, com base em uma pesquisa feita pela Deloitte, a burocracia foi considerada o principal entrave para as empresas brasileiras no comércio exterior, sendo o principal problema o tempo de liberação da carga.

Outro fator analisado foi a “intervenção de fiscais”; definida como morosidade na fiscalização, falta de fiscais qualificados e disponíveis, etc. Deve-se ressaltar que algumas das empresas disseram que fiscais qualificados não é um problema, visto que eles consideram os fiscais bem qualificados, porém a questão é a disponibilidade dos mesmos. Para 33,3% dos respondentes, este um fator é tido como regular para suas atividades de comércio exterior e o restante (66,7%) indicou como uma influência alta ou muito alta em seus processos, visto que é um fator que impacta no tempo de liberação de suas importações e exportações.

Na questão que envolve “infra-estrutura logística”, pode-se dizer que este fator é o de maior relevância para as empresas, pois 100% identificam o mesmo como alto e muito alto, reforçando o que diz Moreira (2005) que “ a desestruturação da infra-estrutura de transporte e sua logística ocasionam pesados danos à economia nacional, traduzidos em custos e distorção na capacidade de competição”.

A pesquisa de campo permitiu constatar que os “custos logísticos” são realmente significativos para as empresas, pois neste fator, observou-se que das seis empresas pesquisadas apenas uma considerou este fator como sendo de baixa dificuldade e as demais (83,3%) consideraram este fator como alto e muito alto.

5.2 Análise dos motivos que levaram as empresas pesquisadas a adotarem o Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul.

Ao optarem pela implementação do regime de Linha Azul, 100 % das empresas pesquisadas apontaram como alto ou muito alto o grau de importância para o fator “redução/eliminação da burocracia aduaneira”. Este resultado permite afirmar que a redução/eliminação burocracia é fator determinante na decisão da implementação do regime, sendo este um dos propósitos principais do regime conforme destacado pela RFB (2008) e por Rached (2006).

No que se refere a “diminuição da intervenção de fiscais”, 100% das empresas pesquisadas apontam como alto ou muito alto, indicando que este como um motivo importante para adoção do regime, pois, principalmente, em processos parametrizados em canal vermelho (quando é necessária a conferência documental e física), ocasionando assim um maior tempo para a liberação da mercadoria., a mínima intervenção fiscal, garantida com a adoção do regime, gera ganhos logísticos e competitividade para as empresas que se habilitam.

A maioria (83,3%) das empresas pesquisadas apontou como muito alta a “redução do tempo de liberação da carga”. Já para 16,7% este motivo foi considerado alto. Ou seja, para todas as empresas pesquisadas, o tempo de liberação é um motivo tido como muito importante na decisão de adotar o Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul.

Os resultados confirmam os propósitos de criação do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul, pois como a RFB (2008) destaca este regime busca, sem comprometer os controles, reduzir o tempo das liberações das mercadorias de empresas que operam no comércio exterior, mediante a racionalização da movimentação da carga, nas operações de importação, exportação e de trânsito aduaneiro.

A “diminuição dos custos logísticos” se mostrou mais disperso entre as empresas pesquisadas. Para 33,3% foi considerado regular como um motivo para a implementação no regime de Linha Azul, 33,3% considerou alto e para os outros 33,3%, muito alto. Pode-se verificar que as empresas não possuem a mesma interpretação para este quesito uma vez que os resultados não se mantiveram concentrados em uma única classe. Porém pode-se atestar com base em Rocha (2001), a agilização do processo de despacho aduaneiro, que é o que visa o regime em questão, a empresa tem redução de custos de importação e exportação.

No quesito aumento das exportações, 33,3% das empresas apontam como muito pouco importante na decisão de adotar a Linha Azul o possível aumento das exportações. O restante 66,7% consideram pouco importante o fator em questão, ou seja, considera-se este quesito, com pouca importância na decisão das empresas em adotar a Linha Azul. No entanto, considerando o que diz Rached (2006), por meio dos benefícios analisados e discutidos (redução do tempo de despacho, diminuição dos custos logísticos etc.), o produto da empresa nacional fica mais competitivo no mercado externo. E esse é o objetivo do Regime Aduaneiro Especial em questão, que está ligado à importação, porém visa o aumento das exportações.

