

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS – FGV-RS
MBA - COMÉRCIO EXTERIOR E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS
COMEX - 04
DISCIPLINA: LOGÍSTICA INTERNACIONAL
PROFESSOR: Júlio Eduardo da Silva Menezes
ALUNO: Carlos Antonio Lopes

Trabalho para Avaliação Complementar da Disciplina

**Gestão de Logística Internacional:
Comparativo de Trâmites em Pontos de Fronteira
Brasil - Argentina**

Outubro / 2004

I – INTRODUÇÃO

A expectativa de sucesso do Mercosul - como um projeto de integração de longo prazo - está dependendo das condições de infra-estrutura que precisariam ser desenvolvidas para uma adequação às crescentes necessidades logísticas empresariais, em especial, as estruturas de transporte e comunicações.

Nesse sentido, ressalta-se que o setor de transporte rodoviário internacional de carga vem enfrentando uma série de obstáculos competitivos, onde as maiores dificuldades estão relacionadas às excessivas exigências burocráticas para liberação de veículos e cargas nos pontos de fronteira entre os países do bloco. Por conta disso, a gestão da logística internacional vem se tornando uma atividade com muitos desafios. Uma das principais tarefas tem sido negociar as simplificações necessárias que possibilitem a agilidade no transporte internacional diretamente, bem como a sua liberalização permitindo às empresas operarem entre terceiros países (Mincarone, 2004).

No que se refere especificamente à fronteira entre o Brasil e a Argentina – principais países do bloco – a utilização dos portos de Foz do Iguazu (BR) – Puerto Iguazu (AR) e Uruguaiana (BR) – Paso de los Libres (AR), cujo modelo aduaneiro sempre foi caracterizado por fortes entraves burocráticos, tornou-se motivo de preocupação pela falta de agilidade na integração física e, com isso, impulsionou os governos na busca de modelos que visassem facilitar o máximo possível o trânsito dos cidadãos e das mercadorias entre esses países.

Exemplo dessa preocupação foi a inauguração, em dezembro de 1997, da Ponte Internacional São Borja (BR) – Santo Tomé (AR). De acordo com o Ministério de Relações Exteriores do Brasil, o modelo de operação dessa ponte foi implementado como alternativa inovadora por se integrarem autoridades de controle fronteiro (brasileiras e argentinas) em um mesmo espaço físico, e por se conceder a exploração do empreendimento à iniciativa privada [*concessionário Mercovia S.A.*], com ressarcimento mediante cobrança de pedágio. A implantação do Centro Unificado de Fronteira (CUF), que funciona na margem argentina do Rio Uruguai, pretendia a racionalização de procedimentos e custos nas atividades de controle fronteiro, beneficiando os usuários, principalmente os transportadores de cargas, por conferir maior agilidade às atividades de fiscalização e controle alfandegário (MRE, 2004).

Tendo passado quase sete anos da implantação desse modelo alternativo, observa-se que a iniciativa dos governos brasileiro e argentino na implantação do CUF parece não ter alcançado os objetivos esperados, principalmente em função da não migração de parte dos veículos de outros pontos de fronteira de forma a demonstrar as facilidades dessa passagem.

Diante desta constatação, o propósito deste trabalho é comparar alguns aspectos que possam caracterizar ambos os modelos, utilizando-se para isso alguns indicadores dos pontos de fronteira Uruguaiana/BR – Paso de los Libres/AR, que possui, na margem brasileira, o Porto Seco Rodoviário – PSR – (figura 1); e, na margem argentina, a Praia do COTECAR (Complexo Terminal Cargas - Aduana) - em relação a São Borja (BR) – Santo Tomé (AR), que opera, exclusivamente na margem Argentina, o Centro Unificado de Fronteira –CUF – (figura 2).

Como objetivos específicos na comparação entre esses dois pontos de fronteira, o presente trabalho pretende o seguinte: 1) comparar a disponibilidade de serviços e os fluxos de desembaraço; 2) comparar o fluxo de veículos e o tempo de permanência dos veículos de carga; 3) avaliar o custo de transporte rodoviário internacional de cargas; e, finalmente, 4) estimar o custo adicional pelo tempo de permanência na fronteira.

Infra-estrutura nos Portos

Uruguiana-RS/Brasil

Ponte Internacional Agustin P. Justo

Uruguiana-RS/Brasil - Paso de Los Libres-AR
Sobre o Rio Uruguai - Extensão: 1.800m - Inaugurada em 21/05/1947

Porto Seco Rodoviário – PSR/URA

Área aproximada: 14 Hectares
Inaugurado em Julho de 1994



Figura 1: Porto Seco Rodoviário (PSR) – Uruguiana/RS/Brasil, (ABTI)

São Borja-RS/Brasil

Ponte Internacional da Integração

São Borja-BR / Santo Tomé-AR
Sobre o Rio Uruguai - Extensão: 1.400 mts – inaugurada em 09/12/1997.

Centro Unificado de Fronteira – CUF

Área aproximada: 10 Hectares
Inaugurado em Dezembro de 1997



Figura 2: Centro Unificado de Fronteira (CUF) – São Borja/BR - Santo Tomé/AR, (Mercovia S.A).

II – TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL

O Brasil e seus parceiros do Mercosul vêm incrementando a corrente de comércio intrabloco como forma de buscar alternativas econômicas e de sustentabilidade aos seus respectivos processos de desenvolvimento. Em termos de valores monetários, o crescimento na primeira década de funcionamento (1990-2000) chegou a 329%¹, com o Brasil participando em cerca de 88%² deste montante. Somente o fluxo Brasil – Argentina atinge a proporção de 63% do total de comércio no Mercosul³.

No que se refere ao fluxo de cargas no Mercosul, os principais modais de transporte são o marítimo, que participa com 35,5% do volume de cargas e 64,8% do valor comercializado; e o transporte rodoviário, que tem uma importância significativa, pois participa com 56,4% do volume e 27,7% do valor comercializado (CEI, 2004).

Constata-se, portanto, que Brasil e Argentina possuem uma forte dependência do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, cujo modal depende, em função dos trâmites físicos e documentais nos pontos de fronteira, de uma qualificada gestão de custos indiretos⁴ na operação logística que traz como principais componentes os custos administrativos e de capital.

Um destaque importante para caracterizar a problemática dos pontos de fronteira é dado por Mincarone (2004)⁵, onde ressalta que “as dificuldades nas liberações de caminhões em terminais aduaneiros de interior e na fronteira estão centradas principalmente nas exigências excessivas em relação à documentação, procedimentos e no envolvimento de diversos organismos governamentais”. Segundo ele próprio observa, “até agora o Mercosul não dispõe de um sistema de despacho simplificado, diferenciado do restante do comércio exterior”.

Ao contrário disso, Menezes (2004, p. 37) considera que na hora de planejar a movimentação da mercadoria pela cadeia de distribuição física internacional, uma das vantagens do transporte rodoviário consiste num “processo de despacho aduaneiro relativamente rápido”. Por outro lado, Menezes (2004, p. 37) destaca que o transporte rodoviário apresenta os congestionamentos nos pontos de fronteira como uma das principais desvantagens.

Essa situação específica de congestionamento de veículos de carga é bastante crítica nos pontos de fronteira, principalmente nos casos de greves de organismos aduaneiros, pois, conforme destaca UNAFISCO (2004), a Mudança de rota gera nova fila:

Duzentos e quarenta formavam fila ontem à espera de liberação alfandegária da Receita Federal no Centro Unificado de Fronteira da Ponte da Integração, que liga São Borja à cidade argentina de Santo Tomé. O número de veículos retidos é o maior desde o início da greve nacional dos técnicos e auditores da Receita Federal. Em função da greve nas aduanas,

¹ De acordo com a CEI, com base na INDEC, SECEX, Secretaria Administrativa del Mercosur e Banco Central de Uruguay, em 1990 o valor foi de US\$ 4,126 bilhões e, no 2000, atingiu US\$ 17,671 bilhões. referência obtida na Internet: <http://www.mercosul.gov.br/>.

² Com base nos montantes divulgados pelo Sistema Alice/ MDIC. Referência obtida na Internet: <http://www.mercosul.gov.br/>.

³ Ibidem.

⁴ De acordo com Menezes (2004, p.21), os Custos Indiretos na operação logística são aqueles considerados como overhead e classificados em administrativos (supervisão e gestão das operações) e de capital (imobilização de capital investido em estoques).

⁵ Entrevista concedida por Luiz Alberto Mincarone - presidente do Conselho de Administração da DM Transporte e Logística Internacional e diretor da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) – à revista Global 21, <http://www.global21.com.br/entrevistas>, 29/09/2004.

muitos caminhoneiros estão mudando rota de Uruguaiana e Foz do Iguaçu para São Borja, onde é mais rápido o desembarço alfandegário, pois está sendo feita operação padrão. Apesar da maior rapidez, a liberação das cargas perecíveis em São Borja ocorre no dia seguinte à solicitação e, nos demais casos, dois ou três dias depois. Já em Uruguaiana a espera pode chegar a uma semana. Através da Ponte da Integração, cerca de 120 caminhões cruzam a fronteira por dia, número que cresceu cerca de 40%, devido à migração, nas últimas semanas, de outros portos secos (UNAFISCO, 2004)⁶.

