

A PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS SECOS NA INTERIORIZAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO: UM ESTUDO DE CASO

José Edson LARA

Phd. Universidade Federal de Minas Gerais/CEPEAD

jedson@face.ufmg.br

Antonia Dolores Bélico SOARES

Mestre em Administração pela Universidade Federal de Minas Gerais/CEPEAD

belico@cepead.face.ufmg.br

Resumo

Este trabalho investiga a participação dos portos secos na interiorização das operações de importação e exportação realizadas no Estado de Minas Gerais. Para atender a este objetivo, foi desenvolvido um estudo de caso, seguindo-se uma abordagem qualitativa e quantitativa. Em uma primeira fase, com a aplicação de entrevistas em profundidade com especialistas em comércio exterior, logística e aduana, reuniu-se o material que fundamentou a elaboração do questionário aplicado para consolidar as observações coletadas. Os resultados obtidos resgataram uma breve história da implantação e efetiva operacionalização dos portos secos no estado de Minas Gerais. Também, revelaram que o processo de interiorização das operações logísticas de comércio exterior do estado foi contido com a privatização dos portos brasileiros, trazendo consequências significativas para os terminais alfandegados situados no interior do país. Os principais fatores motivadores desta inibição foram: excesso de burocracia na sistemática que envolve as operações de importação e exportação; e precariedade dos serviços de transporte e logística.

Palavras-chave: Portos Secos – Exportação – Importação – Logística.

Résumé

Cet article a pour but investiguer la participation des ports secs de l'état de Minas Gerais, dans le processus d'interiorisation des opérations d'importation et exportation. Pour soigner cet objectif, il a été développé un étude de cas, selon une approche qualitative et quantitative. Dans la première phase, a travers des interviews en profondeur par des spécialistes en commerce extérieur, logistique et douane, on a reuni le matériel qui a fondamenté l'elaboration du questionnaire applique dans la phase suivante, pour consolider les observations obtenues sur place. Les resultats obtenus ont racheté une brève histoire de l'implantation et l'effectif rendre operationnel des ports secs dans l'état de Minas Gerais. Ils ont montré aussi que le processus d'intériorisation des opérations logistiques du commerce extérieur dans les ports secs a été ralenti avec la privatisation des ports brésiliens, en amenant des conséquences significatives pour les terminaux situés à l'intérieur du pays. Les principaux facteurs d'inibitions du processus, ont été entre autres, la bureaucratie dans la systématique concernant aux opérations d'importation et exportation et la précarité des services de transport et logistique.

Mots-clés: Ports Secs – Exportation – Importation – Logistique.

Introdução

Os *portos secos* - áreas alfandegadas situadas no interior do Brasil - surgiram como alternativa de interiorização dos procedimentos aduaneiros, até então restritos aos portos. Antes da Lei de Modernização dos Portos (25-02-1993) e do efetivo início das privatizações em 1997, era comum o congestionamento das áreas portuárias, assim como a dificuldade de implantação de sistemas de logística que reduzissem o custo de transportes e agilizassem a movimentação das mercadorias. Durante anos, a mídia foi pródiga em divulgar greves de estivadores, filas de espera para atracação de navios, dificuldades de carregamento e descarga de caminhões etc. A administração portuária padecia de ineficiência crônica, praticava altos custos de serviços e operava em notória lentidão.

Em Minas Gerais, o processo de implantação dos portos secos, com vistas à interiorização das aduanas, teve início em 1992 e, atualmente, há cinco portos secos que cumprem funções importantes no comércio internacional brasileiro. Como participam da operacionalização de importações e exportações, os portos secos são afetados, direta ou indiretamente, por aspectos político-econômicos, medidas de estímulo ao comércio internacional ou em decorrência de alterações tributárias.

Ao lado dessas questões, outro aspecto a ser considerado, no contexto do comércio internacional, diz respeito ao avanço tecnológico, que impõe um ritmo acelerado ao mundo dos negócios. No Brasil, todas as operações de importação e exportação são controladas eletronicamente pela Secretaria da Receita Federal (SRF), por meio do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex). Os portos secos, por exigência legal, devem acompanhar a legislação emanada da Receita Federal, adaptando-se também nos aspectos tecnológicos, para cumprir sua missão na logística internacional, quer adquirindo o direito de uso junto ao Serpro¹, quer desenvolvendo seus programas à luz da legislação pertinente.

Um terceiro aspecto, que não pode ser relegado em um estudo sobre os portos secos, é a influência

do mercado – clientes e concorrentes – em seu funcionamento, já que a preferência do mercado determina a escolha do local por onde as operações do comércio internacional irão ocorrer.

A cada nova privatização, esses problemas vão desaparecendo, dando lugar a estruturas mais modernas e eficientes que, conseqüentemente, passam a competir frontalmente com os portos secos. Tal concorrência torna-se predatória quando ambos disputam a carga em detrimento de uma logística mais apropriada, no que se refere aos aspectos operacionais e econômicos.

Neste cenário, portanto, é importante investigar algumas questões diretamente ligadas ao problema da interiorização das operações de importação e exportação via portos secos:

- 1 – Quais foram as motivações para a criação dos portos secos?
- 2 – Essas motivações permanecem presentes, apesar do processo de privatização dos portos brasileiros de zona primária² ?
- 3 – De que maneira as novas exigências das empresas, por níveis de serviços logísticos, especiais afetam a operação dos portos secos?
- 4 – Qual o nível de satisfação dos usuários dos portos secos com os níveis de serviços logísticos oferecidos?

Resumindo, o presente trabalho busca avaliar quais foram os principais motivadores para a criação dos portos secos e de que maneira os aspectos político-econômicos, tecnológicos e mercadológicos afetam os portos secos nas operações de importação e exportação no Estado de Minas Gerais.

1 Referencial teórico

1.1 Contextualização dos portos secos de Minas Gerais

A utilização dos portos secos apresentou-se como solução eficaz e econômica para os problemas inerentes à logística internacional. Surgindo por força legal nos anos de 1970 (Decreto-lei n 1.455/76), funcionaram, basicamente, como armazéns

adaptados, mas ganharam força política no início da década de 90. São terminais alfandegados, de uso público, nos quais se executam serviços aduaneiros (Decreto-lei n. 98.097/89), estando autorizados a operar cargas de importação e de exportação. Nesses recintos, por força de legislação emanada da Receita Federal, podem ser realizados despachos³ aduaneiros, bem como serviços de armazenagem de mercadorias, distribuição e algumas operações de industrialização, como acondicionamento, reacondicionamento, montagem, beneficiamento e renovação. Apesar de os portos secos existirem em Minas Gerais desde 1993, sua utilização para os

procedimentos de desembaraço⁴ das importações e exportações ainda está aquém do potencial do Estado, como mostram as Tabelas 1 e 2.