5.3 Análise dos benefícios conquistados para a atividade de comércio exterior, com a adoção do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul

Observa-se que 66,7% das empresas acredita que o fato da mercadoria poder ser desembaraçada sem a necessidade de estar em um recinto alfandegado, conforme destacado por Rocha (2001), não foi um benefício significativo. Segundo Rocha (2001), é dada a carga um tratamento de armazenamento prioritário tanto na importação quanto na exportação, podendo ser desembaraçada sem estar em um recinto alfandegado.

Foi possível observar também, que as empresas estudadas acreditam que a “mínima intervenção da fiscalização no processo de despacho aduaneiro de importação e exportação” teve um grau de relevância muito alto, visto que houve uma concentração do total (100%) nos maiores graus de relevância.

O quesito “preferência no desembarço aduaneiro” (liberação alfandegária) com parametrização em canal verde (canal de liberação) obteve um grau de relevância 100% muito alto, ou seja, todos os entrevistados responderam que com relação a este fator estão satisfeitos.

Foi também possível verificar que 83,3% dos entrevistados acreditam que o “tempo de liberação da mercadoria na alfândega”, garantindo maior agilidade no fluxo logístico da importação e da exportação foi um fator muito alto considerado como benefício, já os 16,7% restante afirmaram que o fator pode ser considerado regular. É possível constatar que parte das empresas não acredita que o tempo de liberação da mercadoria na alfândega seja um benefício importante, pois para estas empresas o despacho da mercadoria não acontece somente na Receita Federal, mas também em diversos outros órgãos anuentes e cada qual possui seus respectivos prazos, não estando, portanto, inclusos no âmbito da Linha Azul. Esse resultado mostra a falta de unicidade (UNAFISCO SINDICAL, 2006) e falta da especificidade observada por Sosa (1999), tornando-se um empecilho para um sistema aduaneiro eficiente.

A “redução nos custos logísticos (taxas portuárias, custo de armazenagem, etc.) de importação e de exportação” teve resultado bastante disperso: pouco (16,7%), regular (33,3%), alto

(16,7%) e muito alto (33,3%). Com a Linha Azul pode-se perceber uma redução nos custos com armazenagem, uma vez que diminui o tempo de permanência da carga na alfândega, porém de acordo com os dados obtidos observa-se que a redução deste item para algumas empresas não é tão significativo, pois como declarado a maior porcentagem no custo total está no transporte, sendo este um fator que não está no âmbito do regime em questão.

5.4 Análise do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul e de sua contribuição para o desempenho exportador das empresas pesquisadas

Considerando Thomé (2003) que diz ser possível mensurar o desempenho exportador das empresas através do crescimento de suas exportações, *market share*, posição competitiva da empresa e lucratividade das exportações e o que fala Gomel (2006) que o desempenho exportador pode ser verificado como o esforço empregado por uma organização em suas atividades externas, pode-se constatar confrontando o referencial teórico desenvolvido e os dados coletados na pesquisa de campo que a hipótese da pesquisa foi confirmada e o problema de pesquisa respondido.

Segundo o entrevistado na empresa Rolls Royce: "... o mercado da Rolls Royce era praticamente nacional. E com o passar do tempo, esse mercado foi diminuindo, e nós tivemos que buscar novos clientes fora do Brasil. E aí a gente tem um problema geográfico muito grande... porque a gente está longe do cliente... O cliente fica lá nos EUA, Europa... E ele quer ser atendido com o mesmo tempo. Então a logística hoje faz parte do pacote de serviço. Quando a gente oferece a manutenção de uma turbina, a gente tem que oferecer como valor agregado à logística. Para que o prazo do cliente continue o mesmo... Por isso foi importante a Linha Azul para a Rolls Royce...".

Pode-se constatar que o regime de Linha Azul fez com que a empresa Rolls Royce conseguisse ampliar seu portfólio de clientes, visto que o regime trouxe uma significativa diminuição no tempo de liberação. A Rolls Royce informou ainda que "... o processo de Linha Azul na exportação não é tão significativo, mas agiliza a importação que vai te beneficiar de alguma forma na exportação. Nesse sentido, com certeza...".

Seguindo a mesma linha de raciocínio a Solvay informou que a exportação não foi seu foco principal: "... o perfil da Solvay Indupa é importador e não exportador... Apesar de eu não solicitar o Linha Azul por causa da exportação, você habilita a empresa para os negócios de comércio exterior...".