É consenso entre os especialistas que a maior ou menor agilidade num ponto de fronteira também depende da estrutura da empresa de transporte, pois este fator é determinante no desenvolvimento das principais empresas de transporte internacional que têm como diferencial seu foco no Mercosul e no atendimento especializado e qualificado. Conforme observa Menezes (2004, p. 39) “o transporte rodoviário se caracteriza por um número reduzido de empresas transportadoras autorizadas a operar com transporte internacional”.

Desse modo, a gestão logística amplia substancialmente suas tarefas, pois além do transporte, as empresas também precisam oferecer ou, na pior das hipóteses acompanhar muito de perto, o despacho aduaneiro e a armazenagem de mercadorias de forma harmonizada com as exigências empresariais em todos os níveis.

Prova disso, tem sido, por exemplo, a obtenção de vantagens competitivas através do rastreamento on-line das frotas com acesso via Internet ao cliente e através de software de operações internacionais, com acompanhamento de todo o processo, desde a parte documental inicial até a descarga final da mercadoria (Mincarone, 2004).

Por outro lado, os transportadores rodoviários internacionais devem ofertar um custo unitário mais competitivo aos clientes. Por isso, torna-se necessário uma adequação da frota, requerendo grandes investimentos na redução da idade média dos veículos - sendo que em alguns casos chega a ser inferior a três anos - e, além disso, é necessária uma configuração dessa frota em relação à legislação internacional, que permite utilização de carretas que transportam até 29 toneladas e 110 metros cúbicos (Mincarone, 2004).

Todos esses aspectos demonstram que os investimentos em transportes rodoviários não estão estagnados e a tecnologia que sustenta esse desenvolvimento pressupõe uma necessária diminuição nos entraves burocráticos com impactos positivos nos custos em toda a cadeia de suprimentos. Com isso, fica evidente que os tempos totais de transporte de uma mercadoria precisam ser racionalizados e que atrasos nas liberações de cargas em pontos de fronteira não são compatíveis com o desenvolvimento de outros elos da cadeia.

Com esse objetivo, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – tem trabalhado com dedicação para aprimorar o transporte internacional. Entretanto, os resultados são limitados, pois os avanços dependem de negociações com países com visões e objetivos nem sempre coincidentes. Hoje, no que diz respeito às ações dos organismos brasileiros, a necessidade maior é a coordenação entre os órgãos envolvidos com transporte, alfândega, agricultura, saúde e outros, de forma a permitir uma liberação mais rápida dos veículos com cargas internacionais (Mincarone, 2004).

⁶ Notícia veiculada no Jornal Correio do Povo em 14/05/2004, sob o título “Movimento na Ponte da Integração aumentou 40%”, referência obtida via internet: <http://www.unafisco.org.br/noticias/unafisconamidia/index>.

III – DISPONIBILIDADE DE SERVIÇOS E FLUXO DE DESEMBARAÇÃO

Conforme pode ser observado no quadro 1, a disponibilidade de serviços às operações de comércio exterior nos dois pontos de fronteira em análise não apresentam diferenças significativas. Há, no entanto, uma abrangência um pouco maior no CUF no que se refere aos horários de recepção e desembaraço de despachos aduaneiros nos sábados e feriados. Por outro lado, só no PSR está disponível recepção de desembaraço de exportação aos domingos.

Quadro 1 - DISPONIBILIDADE DE SERVIÇOS ADUANEIROS ÀS OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR, OPERACIONALIZADAS PELO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS							
Ponte Internacional Agustín P. Justo Uruguiana-BR /Paso de Los Libres-AR Porto Seco Rodoviário (PSR)				Ponte Internacional da Integração São Borja-BR / Sto. Tomé-AR Centro Unificado de Fronteira – CUF			
A) Atendimento à Passagem de Caminhões:							
vazios (em lastre), carregados oriundos ou destinados ao Exterior em Operações de Trânsito Aduaneiro Internacional sob MIC/DTA - Trânsito (Porta-a-Porta), e carregados oriundos ou destinados à Estação Aduaneira de Fronteira - EAF:				vazios (em lastre), carregados oriundos ou destinados ao Exterior em Operações de Trânsito Aduaneiro Internacional sob MIC/DTA - Trânsito (Porta-a-Porta), e carregados oriundos ou destinados ao Centro Unificado de Fronteira-CUF:			
Nas 24 horas dos 365 dias do ano.				Nas 24 horas dos 365 dias do ano			
B) Horário para Ingresso de Caminhões/MIC com Exportação:							
Nas 24 horas dos 365 dias do ano.				Nas 24 horas dos 365 dias do ano			
C) Horário para Recepção de Despachos Aduaneiros de Exportação:							
Segunda a Sexta-feira	Sábados	Feriados	Domingos	Segunda à Sexta-feira	Sábados	Feriados	Domingos
Das 08:00h às 19:00h	Das 08:00h às 11:20h	Das 09:00h às 11:20h	Das 09:00h às 10:30h	Das 08:00h às 19:00h	Das 08:00h às 17:00h	Das 08:00h às 12:00h	
D) Horário para Seleção Parametrizada do SISCOMEX – Exportação:							
Sem horário pré-estabelecido. É automaticamente realizada quando ocorre ingresso de caminhões e apresentação de despachos.				Sem horário pré-estabelecido. É automaticamente realizada quando ocorre ingresso de caminhões e apresentação de despachos.			
E) Horário para Desembaraço de Despachos Aduaneiros de Exportação:							
Segunda a Sexta-feira	Sábados	Feriados	Domingos	Segunda à Sexta-feira	Sábados	Feriados	Domingos
Das 08:00h às 20:00h	Das 08:00h às 13:20h	Das 09:00h às 13:00h	Das 09:00h às 13:00h	Das 08:00h às 20:00h	Das 08:00h às 18:00h	Das 09:00h às 13:00h	
F) Horário para Ingresso de Caminhões/MIC com Importação:							
Nas 24 horas dos 365 dias do ano				Nas 24 horas dos 365 dias do ano			
G) Horário para Recepção de Despachos Aduaneiros de Importação:							
Segunda a Sexta-feira	Sábados	Feriados	Domingos	Segunda à Sexta-feira	Sábados	Feriados	Domingos
Das 08:00h às 19:00	Das 08:00h às 11:20	Das 09:00h às 11:20		Das 08:00h às 19:00h	Das 08:00h às 17:00h	Das 09:00h às 12:00h	
H) Horário para Seleção Parametrizada do SISCOMEX-Importação:							
08:30h / 09:42h / 11:00h / 13:45h / 15:00h / 16:00h / 17:00h / 17:45h / 18:20h				08:00h / 11:00h / 14:00h 16:00h / 18:00h			
I) Horário para Desembaraço de Despachos Aduaneiros de Importação:							
Segunda a Sexta-feira	Sábados	Feriados	Domingos	Segunda à Sexta-feira	Sábados	Feriados	Domingos
Das 08:00h às 20:00h	Das 08:00h às 13:20h	Das 09:00h às 13:00h		Das 08:00h às 20:00h	Das 08:00h às 18:00h	Das 09:00h às 13:00h	

Fonte: Elaboração própria a partir de D.R.F. Uruguiana-RS/I.R.F. São Borja-RS apud ABTI (2004).

Com relação ao Fluxo de Desembaraço das Cargas, os modelos em cada ponto de fronteira apresentam algumas especificidades. No caso do PSR, observa-se o fluxo sintético de exportação (figura 4), e o fluxo sintético importação (figura 5), ambos elaborados pela ABTI.

Figura 4 - Fluxograma Sintético Exportação
 Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
 Rota Via Uruguiana – BR (RS) / Paso de Los Libres - AR