Nota-se que Minas Gerais contribuiu, em média, no período analisado, com menos de 15% no volume das exportações brasileiras (tabela 1). Confrontando os dados dos portos secos, observa-se que por eles passaram menos de 3% do volume das operações nacionais, ou seja, 97 % do volume exportado por Minas Gerais são desembarçados fora dos portos secos, deixando para os recintos de zona primária os benefícios que poderiam advir dessas atividades.

Tabela 1 – Exportações de Minas Gerais - de 1998 a 2003

| ANO | TOTAL DE EXPORTAÇÕES EM US\$ 1000 FOB | | | PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS SECOS% | |
|------|--|-------------|-----------------|-----------------------------------|-----------|
| | Via portos secos | Total de MG | Total do Brasil | EmMG | No Brasil |
| 1998 | 33.248 | 7.590.667 | 51.139.862 | 0,44 | 0,07 |
| 1999 | 66.495 | 6.382.001 | 48.011.444 | 1,04 | 0,14 |
| 2000 | 119.230 | 6.710.829 | 55.085.595 | 1,78 | 0,22 |
| 2001 | 165.959 | 6.055.288 | 58.222.642 | 2,74 | 0,29 |
| 2002 | 116.427 | 6.348.898 | 60.361.786 | 1,83 | 0,19 |
| 2003 | 80.758 | 7.434.162 | 73.084.140 | 1,09 | 0,11 |

Fonte: Adaptado pelos autores a partir de dados disponibilizados pela SRF e séries estatísticas disponíveis no site www.mdic.gov.br

No cenário das importações, o desempenho do Estado de Minas Gerais aproxima-se de 6% do volume total do país porém, a participação dos portos secos, no período analisado, não ultrapassou o índice de 2,76 % do volume total importado no Brasil. Restringindo-se a análise

apenas às operações realizadas pelos importadores do Estado de Minas Gerais, a performance dos portos secos apresenta significativa melhora. Contudo, do volume de mercadorias importadas, mais da metade ainda se mantém em zona primária (tabela 2).

Tabela 2 – Importações de Minas Gerais - de 1998 a 2003

| ANO | TOTAL DE IMPORTAÇÕES EM US\$ 1000 FOB | | | PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS SECOS% | |
|------|--|-------------|-----------------|-----------------------------------|-----------|
| | Via portos secos | Total de MG | Total do Brasil | EmMG | No Brasil |
| 1997 | 1.327.598 | 3.583.740 | 59.747.227 | 37,05 | 2,22 |
| 1998 | 1.594.561 | 3.548.577 | 57.763.476 | 44,94 | 2,76 |
| 1999 | 1.339.009 | 2.935.687 | 49.294.639 | 45,61 | 2,72 |
| 2000 | 1.131.027 | 2.780.469 | 55.838.590 | 40,68 | 2,03 |
| 2001 | 978.748 | 3.001.744 | 55.572.176 | 32,61 | 1,76 |
| 2002 | 826.141 | 2.515.827 | 47.240.488 | 32,85 | 1,75 |
| 2003 | 789.308 | 2.429.440 | 48.259.592 | 32,50 | 1,64 |

Fonte: Adaptado pelos autores, a partir de dados disponibilizados pela SRF e séries estatísticas disponíveis no site www.mdic.gov.br

A tabela 3 mostra a participação individual de cada porto seco nas importações, em termos de quantidade de declarações de importação. A evolução dos últimos anos mostra uma queda na movimentação de operações de importação via porto seco, de modo geral. Contudo, observa-se que ela foi mais acentuada nos portos secos

de Uberlândia e Betim, mantendo-se estável em Uberaba. O comportamento do porto seco de Varginha não acompanhou a tendência dos demais, exceto em 2002, quando se verificou uma redução de suas operações. Juiz de Fora manteve-se em um patamar mais estável, registrando maior queda em 2002.

Tabela 3 – Importações desembaraçadas nos portos secos de Minas Gerais de 1997 a 2003 - Número de DIs (Declaração de Importação)

| PORTO SECO | ANO | | | | | | | TOTAL |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | |
| | N. de DI | N. de DI | N. de DI | N. de DI | N. de DI | N. de DI | N. de DI | |
| Juiz de Fora | 29 | 6.750 | 8.689 | 6.277 | 6.038 | 3.113 | 2.195 | 26.312 |
| Uberaba | 643 | 514 | 422 | 662 | 825 | 847 | 1.201 | 5114 |
| Varginha | 485 | 1.936 | 2.026 | 3.553 | 9.943 | 8.651 | 3.944 | 30538 |
| Uberlândia | 622 | 1.037 | 351 | 96 | 212 | 416 | 475 | 3209 |
| Betim | 9.732 | 9.402 | 7.960 | 5.488 | 4.940 | 4.762 | 4.668 | 46.952 |
| TOTALDEMG | 11.511 | 19.639 | 19.448 | 16.076 | 21.958 | 17.789 | 12.483 | 118.904 |
| <i>part. Usifast %</i> | 84,55 | 47,87 | 40,93 | 34,14 | 22,50 | 26,77 | 37,39 | 39,49 |

Fonte: Adaptado pelos autores, a partir de informações obtidas na SRF – Siscomex importação

A tabela 4 apresenta dados sobre os volumes de exportações em termos de quantidade de processos, ou Declarações de Despacho de Exportações (DDE). Com exceção de Varginha, cujo comportamento pode ser explicado pela economia cafeeira local, todos os demais portos secos mantêm baixa performance exportadora.

Apesar do esforço exportador promovido pelo governo nos últimos anos, o volume de exportações mineiras via portos secos está muito aquém do potencial importador do Estado de Minas Gerais.

Tabela 4 – Exportações desembaraçadas nos portos secos de Minas Gerais de 1997 a 2003 - Número de DDEs (Declaração de Despacho de Exportação)

| PORTO SECO | ANO | | | | | | TOTAL |
|-----------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|
| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | |
| | N. de DDEs | N. de DDEs | N. de DDEs | N. de DDEs | N. de DDEs | N. de DDEs | |
| Juiz de Fora | 13 | 6 | 22 | 34 | 35 | 46 | 156 |
| Uberaba | 11 | 9 | 37 | 55 | 111 | 148 | 371 |
| Varginha | 21 | 510 | 1.743 | 2.517 | 1.528 | 621 | 7130 |
| Uberlândia | 7 | 37 | 0 | 104 | 258 | 208 | 614 |
| Betim | 53 | 32 | 20 | 48 | 104 | 125 | 382 |
| TOTALMG | 295 | 594 | 1.822 | 2.758 | 2.036 | 1.148 | 8653 |
| <i>Part. Usifast%</i> | 17,97 | 5,39 | 1,10 | 1,74 | 5,11 | 10,89 | 4,41 |

Fonte: Adaptado pelos autores a partir de informações obtidas na SRF – Sistema Lince Exportação

A baixa performance dos portos secos pode sinalizar alguma dificuldade específica inerente à sua utilização, no que se refere à sistemática das exportações.