A Basf S.A. confirma o mesmo ponto ao dizer que: "... Sim, de forma geral contribui. Porém, essa variável não foi levada em consideração, na verdade nós nem chegamos a mensurar isso junto a Matriz. Entendemos que sim, mas não foi o nosso foco...".

As entrevistas reforçam mais uma vez que o desempenho exportador não reflete apenas sobre o volume de exportação, conforme anteriormente citado, mas na agilidade que a empresa alcança em termos de atendimento de mercado pela otimização do tempo dos processos. Isto pode ser constatado com o que diz a empresa Eaton: "... Sim, o tempo é o principal fator. O tempo da liberação, ou seja, você por ser Linha Azul consegue obter a liberação muito mais rápida consequentemente eu vou ter uma redução de *transit time*, o tempo de trânsito reduz, se minha exportação demorava duas semanas hoje demora 4 horas/5 horas....".

A Cummins ratifica a informação acima ao afirmar que: "... Sim... os principais benefícios que a Linha Azul traz para que haja um aumento no desempenho exportador da empresa é

com relação ao tempo de liberação e aos custos logísticos. São os dois pontos que você mais lucra, ganha dentro da sua empresa com a Linha Azul. A área toda de comércio exterior lucra com esses dois fatores citados...".

A Samsung enfatiza que: "... De forma geral contribui, pois agiliza o desembaraço da carga, todo o trâmite, foi beneficiado, então se a gente tem uma carga urgente para Colômbia ou para Argentina com certeza o regime beneficiou...".

5.5 Análise da existência de pontos que não atingiram as expectativas das empresas pesquisadas em relação à adoção do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul

Pode-se verificar junto às empresas entrevistadas que as mesmas estão satisfeitas com o regime de Linha Azul, haja vista que o propósito do mesmo foi atingido por todas as seis empresas entrevistadas. Porém algumas citaram pontos que o regime deixa de atender.

Um exemplo onde pode ser verificado um dos pontos não atingidos foi obtido através da empresa Solvay Indupa, onde durante a entrevista foi bastante ressaltado o ponto em que, a aduana brasileira é bastante horizontal, sendo assim não há uma comunicação entre os seus órgãos atuantes nas atividades de comércio exterior. No entanto, a empresa destaca a sua satisfação com o regime: "... Não, todo o regime atende a expectativa da empresa. E o regime é totalmente importante para os processos de importação e exportação da empresa... para o contexto da Solvay Indupa, esse regime, ele atende perfeitamente todos os "pontos"...".

Seguindo a mesma linha de raciocínio, outra empresa que destacou a questão dos órgãos intervenientes responsáveis pelas atividades de comércio exterior brasileiro não estarem interligadas como um ponto não atingido pela a Linha Azul foi a Eaton Brasil: "... hoje a Linha Azul facilita um pedaço de toda essa logística... liberou a carga, não significa que a ela vai estar disponível para fazer a remoção... a Linha Azul cuida de um pedacinho, agora o que vem antes da Linha Azul e o que vêm depois é o que hoje é um problema grave, por exemplo, o Ministério da Agricultura não fala com a Receita Federal, então acontece, às vezes, da carga ficar parada de dois a três dias esperando fumigação...".

Outro ponto que não atingiu a expectativa com a adoção da Linha Azul e que foi destacado pela empresa Sansung Ltda., foi com relação à greve: "... Bom, no caso de greve, por exemplo, não tem tanto benefício porque, você entra no bolo. Tá em greve independente de ser Linha Azul ou não você vai ter a mesma morosidade dos outros processos, entendeu...".

A empresa Basf S.A., mesmo considerando que o Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul tem alguns pontos que necessitam de modificação, também considera o mesmo importante para as suas atividades de comércio exterior: "... Não, no que esperamos do Regime ele atendeu a todos os pontos. Claro que alguns processos precisamos melhorar, mas no todo o Regime atendeu nossas expectativas...".

Na entrevista com a empresa Rolls-Royce, pode-se verificar que o regime também atende as expectativas da empresa: "... Não... a gente tem trabalhado bem... assim estamos nos acostumando... De início o impacto é bom, mas sempre buscamos melhoria continua...".

Para a empresa Cummins: "... o foco da Linha Azul na empresa sempre foi o tempo de liberação e diminuição dos custos logísticos e foi atingido. E a empresa hoje não abre mão da

linha azul. Se tiver outro benefício da receita federal em conjunto com a Infraero com outro nome ela vai buscar esse, ela não vai perder esse benefício...".