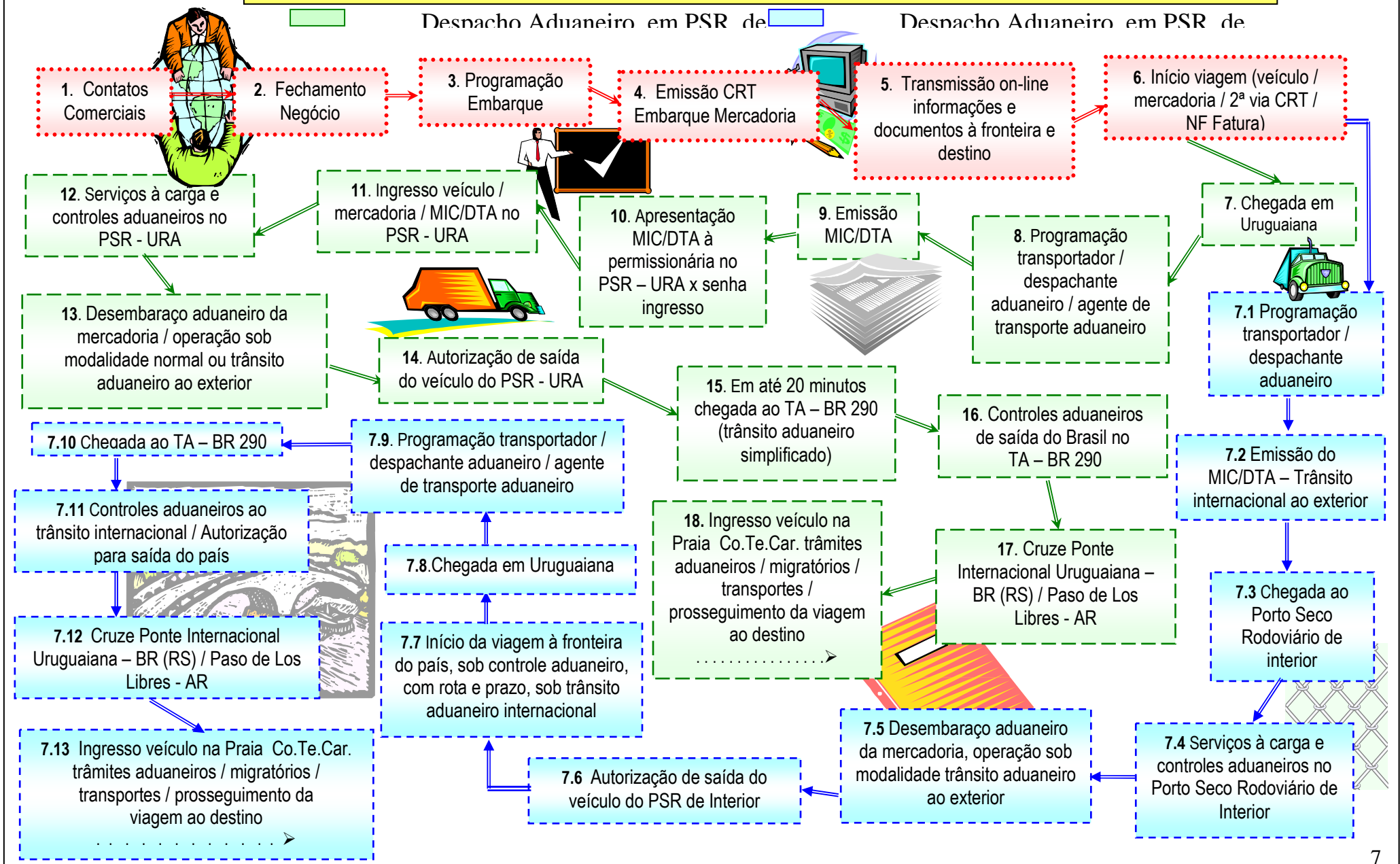
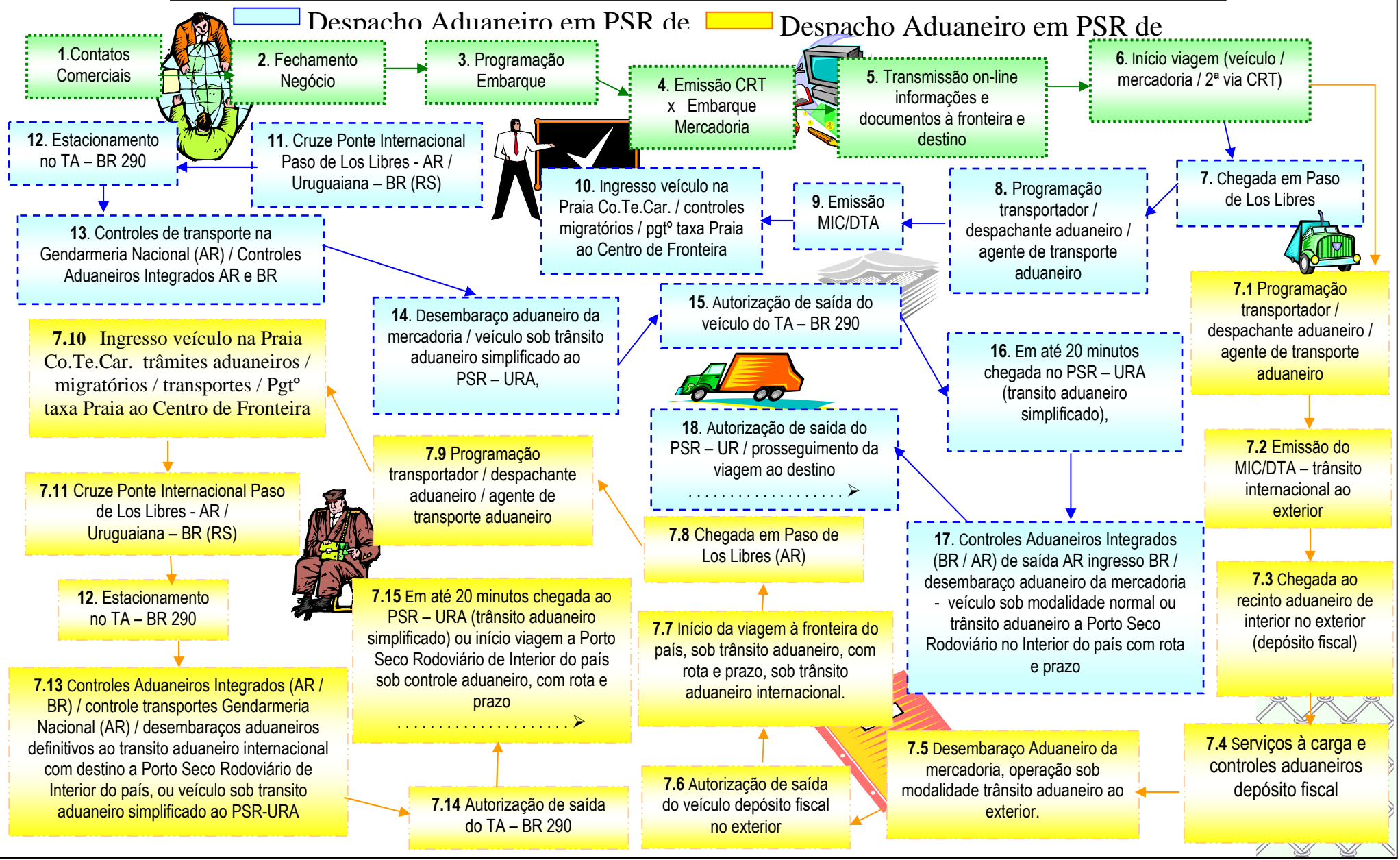


Figura 5 - Fluxograma Sintético Importação
 Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
 Rota Via Paso de Los Libres - AR / Uruguaiiana – BR (RS)



No caso do CUF, o fluxo integrado contempla o funcionamento de organismos binacional, brasileiro e argentino no mesmo espaço físico, conforme quadro 2.

Quadro 2 – Organismos no CUF:

Binacional	Brasileiro	Argentino
DELCON - Delegação de Controle	MINISTÉRIO DA AGRICULTURA EMATER MINISTÉRIO DA SAÚDE RECEITA FEDERAL CERTIFICAÇÃO DE ORIGEM (ACISB - Associação Comercial Industrial S.Borja) BANCO DO BRASIL ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres	GNA - Gendarmeria Nacional Argentina CAC - Câmara Argentina de Comércio DGA - Direção General de Aduana SENASA BIVAC

Fonte: Mercovia S.A

O fluxograma sintético a seguir (figura 6) corresponde à dinâmica do CUF, conforme descrito por Mercovia (2004), simulando o movimento e trâmites no sentido AR - BR. Ressalta-se que, em se tratando de uma aduana integrada, os procedimentos BR – AR são equivalentes.