O presente trabalho propõe-se a elucidar estes dados estatísticos, analisando empiricamente o funcionamento de um porto seco da Região Metropolitana de Belo Horizonte, mais precisamente do Porto Seco Granbel, situado em Betim/MG e historicamente responsável pelo maior volume de operações de importações e exportações do Estado de Minas Gerais. Pretende-se identificar, neste estudo, os aspectos de ordem político-econômica, tecnológica ou mercadológica que impactam as operações de importações e exportações do porto seco.

1.2 Evolução do comércio exterior no Brasil

O esforço exportador tem sido, historicamente, um dos destaques da política econômica brasileira. Desde a Independência, o país vem sendo governado por políticos que consideram as exportações como o principal objetivo econômico (GONÇALVES *et al.*, 1998). Frases de efeito, como “Exportar é o que importa”, e “Exportar ou morrer” são lembradas, numa tentativa de promover superávits comerciais, não somente pela redução das importações, mas, sobretudo, pelo aumento das exportações.

Até 1930, a economia brasileira era, basicamente, agroexportadora, tendo no café seu produto principal. A depressão econômica que ocorreu no mercado internacional, em 1930, resultou na ruptura do desenvolvimento econômico, trazendo à tona a necessidade de incentivar a industrialização, meta que se tornou prioritária para a política econômica (GREMAUD *et al.*, 1999).

Depois de 1930, teve início o *Processo de Substituição de Importações (PSI)*, implementado ao longo de três décadas. Adotaram-se mecanismos de proteção à indústria nacional, tais como: desvalorização real do câmbio; implantação de sistemas de licenças de importação; taxas múltiplas de câmbio; e elevação das tarifas aduaneiras

(GREMAUD *et al.*, 1999). Nos anos 60, surgiram as primeiras iniciativas de estímulo às exportações, embora limitadas a incentivos fiscais, e não oriundas de medidas que promovessem reais ganhos de produtividade e eficiência e que conformassem uma estratégia explícita de incentivo às exportações (CAVALCANTI e RIBEIRO, 1998).

Em 1964, as exportações de manufaturados foram isentas do pagamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Em 1967, essa isenção passou a incluir o Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICM). Na mesma época, foi regulamentado o regime de *drawback*¹, medida de estímulo às exportações, e instituído o Fundo de Financiamento às Exportações (Finex), sob as formas de financiamento direto ao exportador e de equalização de taxas de juros. Outras medidas mais agressivas foram instituídas em 1969/70, tornando-se elementos de grande importância na década de 1970 e início da de 1980. Contudo, foram desativadas a partir de 1983, em função, principalmente, de pressões do GATT e do corte da maioria das linhas de crédito às exportações (BONELLI *et al.*, 1997).

Os anos de 1980 trouxeram um desempenho excelente para o comércio exterior brasileiro, graças à política de desvalorização cambial, de manutenção de incentivos fiscais e de financiamento às exportações, à expansão das relações brasileiras com outros parceiros comerciais e à elevação da produção interna de petróleo (LARA, 1986).

No início dos anos de 1990, ocorreu, no Brasil, a abertura econômica. Com essa medida, as importações subiram de US\$20,7 bilhões, em 1990, para US\$55,8 bilhões, em 2000. Vieram os concorrentes, e as empresas nacionais tiveram de se adaptar à nova conjuntura. Com o desequilíbrio da balança de pagamentos, surgiu a preocupação em fortalecer as exportações, que passaram de US\$31,4 bilhões, em 1990, para US\$55,1 bilhões, em 2000. Os esforços, neste sentido, se multiplicaram, graças à intervenção constante do governo, mediante medidas de incentivo à exportação (isenção de ICMS, PIS, COFINS) e

patrocínio a programas agressivos de promoção dos produtos brasileiros: Programa de Estímulo às Exportações, Consórcios de Exportação e outros programas como *Exporta Brasil*, *Avança Brasil* e *Investe Brasil*.

Apesar da ruptura com o padrão de desenvolvimento vigente até a década de 1980, mesmo com a liberação comercial brasileira ocorrida com a ascensão do presidente Collor ao poder, até 1993 a tônica se manteve, ou seja: altos níveis de inflação, baixo crescimento econômico e superávits na balança comercial. A mudança significativa só ocorreu efetivamente em 1994, com a implantação do Plano Real, que acarretou rápida redução da inflação, aceleração do crescimento econômico e mudança substancial no desempenho da balança comercial, com o aparecimento de déficits importantes (CAVALCANTI; RIBEIRO, 1998).

Se na primeira fase da integração do Brasil à economia mundial houve impulso das importações e dos investimentos diretos, hoje a ênfase se desloca paulatinamente para as exportações e para a internacionalização da empresa brasileira. Para reduzir o déficit em conta corrente, o Brasil precisa exportar mais.

Os números atuais² reforçam as políticas de estímulo às exportações: até a terceira semana de fevereiro de 2005, a balança comercial registrou superávit de US\$4.221 milhões, resultado de exportações no valor de US\$12.637 milhões e importações de US\$8.416 milhões. O governo brasileiro tem ressaltado a importância do incremento do comércio internacional como saída para a retomada do crescimento econômico brasileiro.

1.3 Os portos secos: criação e funcionamento

O porto seco (antiga Estação Aduaneira Interior – EADI), criado no Brasil pelo Decreto-lei n. 1.455/76, é um terminal alfandegado de uso público, situado em zona secundária, destinado à prestação, por terceiros, dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro. Por força legal, podem ser

terceirizados todos os serviços necessários à armazenagem de mercadorias e ainda algumas operações de industrialização, como: acondicionamento, reacondicionamento, montagem, beneficiamento e renovação. Todas as operações realizadas nestes recintos seguem a legislação aduaneira emanada da Secretaria da Receita Federal – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

Os serviços desenvolvidos nestes recintos podem ser delegados a pessoas jurídicas de direito privado, que tenham como principal objeto social, cumulativamente ou não, a armazenagem, a guarda ou o transporte de mercadorias. A delegação é efetivada mediante permissão de serviço público, após a realização de concorrência pública.

O porto seco é instalado, preferencialmente, adjacente às regiões produtoras ou consumidoras. Os serviços aduaneiros neles executados, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e exportação (conferência e desembaraço aduaneiros), são controlados pela Secretaria da Receita Federal.