5.6 Análise dos entraves na implementação do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul

Foi possível verificar por meio da pesquisa de campo que para a habilitação no regime de Linha Azul é necessário uma série de documentos comprobatórios a serem apresentados junto para a Receita Federal, sendo este um ponto levantado pelas empresas e considerado o principal entrave para implementação do regime. A questão dos custos para obtenção também foi destacada.

Para a Solvay Indupa: "... o que ficou a desejar foi o fato de ser realmente difícil de conseguir, extremamente burocrático, extremamente caro porque a consultoria é por conta da empresa e isto custa...". A empresa Rolls Royce reforça o que foi dito pela Solvay Indupa ao afirmar que: "... o processo Linha Azul, por si só, é um processo moroso. Porque foi uma forma que a Receita Federal criou para que realmente as empresas idôneas, com capacidade, pudessem adquirir o benefício. Então não é simples adquirir o benefício...".

As palavras da Samsung confirmam o que foi dito anteriormente: "... Foi muito burocrático, então eles pegaram vários processos antigos nossos e ficaram questionando, principalmente, no nosso caso classificação fiscal...". A Cummins enfatiza a burocracia envolvida no processo para habilitação: "... De 2005 para cá as exigências para a adoção da Linha Azul mudaram bastante. O entrave maior é conseguir tudo, entregar tudo, é você ter paciência e existe uma coisa legal: toda vez que você trabalhar com consultoria, auditoria, fale o mínimo possível...".

A Eaton considera que o maior entrave foi com relação à adequação dos requisitos necessários para a habilitação e o valor necessário do investimento, para conseguir a habilitação no regime: "...entrave não, o que existe são requisitos no qual você muitas vezes não tinha implantado, então você tem que se adequar aos requisitos da receita e isso requer tempo e investimento, o maior entrave é esse...".

A única empresa a afirmar que não teve problemas na implementação do regime foi à empresa Basf: "... Não, muito pelo contrário... nós demos entrada no final de junho 2007 e outubro do mesmo ano foi publicado a Linha Azul...".

6 CONCLUSÃO

O objetivo geral proposto para trabalho que era constatar se o desempenho exportador das empresas habilitadas é influenciável pelo Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul foi alcançado, pois pode-se verificar por meio da coleta realizada que as empresas pesquisadas consideram uma melhora no seu desempenho exportador, sendo desempenho exportador, com base no referencial teórico desenvolvido, compreendido como o esforço que uma organização emprega em suas atividades externas ou ainda pelo crescimento de suas exportações, *market share*, posição competitiva da empresa e lucratividade das exportações. Observando atentamente, pode-se considerar que houve uma colaboração importante para as atividades de comércio exterior das empresas e por conseqüência, nas suas exportações. Muitas das empresas não se preocuparam em medir ou observar o impacto que teriam nas suas exportações, mas reconhecem a influência positiva da Linha Azul na atividade exportadora.

Identificaram-se com o objetivo que buscava averiguar os entraves no processo de despacho aduaneiro de importação das empresas estudadas, as principais dificuldades antes da adoção do regime de Linha Azul. Concluiu-se que a “infra-estrutura logística” é o entrave de maior relevância para as empresas, confirmando o apresentado no referencial teórico. A “burocracia aduaneira” também obteve destaque: 66,7% consideram este entrave com influência alta e muito alta e 33,3% o indicam como de influência regular. O “tempo de liberação da carga” foi indicado como de influencia alta ou muito alta para 66,7%, devido ao impacto sobre o processo, principalmente no de importação. Quanto à “intervenção de fiscais” para 33,3% dos respondentes este é um entrave de grau regular e para o restante (66,7%), alto ou muito alto. Os “custos logísticos” são significativos para as empresas, pois para este entrave, observou-se que das empresas pesquisadas apenas uma o considerou como sendo de baixa dificuldade. As demais (83,3%) consideram este entrave como alto e muito alto.

No que tange ao objetivo que teve como foco identificar os motivos que levaram as empresas a adotarem o Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul e a proposta inicial do governo federal, houve uma incidência marcante por parte das empresas pesquisadas nos ganhos logísticos proporcionados pelo regime: 100 % das empresas apontaram como alto ou muito alto o grau de importância para o fator “redução/eliminação da burocracia aduaneira”, o mesmo acontecendo para os motivos “diminuição da intervenção de fiscais” e “redução do tempo de liberação da carga”. O motivo “diminuição dos custos logísticos” obteve a seguinte distribuição: 33,3% regular, 33,3% alto e 33,3%, muito alto. Já para o motivo “aumento das exportações”, 33,3% das empresas pesquisadas apontaram como muito pouco importante. O restante 66,7% consideram pouco importante o fator em questão.