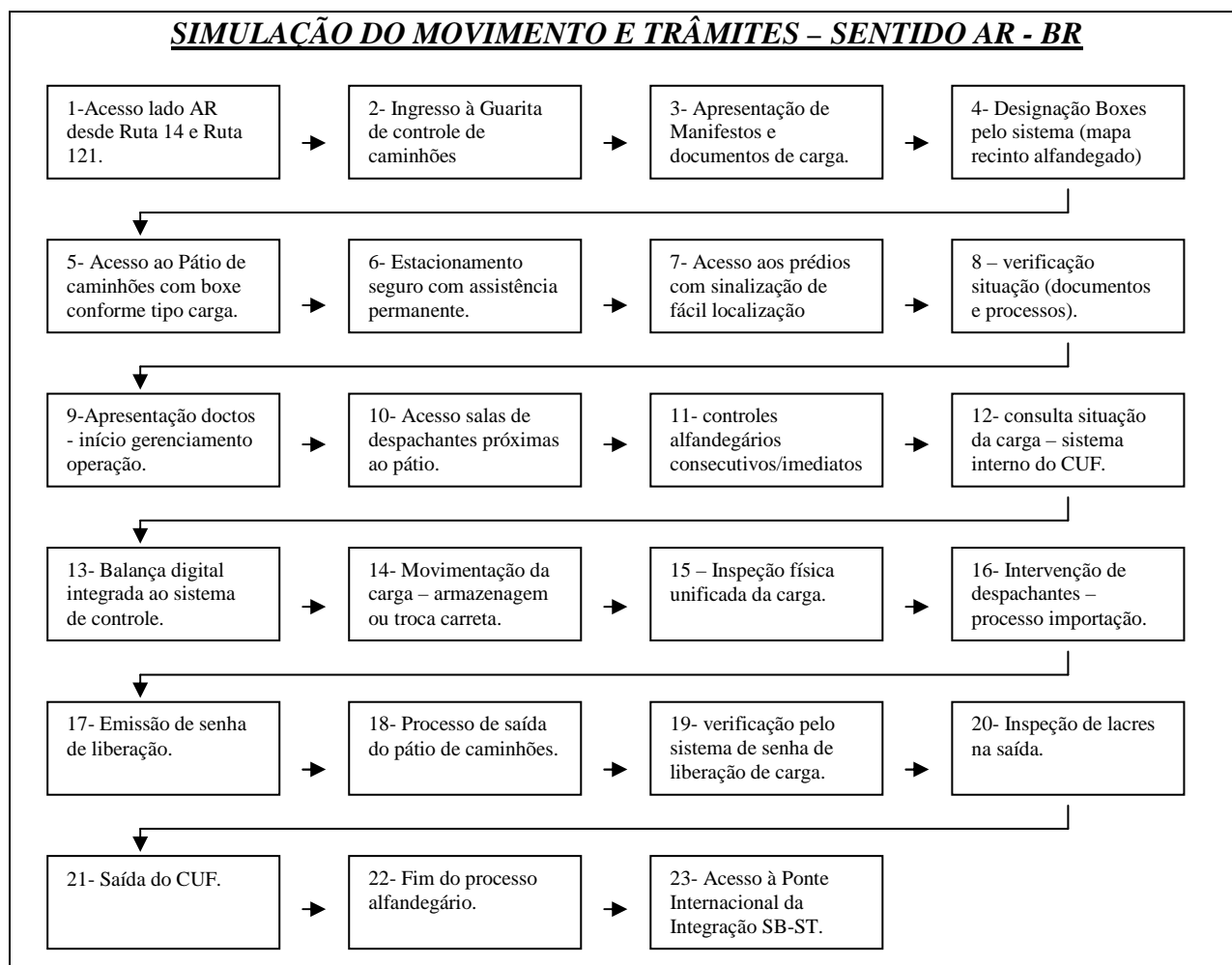


Figura 6 – Fluxograma sintético – CUF – simulação AR – BR.

Para atendimento desse fluxo, o Centro Unificado de Fronteira – CUF possui as seguintes unidades em sua estrutura, com as respectivas atividades/funções, conforme quadro 3.

Quadro 3 – Organismos no CUF – Aduanas Integradas

Unidade	atividades / funções
Guaritas de Controle	Todos os veículos de transporte internacional que utilizam o CUF possuem um registro de entrada e um controle de saída, ambos realizados através das Guaritas localizadas do Pátio Aduaneiro, identificadas por Guarita "AR" e Guarita "BR". É nestas guaritas, que eletronicamente se realizam as coletas inicial e final de dados do caminhão e carga.
Centro de Despachos Aduaneiros	Os despachantes aduaneiros, agentes de transportes e comissários de despachos, contam com uma infra-estrutura de apoio no próprio CUF, construída em área privada e contígua ao pátio alfandegado, as instalações oferecem 28 salas com 16m2 cada uma, conexões de fibra ótica, acessos aos sistemas Siscomex, Maria e Mercovia, ar refrigerado, linhas telefônicas argentinas e brasileiras, manutenção, serviços de limpeza e segurança.
Administração do Pátio Aduaneiro Unificado	O prédio da Administração do Pátio Aduaneiro, com uma área edificada de 1.200 m2, contempla todos os organismos necessários para os trâmites de liberação de cargas e veículos, dispostos de forma a agilizar a operacionalidade documental: <ul style="list-style-type: none"> • Lado AR: Gendarmería Nacional, Aduana Argentina, Banco de la Nación e Secretaria dos Transportes. • Lado BR: Polícia Federal, Receita Federal, Banco do Brasil e ANTT. Também neste mesmo prédio, estão os escritórios da Adm. Operacional da Mercovia e o Centro de Processamento de Dados.
Parque de Estacionamento	O pátio unificado para estacionamento e manobra de caminhões é totalmente iluminado e com capacidade para até 700 caminhões ordenadamente estacionados. Concebido para diferentes tipos de carga, oferece boxes reservados para cargas perigosas, perecíveis, MIC/DTA, trânsito aduaneiro e cargas que sofrem desembarço em fronteira. Cabe ressaltar que caminhões frigoríficos têm à sua disposição 22 tomadas de energia para refrigeração de cargas e área reservada com câmaras para expurgo, em casos necessários.
Sinalização	No parque de estacionamento, para um perfeito sincronismo e organização, foram delineados boxes numerados para caminhões identificados por modalidade de transporte, placas indicativas, cartazes de identificação e informes de tráfego.
Abastecimento de Água e Energia	Para abastecimento de água no complexo foram construídos poços artesanais e bombas de recalque, com um reservatório de 80.000 litros em dois tanques, utilizados para distribuição de combate a incêndio e abastecimento de todos os prédios. O fornecimento de energia é realizado através da subestação localizada em Santo Tomé (AR). Dada à importância do complexo e sua utilização durante 24 horas por dia, o CUF está dotado de dois geradores de energia, para garantir a segurança necessária do contínuo fornecimento de energia quando da ausência da linha de abastecimento comercial.
Restaurante	Para comodidades dos motoristas e os demais usuários do CUF, encontra-se instalado em zona privada, um restaurante onde são servidas refeições diariamente.
Vestuário e Banheiros os Motoristas	Uma das preocupações na edificação do projeto era dotar o CUF de vestuários e banheiros para os motoristas (masculinos e femininos) que fossem funcionais, confortáveis e higiênicos. As acomodações foram construídas em dois ambientes separados, de um lado os banheiros e lavatórios e de outro os vestuários para troca de roupas e banhos com duchas quentes.
Inspeção Sanitária e Laboratório	Os organismos de controle zoofitossanitários da Argentina e do Brasil (SENASA, MAARA e EMATER), possuem seus trabalhos unificados, através da retirada de amostra do produto a ser examinado, os agentes argentinos e brasileiros executam o trabalho em conjunto com a emissão dos respectivos laudos de inspeção. Complementa-se também, o funcionamento de um laboratório privado para análises bioquímicas para exames fitopatogênicos de pragas e defeitos dos produtos. De forma a facilitar o deslocamento e a movimentação de cargas destinadas para exames sanitários, o prédio de Inspeção Sanitária está localizado no centro do pátio aduaneiro, com salas individuais, laboratórios, sala de reunião, guichês de atendimento ao público e plataforma coberta para retirada de amostras com capacidade simultânea de 11 caminhões.
Ministério da Saúde	O serviço de Vigilância Sanitária está instalado em caráter definitivo, com pessoal qualificado e operando através do Siscomex para anuência de Lis.
Balança	Com capacidade para 80.000 kg, a balança está localizada num ponto estratégico e de fácil manobra do caminhão. Possui visor digital e registro eletrônico dos dados de cada caminhão.
Inspeção Física e Depósitos de Mercadorias	A inspeção física, local designado para a conferência de cargas pelas aduanas, ocupa uma área de 2.400 m2 totalmente coberta, iluminada e possui capacidade total para exame de 8 caminhões simultaneamente, com quatro vãos de acessos individuais e plataformas que possibilitam o manuseio das mercadorias na parte lateral e traseira do caminhão sem a necessidade de movimentá-lo, além de dispor de fossos de inspeção de chassi e rodados do caminhão, salas destinadas a Concessionária, Aduana brasileira e Aduana Argentina totalmente mobiliadas e refrigeradas. Junto à inspeção física, ocupando uma área de 1.600 m2, estão localizados os dois depósitos de mercadorias com módulos de 800 m2 cada um, destinados ao armazenamento de mercadorias alfandegadas e apreendidas, todo em estrutura metálica e alvenaria, portões móveis de correr e ótima iluminação, oferece a segurança desejada e necessária perante as exigências legais e aduaneiras.
Área de Expurgo, Cargas Perigosas e Incineração.	Em espaço reservado e afastado do parque de estacionamento, na área de expurgo foi construído um prédio de alvenaria, possibilitando o uso individual de dois caminhões simultaneamente, com pátio pavimentado para estacionamento de veículos e fosso de incineração com balança coberta. Todos estes serviços necessários ao tratamento e saneamento fitossanitário e quarentenários são realizados sob responsabilidade da Mercovia S.A. através de uma sub-contratada autorizada pela legislação pertinente.
Comunicações	Todo o complexo está dotado de linhas telefônicas argentinas e brasileiras, com centrais telefônicas independentes, onde os usuários acessam as linhas disponíveis que desejarem através de seu próprio aparelho para a Argentina ou Brasil sem fazer uso de uma ligação internacional.
Processamento de Dados	Mercovia S.A. conta com uma estrutura de informática de última geração, o que possibilita otimizar os processos que dela dependem, bem como proporcionar a todas as entidades envolvidas lotadas no CUF, condições de acompanhar em seu próprio escritório, passo a passo, todas as etapas dos trâmites aduaneiros. A estrutura física está contemplada com uma rede de fibra ótica que atinge todos os pontos do complexo, inclusive disponibilizando pontos de acesso às empresas que aqui se instalam. Os servidores são equipamentos de grande porte e multiprocessados para suportar ambientes de missão crítica e capacidade considerável de estações clientes. Para o software foi implementado uma solução que oferece filosofia cliente-servidor, pois os dados referentes aos trâmites fronteiriços são armazenados em uma base de dados relacional corporativa, dotada de tecnologias modernas como replicação, distribuição e espelhamento de informações. Através de seu quadro técnico, São oferecidos aos usuários do CUF, sem ônus, a instalação e suporte dos Sistemas Mercovia, Siscomex e Maria, bem como, uma conta de e-mail particular para uso dos parceiros, cabendo salientar que estes sistemas são acessados automaticamente através da rede e que os custos com canais de comunicação são mantidos pela Mercovia S.A.
Centro Logístico de Cargas e Transportes	Com o objetivo de oferecer aos clientes um serviço adicional de logística em ponto de fronteira para transportadores, importadores e exportadores, anexo ao limite da área em concessão em São Borja, foi instalado temos um Centro Logístico de Cargas e Transportes. Este Centro conta com local para estacionamento, armazém, vigilância, iluminação, maquinários, mão-de-obra especializada e escritórios a inteira disposição das empresas interessadas..