Os portos secos podem, ainda, prestar serviços de acondicionamento, reacondicionamento e montagem de mercadorias importadas, submetidas aos regimes especiais de entreposto industrial. Além disso, podem ser utilizados na manutenção de estoques e na distribuição dos produtos de maneira mais eficiente, devido à sua localização no interior do país, significando redução de custos de deslocamento e transporte. Estão aptos a receber e lidar com mercadorias subordinadas aos regimes aduaneiros **geral e especial**. O regime geral trata das exportações e importações a título definitivo e, como regra geral, com cobertura cambial e recolhimento de tributos. São considerados regimes gerais as importações e exportações a título definitivo, com cobertura cambial e recolhimento de tributos. Ambas as operações envolvem atividades comerciais de contato com potenciais parceiros internacionais.

Os regimes especiais permitem a exportação e importação a título provisório, com suspensão

tributária e sem cobertura cambial. São seis: Trânsito Aduaneiro; Admissão Temporária; *Drawback*; Entrepósito Aduaneiro; Entrepósito Industrial, e Exportação Temporária.

Para viabilizar as operações de industrialização, que nem sempre podem ser feitas no domicílio do importador ou exportador, o porto seco disponibiliza meios para acondicionar ou reacondicionar as mercadorias mediante processos de unitização e desunitização de carga – reunião de produtos em uma unidade maior ou sua separação. Podem ocorrer beneficiamentos, renovações de partes, peças e outros materiais de reposição, manutenção ou reparo de embarcações e de equipamentos e instrumentos de uso náutico. Podem ainda ocorrer operações de transformação, no caso de preparo de alimentos para consumo a bordo de aeronaves e embarcações utilizadas no transporte comercial internacional ou destinadas à exportação.

A legislação e sistemática aduaneira pertinente ao tema *porto seco*, bem como definições dos regimes aduaneiros e suas implicações, estão disponibilizadas aos interessados, nos sites do governo brasileiro (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - www.mdic.gov.br; Ministério de Relações Exteriores) e pela característica deste artigo foram voluntariamente omitidas.

2 Metodologia

O presente trabalho foi realizada em três fases, a saber: a) primeira fase – levantamento de informações preliminares contribuindo para melhor definição do problema; b) segunda fase – estudo de caso; e, c) terceira fase – ratificação das informações obtidas na fase anterior.

A primeira fase deste trabalho teve caráter exploratório, objetivando a validação do estudo e definição de seu escopo, já que há pouco conhecimento científico sistematizado sobre o assunto. Na segunda fase, optou-se pelo estudo de caso, em que o problema é analisado em uma unidade específica utilizada para este fim. A terceira fase é descritiva e os resultados obtidos no *survey*

são expandidos, visando à ratificação das evidências teóricas ou sua refutação.

A coleta de dados, na primeira e segunda fases, foi realizada por meio de entrevistas estruturadas e semi-estruturadas com 19 especialistas em Comércio Exterior possuindo vínculos profissionais com o Porto Seco Granbel, com larga experiência nas questões aduaneiras e operações de importações e exportações. Na terceira fase - *survey* - consultou-se 45 comissárias de despacho aduaneiro que utilizaram o porto seco no ano de 2003 (resultado sintético apresentado no anexo I).

3 Resultados

O resultado do presente trabalho, em razão da metodologia adotada, constará de uma parte descritiva, relatando a história da interiorização das operações de importações e exportações, debatendo o surgimento dos portos secos no estado e de uma parte dissertativa, em que serão apresentados os resultados das entrevistas e análise dos dados coletados.

3.1 História da interiorização da logística de importações e exportações no Estado de Minas Gerais³

Até 1969, os procedimentos aduaneiros relativos ao desembaraço de importações e exportações, destinadas a Minas Gerais, eram prestados em zona primária, sendo esporadicamente executados no domicílio do importador. Cria-se, a partir daí a Receita Federal de Belo Horizonte, formada por quatro sistemas de controle, a saber: a) Sistema de Tributação; b) Sistema de Arrecadação; c) Sistema de Fiscalização; e, d) Sistema de Informações Econômico-fiscais. A área aduaneira ficou vinculada ao Sistema de Fiscalização. No início dos anos de 1970, teve início, no Aeroporto da Pampulha (BH), uma espécie de embrião do que viria a ser uma aduana, uma “projeção” das alfândegas de Congonhas/SP e Galeão/RJ, responsável pela importação aérea, executando, ocasionalmente, alguns desembaraços marítimos.

Em 1973, por força do Ato Declaratório n. 19/73, o serviço de despacho aduaneiro foi entregue à Companhia Brasileira de Entrepósitos e Comércio (COBEC), *trading* do Banco do Brasil (41% Banco do Brasil e 59% de outros bancos e empresas), localizada na Avenida Governador Benedito Valadares, 977 – bairro Gameleira, em Belo Horizonte, onde foi instalado um Depósito Alfandegado Público (DAP). A COBEC enfrentou vários problemas para a execução dos serviços aduaneiros: burocracia, inexperiência e, sobretudo, dificuldades no regime do trânsito.

No início da década de 80, é criado o Terminal de Cargas Aéreas (TECA), no Aeroporto da Pampulha, para onde é transferida a Inspeção da Receita Federal, localizada, até então, no Bairro Gameleira. Com a criação do Aeroporto Tancredo Neves, em 1984, o TECA e a Inspeção deslocam-se para Confins.

Em 1987, no arcabouço das medidas para acerto de contas de uma dívida de US\$ 360 milhões para com o governo, a Cobec é estatizada, sob a denominação de Companhia Brasileira de Infra-Estrutura Fazendária (Infaz), funcionando até a posse do presidente Collor, quando foi extinta, encerrando definitivamente suas atividades no início de 1991. Entre o fechamento da Infaz e a abertura do primeiro porto seco da Região Metropolitana de Belo Horizonte, passou-se cinco anos, período no qual as atividades de despacho aduaneiro ficaram concentradas em Confins, onde o usuário estava sujeito a taxas exorbitantes de armazenagem, cobradas pela Infraero.

Entre 1986 e 1990, a deficiência dos portos agravou-se, e começaram a surgir terminais retroportuários alfandegados, sem que, contudo, o processo de interiorização do despacho tivesse sido legalizado. Os terminais obtiveram autorização de funcionamento muito mais em razão de interesses políticos ou setoriais que por meio de processos legítimos de licitação.

No início da década de 1990, a demanda por um terminal alfandegado na Região Metropolitana de Belo Horizonte aumenta. Sob a supervisão de

inspetores da Receita Federal, foram feitos levantamentos estatísticos a partir das informações contidas nas Declarações de Importação – principalmente dados sobre o domicílio fiscal do importador –, permitindo identificar as regiões de maior concentração de despacho do estado. O estudo de viabilidade econômica é levado a termo, apontando quatro regiões de maior concentração de carga no Estado, a saber: Região Metropolitana de Belo Horizonte, Sul de Minas, Triângulo Mineiro e Vale do Aço. Foram feitas propostas para legitimar o processo de concessão do serviço de despacho aduaneiro, tendo-se sugerido, a princípio, a utilização das instalações da Casemg existentes no estado para sediar as alfândegas de interior.