Quanto aos benefícios adquiridos com a adoção do regime em questão pode-se observar que 66,7% das empresas acreditam que o fato da mercadoria poder ser desembaraçada sem a necessidade de estar em um recinto alfandegado não é um benefício significativo. A “mínima intervenção da fiscalização” no processo de despacho aduaneiro de importação e exportação teve um grau de relevância muito alto para 100% das empresas. A “preferência no desembarço aduaneiro” (liberação alfandegária) com parametrização em canal verde (canal de liberação) obteve um grau de relevância 100% muito alto. No que tange ao “tempo de liberação da mercadoria na alfândega”, 83,3% dos entrevistados indicam como muito alto e 16,7% afirmam que o benefício pode ser considerado regular. A “redução nos custos logísticos” (taxas portuárias, custo de armazenagem, etc.) de importação e de exportação teve seu resultado bastante disperso: pouco (16,7%), regular (33,3%), alto (16,7%) e muito alto (33,3%).

No que se refere ao objetivo de identificar junto às empresas entrevistadas a existência de pontos que não atingiram as expectativas em relação à adoção do regime de Linha Azul, nota-se que todas as empresas enfatizam a sua satisfação com o regime. Alguns pontos de melhoria podem ser observados como, por exemplo, a não interação do regime com outros órgãos intervenientes, o que acaba por frustrar algumas empresas habilitadas, porém isso não compete ao regime de Linha Azul, mas sim a um processo de melhoria no sistema aduaneiro brasileiro e nas próprias empresas. Outro ponto exposto foi em relação às greves. Algumas empresas acreditavam que a Linha Azul beneficiaria o desembarço até mesmo em períodos de greve, e apontaram esta questão como um ponto que não atingiu suas expectativas, porém a questão da greve nunca foi contemplada pelo regime, ou seja, é possível verificar que na verdade esta questão não se trata de um ponto não atingido, mas sim uma questão de interpretação das propostas da Linha Azul.

O último objetivo – averiguar junto às empresas pesquisadas os entraves na implementação do Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul – permitiu constatar que a burocracia e os custos como os maiores entraves na implementação. Todas as empresas pesquisadas citaram um destes entraves. Acredita-se que os entraves existem e são onerosos à implementação do regime, porém quando comparados aos benefícios proporcionados verifica-se que os resultados são proveitosos.

Ao apresentar este estudo, tem-se por objetivos mostrar aos profissionais, estudantes, acadêmicos, da área de logística e comércio exterior e aos leigos em relação ao assunto, que o Regime Aduaneiro Especial de Linha Azul é uma alternativa logística para a competitividade da atividade de comércio exterior das empresas. Deve-se observar que o regime de Linha Azul é mais uma alternativa que pode compor a estratégia da empresa para o mercado internacional, sendo que outros componentes do ambiente interno e do ambiente externo devem ser considerados.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACEVEDO, Claudia R.; NOHARA, Jouliana J. Monografia no curso de Administração : Guia completo de conteúdo e forma. 3º ed. São Paulo: Atlas, 2007.

BALLOU, Ronald H. Logística: Transportes, Administração de Materiais. São Paulo: Atlas, 2001.

BARBIERI, L. E.; CASTRO JR., M. D.; CELANI, L. F; CELANI, P. S.. Material didático do ciclo de palestras: Habilitação Linha Azul. In: Ciclo de Palestras, 2007. Anais... São Paulo: UNICAMP, 2007. 1 CD.

BARRAL, Weber. O Brasil e o protecionismo. São Paulo: Aduaneiras, 2002. p 13- 16.

BEHRENDTS, Frederico L. Comércio Exterior. 7º Ed. Porto Alegre: Síntese, 2002.

BIZELLI, João dos Santos. Importação: sistemática administrativa, cambial e fiscal. São Paulo: Aduaneiras, 2006.

BLUNDI, Domenica; ROCHA, Ângela da. O desafio dos Mercados Externos: Teoria e prática na internacionalização da firma. In: HEMAIS, C. A. (Org). Como a Internacionalização Impacta o desempenho: Teorias, Medidas e Resultados de Pesquisa. Rio de Janeiro: Mauad, 2005. p. 65-70.