Fonte: Elaboração própria a partir de Mercovia S.A.

IV – FLUXO DE VEÍCULOS DE CARGA E TEMPO DE PERMANÊNCIA

Antes da implantação do CUF, em 1996, o fluxo de veículos na Ponte Uruguiana – Libres era de aproximadamente 140 mil caminhões/ano (ABTI, 2004a) e, na balsa entre São Borja – Santo Tomé, o movimento era de 15.000 caminhões/ano (PMSB, 1996).

Em termos de quantidade de veículos que passaram pelos pontos de fronteira em análise, observa-se que, no PSR (tabela 1) a média anual de 134 mil caminhões no período 2001-2004 é relativamente a mesma que no ano 2001 (136 mil caminhões) e bastante próximo do volume do ano de 1996. O mesmo ocorre no CUF (tabela 2) em termos relativos, pois com a média do período de 22 mil veículos a cada ano, não houve muitas oscilações em relação ao ano de 2001 (20,6 mil caminhões) e, em relação ao volume no período da balsa, o crescimento não corresponde a expectativa de 80 mil caminhões/ano (PMSB, 1996). Assim, com base neste período, constata-se que o PSR vem mantendo uma proporção de cerca de 86% do total de caminhões que passam por esses dois pontos e o CUF vem mantendo a proporção restante de 14% dos 155 mil veículos, não caracterizando, desta forma, nenhuma migração significativa que possa representar vantagens no modelo aduaneiro do CUF.

Tabela 1 – quantidade de veículos no PSR – período 2001-2004:

Fluxo Brasil – Argentina	TOTAL 2001	TOTAL 2002	TOTAL 2003	TOTAL 2004 (1.sem)	média anual
Exportação	94.235	65.517	90.120	42.937	83.937
Importação	42.121	41.864	46.051	34.378	49.698
Total	136.356	107.381	136.171	77.321	133.638

Tabela 2 - quantidade de veículos no CUF – período 2001-2004:

Fluxo Brasil – Argentina	TOTAL 2001	TOTAL 2002	TOTAL 2003	TOTAL 2004 (1.sem)	média anual
Exportação	8.950	8.950	11.275	6.523	10.555
Importação	11.696	11.696	11.476	5.875	11.655
Total	20.646	20.646	22.751	12.398	22.210

Tabela 3 – Fluxo Brasil – Argentina, valores FOB em milhões de dólares – 2003:

Porto	Exportação	Importação	Total
PSR	2.294	1.748	4.343
CUF	477	353	830
Total	2.771	2.101	5.173

Tomando como base a quantidade de veículos no ano de 2003 nos dois pontos de fronteira (tabelas 1 e 2), e considerando os valores FOB comercializados entre Brasil – Argentina (tabela 3), pode-se, grosso modo, deduzir o seguinte:

- O valor FOB médio de exportação por caminhão via PSR foi de US\$ 25,4 mil;
- O valor FOB médio de exportação por caminhão via CUF foi de US\$ 42,3 mil;

- O valor FOB médio de importação por caminhão via PSR foi de US\$ 37,9 mil;
- O valor FOB médio de importação por caminhão via CUF foi de US\$ 30,7 mil.

No que se refere à permanência nos pontos de fronteira, a tabela 4 (PSR) e a tabela 5 (CUF) apresentam um comparativo no período 2001-2004, com a proporção de veículos que são liberados no mesmo período de ingresso, seja na exportação, importação ou total, e o tempo médio de permanência, bem como a média anual desse período. Ressalta-se que, no PSR, são realizadas operações integradas de importações brasileiras, que correspondem às exportações argentinas. No caso das exportações brasileiras e importações argentinas, os trâmites são realizados nas duas margens (PSR e COTECAR).

Tabela 4 - % de liberação e tempo de permanência de veículos no PSR – período 2001-2004:

Fluxo Brasil - Argentina	TOTAL 2001	TOTAL 2002	TOTAL 2003	TOTAL 2004 (1.sem)	média anual
EXPORT. Liberados no Período do Ingresso PSR	97,13%	92,16%	88,04%	76,36%	88,42%
IMPORT. Liberados no Período do Ingresso PSR	27,90%	23,99%	28,27%	16,86%	24,26%
EXP. + IMP. Liberados no Período do Ingresso PSR	75,87%	65,45%	64,09%	46,61%	63,01%
EXPORT. Tempo médio Permanência PSR	3:33 hs.	4:02 hs.	5:25 hs.	7:15 hs	5:33 hs
IMPORT. Tempo médio Permanência PSR	11:45 hs.	12:55 hs.	13:00 hs.	16:04 hs	13:26 hs
IMP.+ EXP. Tempo médio Permanência PSR	4:30 hs.	5:28 hs.	6:54 hs.	12:16 hs	7:07 hs

Fonte: elaboração própria a partir de ABTI (2004b).

Os custos operacionais decorrentes dessa permanência cujo prazo médio é de dois dias e meio, levando-se em consideração somente o ponto de fronteira de Uruguiana(BR) / Paso de Los Libres (AR), gira em torno de US\$ 3,6 milhões/dia (GEIPOT, 2001).

Tabela 5 - % de liberação e tempo de permanência de veículos no CUF – período 2001-2004:

Fluxo Brasil - Argentina	TOTAL 2001	TOTAL 2002	TOTAL 2003	TOTAL 2004 (1.sem)	média anual
EXPORT. Liberados no Período do Ingresso CUF	72,76%	78,70%	70,91%	57,13%	69,88%
IMPORT. Liberados no Período do Ingresso CUF	43,00%	38,00%	38,58%	34,21%	38,45%
EXP. + IMP. Liberados no Período do Ingresso CUF	59,00%	52,70%	54,93%	46,58%	53,30%
EXPORT. Tempo médio Permanência CUF	6:34 hs.	7:27 hs.	6:58 hs.	7,37 hs	7,29 hs
IMPORT. Tempo médio Permanência CUF	9:34 hs.	8:39 hs.	8:28 hs.	8,44 hs	9,01 hs
IMP.+ EXP. Tempo médio Permanência CUF	7:48 hs.	7:52 hs.	7:27 hs.	7,54 hs	7,45 hs

Fonte: elaboração própria a partir de ABTI (2004b).

Tomando como base as exportações brasileiras no período 2001-2004, observa-se que a média da proporção de veículos liberados no mesmo dia de ingresso no PSR é superior ao CUF em cerca de 27% (88% contra 69%). Entretanto, no caso do uso do PSR, deve-se acrescentar o tempo de permanência do veículo no COTECAR para trâmite da importação Argentina, enquanto no CUF o veículo já está totalmente liberado.

Já, considerando as importações brasileiras no mesmo período, observa-se que a média da proporção de veículos liberados no mesmo dia de ingresso no PSR é inferior ao CUF em cerca de 37% (24% contra 38%). Ressalta-se que, nesse sentido os trâmites brasileiros e argentinos são integrados no PSR.

Com relação ao tempo médio de permanência dos veículos de carga em cada um dos pontos de fronteira, observa-se que a média no PSR para o período 2001-2004 foi de 5:33hs na exportação e 13:26hs na importação. Comparando ao CUF, 7:29hs na exportação e 9:01hs na importação, resulta que os trâmites integrados no CUF apresentam um tempo inferior na ordem de 4:25hs.

Mesmo considerando que o tempo de permanência possa sofrer uma influência do próprio volume de caminhões em cada Porto e, neste caso, o PSR teria necessariamente um tempo maior, pois processa 86% do fluxo total desses dois pontos, é possível supor que este tempo perdido pudesse provocar alguma migração para o CUF, o que certamente não está ocorrendo. A não ser que este tempo maior ainda não seja suficiente para compensar o valor do pedágio na passagem pelo CUF.

É importante observar que dentre as razões deste tempo de permanência há um forte componente relacionado com os entraves burocráticos existentes nos pontos de fronteira que, segundo levantamento do GEIPOT (2001), corresponde aos seguintes aspectos: documentação; procedimentos de fiscalização; horários de atendimento; obrigatoriedade da intervenção dos agentes de transporte aduaneiros; e pouca utilização do Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (MIC/DTA) porta a porta.

Segundo GEIPOT (2001), o entrave de documentação é a falta de padronização das exigências documentais feitas pelos Estados Parte, bem como a sua complexidade (quantidade de documentos e de informações necessárias aos seus preenchimentos). No que tange aos procedimentos de fiscalização, o entrave é a falta de harmonização dos serviços de controle e de apoio prestados pelos organismos envolvidos nas operações de controle aduaneiro (multiplicidade de intervenções e incompatibilidades de dias e horários de funcionamento dos organismos). Quanto aos horários de atendimento o entrave é o período limitado para a realização dos despachos aduaneiros (o ideal é que os despachos sejam realizados durante 24 horas, nos 365 dias). Quanto à obrigatoriedade da intervenção dos agentes de transporte aduaneiro, alega-se que isso contribui tanto para elevar o tempo gasto nos despachos aduaneiros, como também para elevar o custo das operações de transporte internacional.