Em 1992, a empresa Café Bom Dia, de Varginha, solicitou à Receita Federal a permissão para implantar um entreposto de exportação em sua região, para escoamento do café, no que foi atendida. Em 1993, venceu o primeiro processo de licitação para exploração, a título precário, da primeira Estação Aduaneira Interior (EADI), do Estado de Minas Gerais.

No rastro da primeira licitação, seguem-se outras para a instalação de novas EADIs no Estado. Na Região Metropolitana de Belo Horizonte, houve várias tentativas, que, por razões diversas, não culminaram na efetiva instalação de um terminal. Somente em agosto de 1994 é que foi publicado, no DOU, o Edital de Licitação da Concorrência SRF/SRRF, 6ª RF, n. 01/94, objetivando a permissão para a instalação e administração da Estação Aduaneira Interior na Região Metropolitana de Belo Horizonte, compreendendo os municípios de Belo Horizonte, Betim, Brumadinho, Caeté, Contagem, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia, Vespasiano e São José da Lapa. A vencedora do processo de licitação, empresa Tora Transporte Industriais Ltda., assinou, em 5 de dezembro de 1994, o contrato com a União para instalação de uma Estação Aduaneira Interior em Betim/MG, na BR-381, Km 433 – bairro Jardim das Alterosas. Em 27 de março de 2000, por meio do Ato Declaratório n. 23 da SRF/SRRF, 6ª RF, a USIFAST Logística Industrial S/A assumiu

a sucessão da exploração da Eadi Granbel. Somaram-se às Eadis de Varginha e Betim a Eadi/Juiz de Fora, a Eadi/Uberlândia e a Eadi/Uberaba.

3.2 Usifast Logística Industrial S/A: o Porto Seco Granbel

Da união das empresas FASAL S/A - Comércio e Indústria de Produtos Siderúrgicos e Tora Transportes Industriais Ltda., surgiu, em 1995, a Usifast Logística Industrial S/A. Inicialmente sob a denominação Estação Aduaneira Interior – Eadi Granbel (da Grande Belo Horizonte), passando, por força legal, a Porto Seco Granbel. Está localizado na margem da Rodovia Fernão Dias / BR-381, Betim/MG, em uma área de 55.000m², com mais de 10.000m² cobertos, composto por um galpão de pé-direito de 8m. É dotado de ramal ferroviário com bitola mista, balanças rodoviária e ferroviária com capacidade, respectivamente, para 60 e 120 toneladas.

A área de armazenagem é dividida em conformidade com o volume de cargas, levando-se em conta o regime aduaneiro a qual pertença. Assim sendo, as mercadorias destinadas a regimes comuns são separadas daquelas admitidas em regimes especiais de entreposto aduaneiro. Verificam-se ainda espaços distintos de armazenagem para carga perigosa e mercadorias apreendidas pela Receita Federal. Os volumes são identificados com etiquetas contendo códigos de barra e outras informações inerentes ao processo, tais como: data de entrada, vencimento da armazenagem de acordo com o regime e documentação. Os equipamentos necessários à movimentação de cargas compõem-se de dois porta-contêineres para 60 ton e seis empilhadeiras, cujas capacidades variam de 2,5 a 7 toneladas.

Para cargas perecíveis, dispõe de pequena câmara frigorífica (adaptação de contêiner de 20 pés) com capacidade para armazenar 30m³ de carga, a uma temperatura de 2°C a 8°C positivos, além de 20 pontos de tomada para contêiner refrigerado. No complexo do porto seco estão instaladas, além da

Receita Federal, postos de órgãos de apoio e fomento ao comércio exterior, como Receita Estadual, Vigilância Sanitária, Ministério da Agricultura e Banco do Brasil.

No que concerne aos aspectos de controle informatizado, a Usifast utiliza o sistema de gestão empresarial da Microsiga, versão AP7, envolvendo processos administrativos, de manufatura e de relacionamento. Nas atividades de armazenagem e distribuição, por exemplo, é usado o módulo de controle de estoque, que abrange: gestão de estoque, rastreabilidade desde o recebimento até a expedição, controle de qualidade e emissão de etiquetas para embalagens, entre outros aplicativos de suporte. O sistema *e@di-online* acessa diretamente a base de dados do Porto Seco Granbel, fazendo com que o importador e o exportador possam acompanhar o processo de desembaraço de sua carga em tempo real.

3.3 Análise dos dados obtidos

A primeira constatação, ainda na análise dos dados secundários, refere-se à ausência de estudos aprofundados sobre a participação dos recintos alfandegados de zona secundária na sistemática do comércio exterior, fato que, na percepção dos pesquisadores, denota pouco interesse na preservação da história. Contudo, é necessário reconhecer que o lapso de tempo transcorrido desde o início de funcionamento dos portos secos, no Estado de Minas Gerais, até os nossos dias, ainda é muito curto para que tenha havido uma sistematização dos estudos sobre o tema.

Contudo, levantar o véu da história permitiu trazer à tona algumas conseqüências da falta de objetivos claros na política de comércio exterior do país. Nos primeiros movimentos de interiorização do despacho aduaneiro via portos secos, a ineficiência portuária era evidente. Mas, ao transferir os serviços portuários para a iniciativa privada, o Estado se esqueceu de delimitar as atuações da zona primária e da zona secundária, e deixou de definir regras precisas e, principalmente, não conflitantes para que as

conquistas da interiorização da carga não fossem de encontro à necessidade de remunerar os investimentos de zona primária. O resultado foi o ostracismo a que foram entregues os terminais de zona secundária, assim como a queda em seu faturamento. Se, de um lado, a intenção foi estabelecer os recintos alfandegados em região de efetiva demanda, de outro, o governo brasileiro permitiu sua proliferação desordenada dentro do país, fechando os olhos à concorrência predatória que adviria fatalmente com o aumento da oferta dos serviços aduaneiros.

Ainda no âmbito da questão política, os entrevistados deixam a entender que a solução dos obstáculos passa por uma melhor definição dos papéis dos terminais de zona primária e de zona secundária. Opinam, ainda, que outras práticas deveriam somar-se a esta redefinição, tais como determinar, por força legal, que cargas destinadas ao interior do país ou a regimes aduaneiros específicos sigam imediatamente para zona secundária; determinar o despacho sobre-rodas para mercadorias destinadas aos portos secos; e determinar que as empresas beneficiárias de regimes especiais de tributos (por exemplo, diferimento de ICMS) nacionalizem suas importações no Estado que concedeu o benefício.