CARLUCI, José Lence. Uma introdução ao sistema aduaneiro. 1º ed. São Paulo: Aduaneiras, 1996. p.220.

CAVUSGIL, S; ZOU, S. Marketing strategy-performance relationship an investigation of the empirical link in export market ventures. Journal of marketing, Chicago, Ill. v.58, n.1, p.1-21, jan. 1994.

CRUZ, Carla; RIBEIRO, Uirá. Metodologia científica: Teoria e prática. 2º ed. Rio de Janeiro: Axcel, 2004.

GOEBEL, Dieter. A competitividade externa e a logística doméstica. Rio de Janeiro: 2002. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/conhecimento/livro_desafio/Relatorio-08.pdf/. Acesso em 10 ago. 2008.

GOMEL, Márcia M. A Capacitação Tecnológica e o Desempenho Exportador – A Indústria Brasileira de Software: O Papel dos Investimentos em P&D. *Journal of Technology Management & Innovation*, Talca, v. 1, n.3, p. 60-73, 2006.

LIMA, Mauricio. Custos logísticos na economia brasileira. *Revista Tecnológica COPPEAD*. São Paulo: 2006. Disponível em: <http://www.coppead.ufrj.br/pesquisa/cel/new/art_custos_logisticos_economia_brasileira.pdf>. Acesso em 15 set. 2008.

MEDEIROS, João Bosco. *Redação Científica: A prática de fichamentos, resumos e resenhas*. 10º ed. São Paulo: Atlas, 2008.

PEQUENOS evitam aos negócios internacionais. *Gazeta Mercantil*. São Paulo, 01 set. 2007.

PUCCI, Fernando Fatureto. *Recof e Linha Azul: Ferramentas complementares na operação do comércio exterior*. São Paulo: 2003. Disponível em: <<http://www.unafisco-rj.org.br/>>. Acesso em 17 abr. 2008

OLIVEIRA, Alexandre Lira de; D'ANGELO, Francisco Antonio. O desembaraço aduaneiro expresso. *Gazeta Mercantil/Legal & Jurisprudência* - Pág. 1 25/01/2005

RACHED, Omar. *Linha Azul: Recomendações as empresas interessadas*. São Paulo: 2006. Disponível em: <<http://www.Newslog.com.br/>> . Acesso em 08 mar.2008.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. *Linha Azul – Despacho Aduaneiro Expresso*. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Aduana/linhaazul/OrientGerais.htm> Acesso em: 20 jun.2009.

RICHARDSON, Roberto Jaury. *Pesquisa social: Métodos e técnicas*. 3º ed. São Paulo: Atlas, 1999.

ROCHA, Paulo César Alves. *Logística e aduana*. 7º ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

SANTOS, Dão Real P.. *Considerações sobre a aduana*. Rio de Janeiro: 2004. Disponível em: <<http://www.unafisco-rj.org.br/>>. Acesso em 05 mar.2008.

UNAFISCO SINDICAL - Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais da Receita Federal do Brasil *Considerações sobre a aduana brasileira*. Rio de Janeiro: 2006. Disponível em: <<http://www2.unafisco.org.br/UserFiles/File/Consideracoes%20sobre%20a%20Aduana%20Brasileira.DOC>> . Acesso em 02 abr. 2008.

SOSA, Roosevelt Baldomir. *Temas Aduaneiros: estudos sobre problemas aduaneiros contemporâneos*. São Paulo: Aduaneiras, 1999. p. 168.

TADDEI, Júlia; ARAÚJO, Leandro Rocha de. *Novas regras para o despacho aduaneiro de importação no Brasil: mecanismos para facilitar o comércio exterior*. Biblioteca Informa nr. 1930. Pinheiro Neto Advogados. São Paulo, 15 out. a 23 out. 2006.

THOME, Cristiane Caires. *Fatores Determinantes Para Desempenho Exportador de Micro, Pequenas e Médias Empresas: Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD)*, 2008. Disponível em <http://www.maxwell.lambda.ele.puc-rio.br/> Acesso em: 08 abr.2008.

WANKE, Peter. A qualidade da infra-estrutura logística na percepção dos grandes exportadores brasileiros. Rio de Janeiro: 2006. Disponível em: http://www.centrodelogistica.org/new/Dez06_Peter_qualidade_infra-estrutura_logistica.pdf/. Acesso em 10 ago. 2008.