Um outro entrave identificado pelo GEIPOT (2001), e que no conceito de gestão de logística internacional tem um significado de grande importância, o baixo índice de utilização do MIC/DTA, contribuindo para a sobrecarga dos serviços nos pontos de fronteira, tendo com consequência a elevação do tempo e dos custos das operações de transporte internacional no âmbito do MERCOSUL.

V – CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS

A ABTI – Associação Brasileira de Transportadores Internacionais conjuntamente com NTC – Associação Nacional do Transporte de Cargas, concluíram em junho de 2003 o *Levantamento de Custos do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas* (conforme anexo 1 e sintetizado na tabela 6).

Com base nesse levantamento, o custo de um veículo por ano chega a US\$ 110.597,37 e, se considerado a média de 100.000 quilômetros rodados ao ano, o Custo Unitário do quilômetro rodado no transporte internacional de cargas está em torno de US\$ 1,1060. Deste total, US\$ 44.119,63 (39,89%) correspondem aos custos variáveis e US\$ 41.535,02 (37,56%) referem-se aos fixos. O saldo restante de US\$ 24.942,72 (22,55%) corresponde aos custos indiretos.

Esse levantamento, que foi realizado pelo Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Econômicas do NTC com várias empresas com atuação no segmento, é divulgado em dólar porque a maioria dos itens de custo é contratada nessa moeda. De acordo com a pesquisa, nos custos variáveis sobressaem os pesos de itens como diesel (51,15%), peças e material de oficina (27,15%) e pneus, câmaras, protetor e recapagem (18,15%). Nos custos fixos, o maior peso fica por conta de salários de motorista e encargos (46,31%), seguido por reposição do veículo (27,47%) e seguros (15,61%).

No caso dos custos indiretos, as despesas administrativas e tributárias representam a maior parcela (58,4%), seguida de despesas de fronteira (9,9%), seguro RCTRC-VI (8,0%), gerenciamento de riscos (7,9%) e pedágios (7,2%).

De acordo com os dados da ABTI/NTC, um veículo internacional de Cargas realiza 20 viagens ao ano, com a média de 5.000 km cada uma. Isto equivale, aproximadamente, a 20 viagens de ida e volta na rota São Paulo (BR) - Buenos Aires (AR)⁷. Com base nisso, cada viagem de ida resulta num custo médio de US\$ 2.764,93.

Tomando como base os custos de fronteira por viagem de ida, na ordem US\$ 61,75, o que corresponde a 2,23% do total, parece, num primeiro momento, insignificante proporcionalmente.

Levando-se em conta o número de viagens calculadas ao ano (em torno de 20), e somando-se os tempos de carga e descarga nos pontos de origem e destino, deslocamentos, manutenção de veículos e outros, estima-se que um caminhão possa realizar, na média, uma viagem de São Paulo a Buenos Aires a cada semana.

Dado o tempo médio de permanência do veículo no ponto de fronteira, estima-se um acréscimo de custo em função do tempo parado na proporção média de 15% a 20% para as duas partes envolvidas diretamente com a carga:

- para o transportador, o custo de capital e de gerenciamento em relação ao custo do frete;
- e, para o proprietário da carga, o custo de capital e de gerenciamento em relação ao valor da mercadoria em trânsito.

⁷ A distância entre São Paulo (BR) e Buenos Aires (AR) é de aproximadamente 2.291 km.

Tabela 6 – PLANILHA DE CUSTOS			
TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS			
Valores em US\$ - Data-Base: 11/junho/2003 - US\$ 1,00 = R\$ 2,86			
15 VEÍCULOS - 5 EIXOS - 20 PNEUS			
Dados: COMTRIN/NTC – ABTI - (Configuração adotada pela maioria das empresas)			
RUBRICAS	US\$	%	%
CUSTOS VARIÁVEIS POR VEÍCULO POR ANO	44.119,63	100,00%	39,89%
Óleo diesel	22.568,34	51,15%	20,41%
Óleo de Carter	378,55	0,86%	0,34%
Óleo de câmbio e diferencial	278,60	0,63%	0,25%
Pneus, câmaras, protetor e recapagem	8.006,70	18,15%	7,24%
Peças e material de oficina	11.978,35	27,15%	10,83%
Lavagem e engraxamento	909,09	2,06%	0,82%
CUSTOS FIXOS POR VEÍCULO POR ANO	41.535,02	100,00%	37,56%
Reposição do veículo	11.407,95	27,47%	10,31%
Seguros de casco	5.989,17	14,42%	5,42%
RCF DM e DP	469,93	1,13%	0,42%
DPVAT	23,93	0,06%	0,02%
IPVA	1.175,93	2,83%	1,06%
Salários de motorista e encargos	19.236,11	46,31%	17,39%
Salários de pessoal de oficina e encargos	3.232,00	7,78%	2,92%
CUSTOS INDIRETOS POR VEÍCULO	24.942,72	100,00%	22,55%
Gerenciamento de riscos	1.970,06	7,90%	1,78%
RCTRC-VI	2.000,00	8,02%	1,81%
Despesas administrativas e tributárias	14.561,29	58,38%	13,17%
Meios de comunicação	1.456,13	5,84%	1,32%
Material de comunicação e escritório	685,24	2,75%	0,62%
Despesas de fronteira	2.470,00	9,90%	2,23%
Pedágios	1.800,00	7,22%	1,63%
CUSTOS POR VEÍCULO POR ANO (US\$)	110.597,37		100,00%
Quilômetros rodados por ano		100.000	
CUSTO DO QUILÔMETRO RODADO	1,1060		

Fonte: Elaboração própria a partir de ABTI (2004), ANEXO I - Circular ABTI Nº 109/03

VI - ANÁLISE DO CUSTO ADICIONAL DE FRONTEIRA

As premissas básicas para a análise do custo adicional pelo tempo de permanência em fronteira são as seguintes:

- quantidade de veículos / ano no PSR = 134 mil;
- proporção de veículos exportação no PSR = 62%;
- proporção de veículos importação no PSR = 38%;
- quantidade de veículos / ano no CUF = 22 mil;
- proporção de veículos exportação no CUF = 47%;
- proporção de veículos importação no CUF = 53%;
- valor FOB médio de exportação por caminhão via PSR foi de US\$ 25,4 mil;
- valor FOB médio de exportação por caminhão via CUF foi de US\$ 42,3 mil;
- valor FOB médio de importação por caminhão via PSR foi de US\$ 37,9 mil;
- valor FOB médio de importação por caminhão via CUF foi de US\$ 30,7 mil;
- custo médio de uma viagem US\$ 2.764;
- acréscimo de custo em função do tempo parado no PSR na proporção média 20%;
- acréscimo de custo em função do tempo parado no CUF na proporção média 15%;
- custos de fronteira por viagem na ordem US\$ 61,75 (corresponde a 2,2% do custo total);
- Proporção dos custos fixos no custo do frete = 37,56%;
- Proporção dos custos indiretos no custo do frete = 22,55%.
- Custo de Oportunidade = TBF⁸ (equivalente a 16,8% ao ano)

Com base nas premissas acima, os transportadores estão deixando de realizar 4 viagens ao ano por caminhão quando utilizam o PSR; e 3 viagens ao ano por caminhão quando utilizam o CUF. Considerando o número médio anual de passagens de veículos nos dois pontos de fronteira (134 mil no PSR e 22 mil no CUF), e o número médio de viagens por caminhão/ano (20), pode-se deduzir que a quantidade de caminhões que circula é da ordem de 6.700 no PSR e 1.100 no CUF. Supondo um expurgo na ordem de 30%⁹ deste volume, em função das distâncias médias percorridas pelos veículos serem menores que a rota São Paulo – Buenos Aires, estima-se

⁸ TBF (taxa básica financeira) = 1,3039 para o período 13/10 a 13/11, conforme Banco Central do Brasil.

⁹ Esta proporção é uma estimativa sem uma referência segura. Seria necessário efetuar um levantamento real da origem – destino de todos os veículos.

uma frota total na ordem de 5.500 caminhões, ou seja, 4.700 caminhões/ano via PSR e 800 caminhões/ano via CUF.

Com base no custo do frete na rota São Paulo – Buenos Aires na ordem de US\$ 2.764, estima-se que a perda de faturamento dos transportadores é de US\$ 52 milhões / ano via PSR (correspondendo a 18.800 viagens); e de US\$ 6,6 milhões / ano no CUF (correspondendo a 2.400 viagens). Se a proporção dos custos fixos somados aos custos indiretos (deduzidos os custos de fronteira e pedágios) é de aproximadamente 56,2% do custo total, logo a perda de margem de contribuição para cobertura dos investimentos em transporte nesses dois pontos de fronteira é da ordem de US\$ 32 milhões / ano.

Portanto, o custo de fronteira calculado na planilha da ABTI, que corresponde a 2,2% do custo frete, passa a ser então de US\$ 266,87¹⁰, e que representaria uma proporção de quase 10% do custo do frete.