Os demais óbices à utilização dos portos secos, no aspecto político, ainda dizem respeito à interpretação da lei e às exigências dos órgãos gestores e anuentes, embora a interpretação de qualquer texto seja ele legal ou não, seja um aspecto inerente à condição humana, podendo haver tantas interpretações de um mesmo assunto quantas sejam as pessoas, deveria haver uma clara identificação da hierarquia das funções fiscalizadoras, assim como a adoção de procedimentos padronizados, emanados por meio de ordens de serviço ou similar para todas as repartições aduaneiras, para que se evitem interpretações pessoais.

Nos aspectos tecnológicos estudados na pesquisa ressaltou-se a importância do Siscomex, sistema eletrônico de dados implantado pelo governo brasileiro, na desburocratização dos serviços aduaneiros. Quem opera em comércio exterior há mais de dez anos pode perceber que o Brasil deixou,

em muito pouco tempo, de acumular documentos nas operações de importação e exportação. O início das atividades do Siscomex-exportação, em 1993, foi um marco na história do comércio exterior brasileiro, sendo o país o único a possuir um sistema com tal eficiência em nível mundial. Em 1997, assistiu-se à implantação do Siscomex-importação, e as inovações tecnológicas continuaram. Contudo, ainda pode evoluir muito mais, com maior redução da burocracia ou entrega de documentos, centralização das anuências no menor número de órgãos públicos e simplificação dos regimes aduaneiros (como, por exemplo, o *drawback*).

Uma demonstração contundente da revolução tecnológica aliada ao esforço exportador é a disponibilização de informações *on-line*, atualizadas e acessíveis a qualquer usuário, pessoa física ou jurídica, residente no Brasil ou no exterior. Na página do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior na internet, é possível encontrar todas as informações necessárias ao entendimento da sistemática do comércio exterior, servindo de fonte secundária segura para qualquer estudo sobre o assunto. Cabe ressaltar, neste sentido, a série *Aprendendo a Exportar*, em que o empresário pode receber informações específicas de seu negócio, sem ônus ou burocracia.

As facilidades do Siscomex foram salientadas pelos entrevistados, e não houve queixas quanto a seu uso, salvo no que diz respeito à emissão do documento DTA (Declaração de Trânsito Aduaneiro). Quanto aos sistemas utilizados pelo Porto Seco Granbel, observou-se que são perfeitamente adequados às exigências dos usuários, não havendo proposições para sua melhoria. Seguindo o mesmo raciocínio, não há ressalvas quanto à tecnologia empregada pelo porto seco nas operações logísticas, pois, desde sua implantação, e por força legal, os recintos alfandegados já devem estar preparados para responder à demanda de seus usuários.

Os aspectos mercadológicos destacam a preocupação do Porto Seco Granbel no que diz respeito ao atendimento às exigências de seus clientes, mas apontam para uma necessidade de maior

agilização nos processos de carregamento e descarga. No que se refere aos comentários proferidos sobre os processos licitatórios dos portos secos e as estatísticas dos movimentos de cargas nos terminais de Minas Gerais, fica evidenciado que a concorrência predatória prejudica os importadores e exportadores, na medida em que as disputas por carga dificultam os procedimentos inerentes aos despachos aduaneiros. Contudo, a concorrência é salutar no que concerne aos valores dos serviços prestados, pois não somente ganham os empresários, como ganha o comércio brasileiro como um todo, graças à redução dos custos das operações, e, conseqüentemente, com ganhos em competitividade para o exportador brasileiro. De qualquer maneira, ao coibir uma concorrência predatória entre os terminais alfandegados, o governo estimula novos investimentos, tão necessários ao desenvolvimento dos serviços de comércio exterior.

Ainda no que se refere aos aspectos mercadológicos, o Porto Seco Granbel cumpre satisfatoriamente seu papel, oferecendo, aos usuários, instalações, equipamentos e pessoal capacitado para atender às exigências dos clientes no que for necessário, em termos de armazenagem, acondicionamento, movimentação, carregamento, descarga etc. Em razão de sua especificidade, o Porto Seco Granbel, até então, não necessitou lançar mão dos modernos conceitos logísticos de armazenagem e distribuição ou horizontalizar as mercadorias armazenadas. A gestão dos estoques de mercadorias armazenadas nos regimes especiais é feita eletronicamente e os clientes têm acesso *on-line* às informações de suas mercadorias graças aos sistemas EDI (com é o caso do e@di-online).

Constatou-se, ainda, nos aspectos estudados que o grande vilão no atendimento às demandas dos clientes dos portos secos, ainda é o transporte, tanto o rodoviário por estar sucateado, quanto o ferroviário, que deveria ser a vocação natural para um país de dimensões continentais como o Brasil. Os entrevistados somam-se à imensa fila dos insatisfeitos que apontam o transporte como um dos maiores gargalos para o desenvolvimento da economia do país.

4 Conclusão

Do presente trabalho, é possível concluir que o processo de interiorização das operações de importação e exportação, ainda que indispensável e desejável, esbarra em dificuldades que devem ser vencidas pelos diversos agentes do processo.

Constatou-se ser premente a necessidade de as autoridades coordenadoras do sistema de comércio exterior brasileiro buscarem maior sincronização e compatibilização de suas ações, adequando-as às necessidades dos clientes e à realidade da economia nacional.

Contudo, um esforço de interiorização dos procedimentos logísticos internacionais será inútil se não houver um efetivo interesse pela desburocratização dos processos, fato que se constitui no maior gargalo para a efetivação dos trâmites necessários ao trânsito aduaneiro. Urge agilizar o trânsito na zona primária. A morosidade e os altos custos são acrescidos à natural concorrência dos portos, atualmente privatizados, que não têm interesse comercial algum na transferência de cargas de seus recintos para outros espalhados pelo território nacional.

Finalmente, não se pode falar em aumento de exportações sem mencionar diminuição de custos, embora se reconheça o esforço do Poder Público em minimizá-los. No que competiu a esta pesquisa avaliar, os custos da logística das operações de comércio exterior ainda estão muito altos, o que freia a sua efetivação. Como custos estão sendo considerados não somente aqueles de ordem financeira, mas também, e em igual medida, os custos com a burocracia, com os desgastes gerados pela ineficiência na prestação de serviços que compõem a sistemática das exportações, as implicações destas ineficiências na imagem do exportador e do país etc. Não se pretende propor nada de inovador, mas, apenas, apontar para a urgente necessidade de se atingir os mesmos parâmetros adotados pelos países mais desenvolvidos na logística global.