Do lado do proprietário da carga, a perda pode ser estimada pelo acréscimo de custo de capital e de gerenciamento, utilizando como custo de oportunidade a taxa básica financeira do Brasil na ordem de 16,8% ao ano.

Dado que no PSR 62% do fluxo de veículos correspondem as exportações e 38% as importações e, no caso do CUF, 47% são exportações e 53% de importações, os valores médios das cargas são os seguintes: US\$ 30,14 mil no PSR e US\$ 36,15 mil no CUF.

Dado que o acréscimo de custo em função do tempo parado é na proporção média de 20% no PSR e de 15% no CUF - e isto representa uma das razões da passagem pelo CUF das mercadorias de maior valor agregado – estima-se que o custo de capital anualizado seja de US\$ 1 mil por carga no PSR e de US\$ 0,9 mil por carga no CUF. Com base nisso, estima-se que a perda pode chegar a US\$ 134 milhões / ano no PSR e de US\$ 20 milhões / ano no CUF. Estes valores correspondem a 3% do montante FOB comercializado via PSR e 2,4% do montante FOB comercializado via CUF.

Somando as perdas dos transportadores (US\$ 32 milhões / ano) com as perdas dos proprietários das cargas (US\$ 154 milhões / ano), os chamados “entraves burocráticos” identificados nos pontos de fronteira analisados totalizam um prejuízo aos países na ordem de US\$ 186 milhões por ano. Neste caso, parecem não fazer nenhum sentido os investimentos feitos pelos governos para implantar um modelo de fronteiras integradas, como é o caso do CUF, sem um investimento complementar nos organismos que processam as aduanas.

Por outro lado, este alto custo adicional de transporte, mesmo que resultante de uma análise extremamente superficial, demonstra que o aperfeiçoamento de uma cadeia de suprimentos no âmbito do Mercosul está longe de uma racionalização, mesmo com a implantação de um Centro Unificado de Fronteira, com todas as facilidades descritas pelo concessionário.

¹⁰ Valor resultante da seguinte equação: (US\$ 32 milhões / 156.000 caminhões/ano) + US\$ 61,75.

VII – SOLUÇÕES PROPOSTAS

Vários estudos e sugestões para a busca de soluções para os problemas de entraves burocráticos nos pontos de fronteira foram realizados por diversos organismos como, por exemplo, os seguintes:

De acordo com GEIPOT (2001), o CONDESUL, a Associação Nacional do Transportes de Cargas (NTC) e a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) são praticamente unânimes em apontar soluções para esses entraves que se norteiam nas seguintes direções:

- simplificação e harmonização das exigências documentais;
- implantação do controle integrado, uniforme e simultâneo em todas as aduanas (fronteira e interior);
- estabelecimento do horário hábil de funcionamento das 9 às 21 horas, nos 365 dias do ano, para todos os organismos intervenientes, em todos os trâmites, sem custo para os usuários;
- eliminar a intervenção dos Agentes de Transporte Aduaneiro e intermediários; e
- privilegiar a utilização do MIC/DTA, através da minimização das intervenções dos organismos na fronteira, a implantação do atendimento ininterrupto dos veículos sob MIC/DTA (24 horas, 365 dias por ano), bem como da ampliação do número de Estação Aduaneira Interior (EADI) e da adequada capacitação destas.

Por outro lado, demonstrando que boa parte do problema está nas próprias empresas, a ABTI (2004a) orienta seus associados, observando que “é no Desembaraço Aduaneiro que costumam ocorrer os maiores problemas num processo de importação ou exportação”. E acrescenta que “é nele que se definirão os erros e acertos praticados durante todo o transcorrer de uma operação de comércio exterior”. Para tanto recomenda que certos cuidados especiais devem ser tomados desde o início, e apresenta as seguintes sugestões para se evitar surpresas desagradáveis nesta fase:

- Todo o cuidado é pouco na escolha de seu representante legal. Informe-se sobre sua capacitação e qualificação profissional. Quanto mais conhecimento possuir, menores as chances de deparar-se com problemas no decorrer dos processos. **LEMBRE-SE QUE ELE AGIRÁ DIRETAMENTE EM SEU NOME;**
- Os cuidados para um despacho aduaneiro sem imprevistos começam antes do embarque da mercadoria. Verifique se seu produto não necessita de Licenciamento não-Automático, o que evitará incidência de penalidades, bem como a paralisação do processo até sua correção; gerando, além das multas previstas, atraso na liberação e aumento nos custos;
- A Análise cuidadosa de todos os documentos que instruirão o processo deve ser feita previamente ao registro do despacho e verificadas meticulosamente as informações prestadas. Erros de informação na declaração provocarão atrasos, possíveis penalidades e aumento no seu custo final;

- A classificação das mercadorias é extremamente importante para o sucesso do desembaraço. Disponha do maior número possível de informações sobre o produto, o que possibilitará seu melhor enquadramento e evitará dúvidas no momento da análise fiscal. Lembre-se: ERROS DE CLASSIFICAÇÃO, DE DETALHAMENTO E QUANTIFICAÇÃO INCORRETA NA UNIDADE DE MEDIDA INCORREM EM APLICAÇÃO DE MULTAS, AUMENTO DE CUSTOS E ATASOS NA LIBERAÇÃO;
- A agilidade na entrega dos documentos do embarque e apresentação do despacho aduaneiro à fiscalização para análise é fator importante para a rápida liberação das mercadorias. Sem a presença dos mesmos, a alfândega não possui condições de iniciar o processo de fiscalização e sua conclusão para desembaraço da carga.

Além disso, a ABTI (2004a) observa que “é com anterioridade ao embarque da mercadoria, inclusive na emissão dos documentos de transporte (CRT e MIC/DTA), que costumam ocorrer os maiores equívocos em uma operação de transporte internacional. São nessas etapas que se definem os equívocos e acertos que repercutirão no transcorrer de uma operação”. Para tanto, alguns cuidados especiais devem ser tomados desde o início das negociações comerciais que culminarão com a contratação do transporte internacional, por isso há sugestões que podem auxiliar e evitar surpresas desagradáveis como, por exemplo:

- O contrato de transporte não se restringe apenas ao CRT - Conhecimento Internacional de Transporte Rodoviário emitido;
- Compõe o contrato de transporte os documentos comerciais trocados entre as partes (o tomador do serviço e a empresa de transporte), que possibilitam o fechamento do contrato, embarque de mercadoria e emissão do CRT;
- As condições gerais para o transporte internacional devem ser pactuadas com antecedência ao embarque da mercadoria, preferencialmente também anotadas no verso do CRT, levando em consideração as instruções de embarque emanadas pelo exportador e/ou importador, e da carta de crédito quando for o caso.

Como alternativa para solução desse problema, Mincarone (2004) sugere que “é fundamental aprimorar os processos de desembaraço aduaneiro com implementação de despachos antecipados e o andamento do processo em paralelo entre os vários órgãos envolvidos, pois, atualmente, cada órgão atua na sua etapa do processo isoladamente, gerando uma demora maior na finalização de todas os processos”.

Em suma, as soluções dependem de uma integração de atividades que envolvem as empresas privadas e os organismos públicos dos países. De qualquer forma, o gestor de logística tem um papel fundamental nesse processo, pois, na hora de optar pelo modal de transporte, ele sabe que o atendimento das expectativas dos clientes quanto a lugar, tempo e condições dos produtos, pressupõe a transposição de inúmeras barreiras para se evitar perda de competitividade.

VIII – CONSIDERAÇÕES FINAIS

As condições de infra-estrutura no Mercosul precisam, de fato, serem desenvolvidas para uma adequação às crescentes necessidades logísticas empresariais no que se refere ao setor de transportes e comunicações.

Os obstáculos competitivos no setor de transporte rodoviário internacional de carga, onde as maiores dificuldades estão relacionadas às excessivas exigências burocráticas para liberação de veículos e cargas nos pontos de fronteira aqui analisados, demonstram claramente que os desafios são muito grandes quando se trata de gestão da logística internacional.

As tarefas de negociar as simplificações necessárias que possibilitem a agilidade no transporte internacional, passaram a ser fundamentais pelo profissional de logística, principalmente quando se estima que nos pontos de fronteira aqui analisados, as perdas dos transportadores chegam US\$ 32 milhões / ano e as perdas dos proprietários das cargas atingem o montante de US\$ 154 milhões / ano. Portanto, os chamados “entraves burocráticos” que, neste caso, totalizam um prejuízo aos países na ordem de US\$ 186 milhões por ano, descaracterizam a preocupação com os investimentos feitos pelos governos para implantar um modelo de fronteiras integradas, como é o caso do CUF, sem um investimento complementar nos organismos que processam as aduanas.

No que se refere ao propósito de comparar os modelos aduaneiros dos pontos de fronteira Uruguaiana/BR – Paso de los Libres/AR, que possui, na margem brasileira, o Porto Seco Rodoviário – PSR - em relação a São Borja (BR) – Santo Tomé (AR), que opera, exclusivamente na margem Argentina, com o Centro Unificado de Fronteira – CUF – ficou um pouco prejudicada pela ausência de informações no COTECAR (aduana Argentina). No entanto, ficou evidenciado que, no caso da importação brasileira, o CUF tem apresenta um custo de permanência 30% inferior ao custo do PSR. Ressaltando-se que o CUF está operando com apenas 20% do fluxo dos dois pontos.

Outra constatação é que, na média das cargas, o CUF está operando com valores agregados maiores em relação ao PSR na ordem de 20%. Ou seja, US\$ 30,14 mil no PSR e US\$ 36,15 mil no CUF.

Cabe destacar a importância de se calcular o custo adicional pelo tempo de permanência dos veículos de carga nos pontos de fronteira. Neste caso, o conceito do custo de capital deveria considerar no custo do frete a proporção de quase 10% e não os 2,2% conforme estabelece a planilha da ABTI. Por outro lado, é importantíssimo observar que o custo de capital das mercadorias paralisadas nos pontos fronteira, cujos valores correspondem a 3% do montante FOB comercializado via PSR e 2,4% do montante FOB comercializado via CUF, representam uma perda competitiva muito grande para as empresas e para os próprios países.

Finalmente, cabe recomendar a realização de um trabalho mais consistente que possa determinar os impactos econômicos e financeiros dos pontos de fronteira na opção pelo transporte rodoviário internacional, principalmente quando se espera uma adequação deste modal aos conceitos do transporte multimodal, racionalização da cadeia de suprimentos e, inclusive, a implantação do “global sourcing” pelas empresas locais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ABTI (2004a). estatísticas do comércio Brasil - Argentina. referência obtida via internet, <http://www.abti.com.br>.
- ABTI (2004b). Levantamento do Custo de Transportes Rodoviário Internacional de Cargas. referência obtida via internet, <http://www.abti.com.br>.
- CEI (2004). A Evolução do Comércio no Mercosul. referência obtida na Internet: <http://www.mercosul.gov.br/>.
- GEIPOT (2001). Facilitação Fronteiriça no Transporte Rodoviário Internacional Brasil – Mercosul. Ministério dos Transportes. Brasília-DF, novembro de 2001.
- MENEZES, Júlio Eduardo da Silva (2004). Logística Internacional. Apostila do curso de Pós-Graduação em Comércio Exterior e Negócios Internacionais. FGV Management, setembro, 2004.
- MERCOVIA (2004). Dinâmica do CUF. referência obtida via internet, <http://www.mercovia-sa.com.br/>.
- MINCARONE, Luiz Alberto (2004). Inovando em Logística e Transporte no Mercosul. Entrevista concedida à Revista Global 21. referência obtida via internet, <http://www.global21.com.br/entrevistas>.
- MRE (2004). Relações Bilaterais, referência obtida via internet, <http://www.mre.gov.br/>.
- PMSB (1996), Ponte Internacional São Borja – Santo Tomé – Expectativa de Fluxo de Veículos, Secretaria Municipal de Assuntos Internacionais, São Borja, 1996.
- UNAFISCO (2004). Mudança de rota gera nova fila. referência obtida via internet: <http://www.unafisco.org.br/noticias>.

ANEXO I - Circular ABTI Nº 109/03



PLANILHA DE CUSTOS (ANALÍTICA) TRANSPORTE INTERNACIONAL

VALORES EM DOLARES (US\$) 11 DE JUNHO 2.003

Dados: COMTRIN/NTC - ABTI 15 VEÍCULOS - 5 EIXOS - 20 PNEUS (Configuração adotada pela maioria das empresas)	1 dólar = 2,86	
Quilometragem Anual (km/veículo/ano)	100.000	
Quilometragem mensal (km/veículo/mês)	8.333	
CUSTO DO VEÍCULO		
Cavalo Trator Scania - R124GA - 4x2 - 360CV	78.395,10	
Semi-reboque 3 eixos - furgão/alumínio	16.955,94	
Pneumáticos (12)	4.468,53	
Rodoar	218,53	
Custo total da unidade	99.819,58	
CUSTO VARIÁVEL		
Óleo Diesel		
Rendimento (km/litro)	2,20	
Preço Diesel (US\$/litro)	0,50	
Custo anual do Diesel (por veículo)	22.568,34	
Custo anual total do Diesel (15/veíc)		338.525,11
Óleo de Carter		
Óleo de Carter (média brasileira) – km	15.000	
Capacidade do Carter (litros)	25,00	
Remonte (litros)	3,00	
Total (litros p/veic)	28,00	
Preço do Óleo de Carter (preço p/litro)	2,03	
Custo anual Óleo Carter (por veículo)	378,55	
Custo Anual Total do óleo de carter (15/veíc)		5.678,32
Óleo de Câmbio/Diferencial		
Capacidade Câmbio/Difer. – litros	30	
Troca (média brasileira) – km	25.000	
Custo Óleo Câmbio/Difer. (p/litro)	2,32	
Custo anual do Óleo Câmbio/Difer.(por veículo)	278,60	
Custo Anual Total do O Câmbio/Difer.(15/veíc)		4.179,02
Pneumáticos - Radial com Câmara + Protetor		
20 Pneus - perda 20%		
Preço do Pneu	372,38	
Câmara	24,74	
Protetor	15,07	
Custo Recapagem a frio	121,59	
Preço Total (p/pneu)	533,78	
Vida Útil do Pneu (c / 1 recapagem) – km	160.000	
Perda de carcaças (%)	20,00	
Consumo de Pneus = 12,5 + 20% (p/veic/ano)	15,00	
Consumo Anual de Pneus (15/veíc)	225,00	
Custo Anual de Pneus (por veículo)	8.006,70	
Custo Anual de Pneus (15/veíc)		120.100,44
Peças, material de oficina e manutenção		
Taxa 12% ao ano, s/o valor do veículo	11.978,35	
Custo Anual Total (15/veíc)		179.675,24
LAVAGEM E ENGRAXAMENTO (a cada) – km	5.000,00	
Custo da Lavagem e Engraxamento (cada)	45,45	
Custo Anual Total por veículo	909,09	
Custo Anual Total para 15 veículos		13.636,36
CUSTOS FIXOS		
Reposição do veículos - residual 20% - (7anos vida útil) - 80% depreciação		
Preço do veículo novo	99.819,58	
Custo de Reposição anual por veículo	11.407,95	
Custo de Reposição Total para 15 veículos		171.119,28
Seguros		
Seguro de Casco (colisão/incêndio/roubo) % a/a	6,00	

Custo Anual Total por veículo	5.989,17	
Custo Anual Total para 15 veículos		89.837,62
Responsabilidade Civil Facultativa - DM / DP		
Custo mensal por veículo	39,16	
Custo anual por veículo	469,93	
Custo anual para 15 veículos		7.048,95
DPVAT		
Custo Anual Total c/IOF - p/veic.	19,38	
Taxa de licenciamento	4,55	
Custo Anual Total	23,93	
Custo anual para 15 veículos		358,90
IPVA		
(base São Paulo) 1,5% s/ valor do Cavalotratador	1.175,93	
Custo Anual Total (15/veic.)		17.638,90
Salários de motorista e encargos		
Encargos sociais (%)	102,06	
Salário médio	700,00	
Salário e encargos anuais por veículo	19.236,11	
(considerando 17 motoristas p/ frota de 15 veíc.)		
Salários Motoristas (c/encargos) para a frota		288.541,68
Mão-de-obra oficina (Considerando 4 pessoas p/ frota de 15 veíc.)		
Salário médio de pessoal de oficina	500,00	
Encargos sociais (%)	102,00	
M.obra oficina e encargos anuais por veículo	3232,00	
Mão-de-obra Oficina (c/encargos)		48.480,00
CUSTOS ANUAIS DIRETOS		1.284.819,83
CUSTOS INDIRETOS		
Gerenciamento de risco		
Participação no custo direto (%)	2,30	29.550,86
Seguros de carga		
RCTRC-VI por viagem	100,00	
RCTRC-VI por ano/veículo	2.000,00	
RCTRC-VI por ano para 15 veículos		30.000,00
Despesa administrativa e tributária		
Participação no custo total (%)	17,00	218.419,37
Meios de comunicação		
Participação no custo total (%)	1,70	21.841,94
Material de escritório/equipamentos		
Participação no custo total	0,80	10.278,56
Despesas de fronteira		
Pulverização (US\$/viagem)	2,00	só ida
ITV - Inspeção técnica veicular (US\$/viagem)	3,75	ida e volta
Inspeção madeira - broca (US\$/viagem)	10,00	só ida
Estacionamento AR (US\$/viagem)	5,00	ida e volta
Taxa de imigração (US\$/viagem)	2,00	ida e volta
Representação Brasil (US\$/viagem)	25,00	ida e volta
Representação Argentina (US\$/viagem)	15,00	ida e volta
Estacionamento Brasil (US\$/viagem)	5,00	ida e volta
Custo por viagem de ida	67,75	soma
Custo anual por veículo - 20 viagens de ida	1355,00	
Custo anual por veículo - 20 viagens de volta	1115,00	
Custo anual total para 20 viagens	2470,00	
Custo anual para 15 veículos		37.050,00
PEDÁGIOS - SP/BUE/SP (5.000km)		
Custo Anual Total - p/veic	1.800,00	
Custo Anual Total - 15/veíc.		27.000,00
RESUMO DE CUSTOS		
Custo anual		
Quilômetros rodados por ano	1.500.000,00	1.658.960,55
Custo por veículo por ano		110.597,37
Custo km/rodado		1,1060

Planilha de custos (Análítica) - DECOPE/NTC - Resp. Eng. Neuto Gonçalves do Reis
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - NTC
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTADORES INTERNACIONAIS - ABTI