Referências

- BALLOU, R. H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. São Paulo: Atlas, 1993.
- BIZZELLI, J. S.; BARBOSA, R. **Noções básicas de importação**. 5. ed. São Paulo, Aduaneiras, 1996.
- BONELLI, R.; VEIGA, P. M. ; BRITO, A. F. **As políticas industrial e de comércio exterior no Brasil: rumos e indefinições**. Texto para discussão n. 527 - IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Rio de Janeiro, 1997. Disponível no site www.ipea.gov.br. Acesso em 08/05/2003. 72p.
- BONELLI, R.; HAHN, L. **Resenha dos estudos recentes das relações comerciais brasileiras**. Texto para discussão n. 708 - IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada — Rio de Janeiro, 2000. Disponível no site www.ipea.gov.br. Acesso em 08/05/2003.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Aprendendo a Exportar** Disponível em www.mdic.gov.br. Acesso em 2004.
- _____. Ministério dos Transportes. **Transporte Aquaviário e Transporte Terrestre**. Disponível em www.transportes.gov.br. Acesso em 2004.
- _____. Ministério dos Transportes. **Agência Nacional de Transportes Terrestres**. Disponível em www.antt.gov.br. Acesso em 2004.
- _____. Ministério da Fazenda Disponível em www.fazenda.gov.br. Acesso em 2004.
- CAVALCANTI, M. A. F.H.; RIBEIRO, F. J. **As exportações brasileiras no período 1977/96: desempenho e determinantes** – Texto para discussão n. 545 – IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Rio de Janeiro. 1998. Disponível no site www.ipea.gov.br. Acesso em 08/05/2003.
- DORNIER, P.-P.; ERNST, R.; FENDER, M.; KOUVELIS, P. **Logística e operações globais: texto e casos**. São Paulo: Atlas, 2000.
- GONÇALVES, R.; BAUMANN, R.; CANUTO, O.; PRADO, L. C. D. **A nova economia internacional: uma perspectiva brasileira**. Rio de Janeiro: Campus, 1998.
- GREMAUD, A. P.; VASCONCELLOS, M. A. S.; TONETO JR., R. **Economia brasileira contemporânea**. São Paulo: Atlas, 1999.
- LARA, J. E. **O consórcio de exportação como um canal de comércio exterior**. Um estudo exploratório. 1986. 310 p. Dissertação (Mestrado em Administração) Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas. São Paulo, 1986.
- _____.; COELHO, F. J. **A assistência governamental como fator de estímulo à atividade exportadora em pequenas empresas brasileiras: um estudo introdutório**. III Workshop em Internacionalização de Empresas. IX Congresso Coppead de Administração, UFRJ, 28 e 29/11/2002, Rio de Janeiro. 2002.
- LARRAÑAGA, F.A. **A gestão logística global**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.
- LOPEZ, J.M. C.; GAMA, M. **Comércio exterior competitivo**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- MINAS GERAIS. Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais. **Minas Gerais no século XXI**. Disponível em site www.bdmg.mg.gov.br. Acesso em 2004.
- OLIVEIRA, C. T. **Modernização dos portos**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 242p.
- REGULAMENTO ADUANEIRO. 30ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.
- ROCHA, P. C. A. **Regulamento aduaneiro: anotado com textos legais transcritos**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.
- _____. **Logística e aduana**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.
- RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.
- VAZQUEZ, J. L. **O comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Atlas, 2001.

Notas

¹ Drawback – Regime que permite a importação com suspensão ou isenção de tributos de mercadorias que serão utilizadas na fabricação, complementação ou acondicionamento de outra a ser exportada (VAZQUEZ, 2001) .

² Dados do Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior, retirados do site mdic.gov.br, séries estatísticas, em 10/04/04, época de realização da pesquisa.

³ Relato compilado a partir dos depoimentos fornecidos por Neuza Delgado e Raul Cunningham (funcionários da SRF, ocupando cargos de supervisão na época dos acontecimentos) e Hercules M. Trindade (ex fiel de Armazém da CASEMG, COBEC e atual gerente-fiel do Porto Seco GRANBEL). Como não há registros oficiais na Biblioteca da Receita Federal de Belo Horizonte, o relato dos dados foi privilegiado e a menção a datas tem um caráter apenas temporal, podendo haver desvios.

Anexo I - Resumo dos principais resultados obtidos no *survey*

Distribuição de frequência relativa das respostas dadas pelas empresas para as questões que avaliam o funcionamento dos portos secos.

| Questão | GRAU DE CONCORDÂNCIA (%) | | | | | Total % |
|--|--------------------------|----------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------------|---------|
| | Discordo Totalmente 1 | Apenas discordo 2 | Não concordo nem discordo 3 | Apenas concordo 4 | Concordo totalmente 5 | |
| 1 – As mudanças frequentes na legislação aduaneira levam à redução do uso dos portos secos. | 29,4 | 23,5 | 29,4 | 5,9 | 11,9 | 100 |
| 2 – A elevação do dólar leva à redução do volume das operações de exportação via portos secos. | 23,5 | 14,7 | 26,5 | 20,6 | 14,7 | 100 |
| 3 – A elevação do dólar leva à redução do volume das operações de importação via portos secos. | 14,7 | 17,6 | 17,6 | 29,4 | 20,6 | 100 |
| 4 - A liberdade de interpretação da legislação por parte dos fiscais da Receita Federal traz obstáculos ao uso dos portos secos. | 23,5 | 23,5 | 29,4 | 8,8 | 14,7 | 100 |
| 5 – A vinculação da isenção e/ou diferimento de ICMS, concedidos pelo Governo do Estado, à nacionalização da mercadoria em território mineiro, reduz o volume das operações dos portos secos do estado. | 79,4 | 14,7 | 5,9 | 0,0 | 0,0 | 100 |
| 6 – O funcionamento da Receita Federal entre segunda e sexta-feira somente em horário comercial reduz o uso dos portos secos. | 23,5 | 23,5 | 20,6 | 23,5 | 8,8 | 100 |
| 7 – O excesso de burocracia na zona primária para a obtenção do DTA dificulta o uso dos portos secos. | 0,0 | 11,8 | 2,9 | 32,4 | 52,9 | 100 |
| 8 – O excesso de exigências dos fiscais de zona primária impede o trânsito aduaneiro (início e conclusão do trânsito). | 0,0 | 17,6 | 2,9 | 32,4 | 47,1 | 100 |
| 9 – O preço dos fretes para o regime de DTA dificulta o trânsito aduaneiro. | 5,9 | 2,9 | 8,8 | 47,1 | 35,3 | 100 |
| 10 – O roubo de carga e vandalismo impede o trânsito aduaneiro. | 23,5 | 32,4 | 26,5 | 14,7 | 2,9 | 100 |
| 11 – A cobrança de armazenagem na zona primária de mercadoria destinada à zona secundária impede o trânsito aduaneiro. | 11,8 | 29,4 | 26,5 | 17,6 | 14,7 | 100 |
| 12– Nas importações , o pagamento do frete de retorno ao porto do contêiner vazio inviabiliza o trânsito aduaneiro. | 5,9 | 11,8 | 23,5 | 32,4 | 26,5 | 100 |
| 13– Nas exportações , o pagamento do frete do contêiner vazio para carregamento nos portos secos inviabiliza o trânsito aduaneiro. | 5,9 | 8,8 | 20,6 | 47,1 | 17,6 | 100 |
| 14 – A concorrência entre portos da zona primária e portos secos diminui o uso dos portos secos. | 17,6 | 17,6 | 29,4 | 20,6 | 14,7 | 100 |
| 15 – As exigências por parte da Receita Federal dificultam o uso do porto seco. | 26,5 | 41,2 | 11,8 | 14,7 | 5,9 | 100 |
| 16– As exigências por parte da Receita Estadual dificultam o uso do porto seco. | 26,5 | 35,3 | 20,6 | 8,8 | 8,8 | 100 |
| 17 – A demora dos funcionários da Usifast para acusar presença de carga dificulta o uso do porto seco. | 55,9 | 32,4 | 5,9 | 2,9 | 2,9 | 100 |
| 18 – O tratamento igual para empresas, independentemente do histórico de cada uma com a alfândega, reduz o uso do porto seco da Usifast, já que em outros recintos alfandegados o tratamento é diferenciado. | 20,6 | 32,4 | 26,5 | 5,9 | 14,7 | 100 |
| 19 – As exigências da Vigilância Sanitária dificultam o uso do porto seco. | 23,5 | 32,4 | 23,5 | 8,8 | 11,8 | 100 |
| 20– As exigências do Ministério da Agricultura dificultam o uso do porto seco. | 11,8 | 26,5 | 20,6 | 26,5 | 14,7 | 100 |
| 21 – As dificuldades da Receita Federal para acusar presença de carga atrapalham o uso do porto seco. | 14,7 | 29,4 | 35,3 | 5,9 | 14,7 | 100 |
| 22– A lentidão e/ou ausência de fiscais para verificar integridade dos lacres dificultam o uso do porto seco. | 17,6 | 26,5 | 38,2 | 8,8 | 8,8 | 34 |
| 23 – O espaço de armazenagem (área coberta e área de pátio) não atende às exigências dos clientes. | 52,9 | 41,2 | 2,9 | 0,0 | 2,9 | 100 |
| 24 – Os equipamentos (empilhadeiras, porta-pallets, ferramentas, etc) não são suficientes para atender as operações na Usifast. | 41,2 | 38,2 | 11,8 | 5,9 | 2,9 | 100 |

| Questão | GRAU DE CONCORDÂNCIA (%) | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------|------------------------------|--------------------|------------------------|------------|
| | Discordo Totalmente | Apenas discordo | Não concordo nem discordo | Apenas concordo | Concordo totalmente | Total % |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| 25 - O manuseio da carga não é feito de acordo com as exigências dos clientes. | 50,0 | 41,2 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 100 |
| 26 - A identificação da carga não é feita de acordo com as exigências dos clientes. | 52,9 | 44,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100 |
| 27 - A falta de agilidade nas operações de carregamento/descarga dificulta as operações na Usifast. | 29,4 | 29,4 | 26,5 | 11,8 | 2,9 | 100 |
| 28 - Os erros de lançamentos de dados por parte dos funcionários da Usifast dificulta as operações no porto seco. | 44,1 | 38,2 | 8,8 | 2,9 | 5,9 | 100 |
| 29 - Os sistemas de dados da Usifast não atendem às exigências dos clientes. | 35,3 | 50,0 | 0,0 | 8,8 | 5,9 | 100 |
| 30 - Os sistemas de dados da Usifast não são compatíveis com as demandas da Receita Federal. | 29,4 | 44,1 | 20,6 | 2,9 | 2,9 | 100 |
| 31 - A separação de carga por referência é um serviço que dificulta o uso do porto seco. | 58,8 | 23,5 | 14,7 | 0,0 | 2,9 | 100 |
| 32 - A paletização de carga solta dificulta as operações de movimentação. | 38,2 | 38,2 | 17,6 | 2,9 | 2,9 | 100 |
| 33 - Prefiro trabalhar na zona primária, onde sou mais bem atendido. | 29,4 | 41,2 | 17,6 | 5,9 | 5,9 | 100 |
| 34 - Prefiro trabalhar no porto seco da Usifast, onde sou mais bem atendido. | 5,9 | 5,9 | 14,7 | 38,2 | 35,3 | 100 |
| 35 - Os custos dos serviços no porto seco inviabilizam sua utilização. | 11,8 | 23,5 | 32,4 | 26,5 | 5,9 | 100 |
| 36 - O atendimento dado pela Usifast aos despachantes aumenta sua utilização. | 2,9 | 0,0 | 17,6 | 41,2 | 38,2 | 100 |
| 37 - As operações de recebimento da mercadoria não são bem desempenhadas. | 47,1 | 47,1 | 0,0 | 0,0 | 5,9 | 100 |
| 38 - As operações de carregamento e descarga não são bem desempenhadas. | 50,0 | 47,1 | 0,0 | 2,9 | 0,0 | 100 |
| 39 - As operações de movimentação da mercadoria não são bem desempenhadas. | 47,1 | 50,0 | 0,0 | 0,0 | 2,9 | 100 |
| 40 - As operações de armazenagem da mercadoria não são bem desempenhadas. | 55,9 | 41,2 | 0,0 | 0,0 | 2,9 | 100 |
| 41 - As operações de controle da mercadoria não são bem desempenhadas. | 50,0 | 44,1 | 2,9 | 2,9 | 0,0 | 100 |
| 42 - O pessoal da portaria da Usifast não desempenha bem suas funções. | 55,9 | 35,3 | 5,9 | 2,9 | 0,0 | 100 |
| 43 - O pessoal do armazém não desempenha bem suas funções. | 58,8 | 38,2 | 0,0 | 2,9 | 0,0 | 100 |
| 44 - O pessoal do controle não desempenha bem suas funções. | 61,8 | 35,3 | 0,0 | 0,0 | 2,9 | 100 |
| 45 - O pessoal do comercial não desempenha bem suas funções. | 41,2 | 41,2 | 14,7 | 2,9 | 0,0 | 100 |
| 46 - A Receita Federal na Usifast não desempenha bem suas funções. | 26,5 | 38,2 | 32,4 | 0,0 | 2,9 | 100 |
| 47 - O Ministério da Agricultura na Usifast não desempenha bem suas funções. | 20,6 | 38,2 | 26,5 | 5,9 | 0,0 | 100 |
| 48 - A Vigilância Sanitária na Usifast não desempenha bem suas funções. | 35,3 | 26,5 | 36,5 | 0,0 | 2,9 | 100 |