

Título: O impacto sobre a mudança de normativos de importação aplicada ao Centro de Distribuição e Operações Aduaneiras da Marinha: um estudo comparativo sobre a ótica da eficiência do gasto público.

Autoria: C-ApA-IM-2023 - DAbM - 003

RESUMO

O trabalho em questão oferece uma análise sobre o impacto causado pelas mudanças normativas com destaque para a Resolução nº 519/2019 emitida pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), com enfoque nos benefícios que esse normativo trouxe para o cenário do tráfego aduaneiro. O foco específico deste estudo é o Centro de Distribuição e Operações Aduaneiras da Marinha (CDAM), onde se investigou o impacto dessas mudanças na dinâmica de tráfego de cargas no âmbito da Marinha do Brasil (MB). Utilizou-se uma abordagem metodológica baseada em pesquisa documental, coletando e analisando dados relativos aos custos de importação dentro desta Organização Militar (OM). A comparação dos custos pós-implantação da nova regulamentação com os períodos anteriores revelou *insights* importantes. Desta forma, o estudo ressalta a importância de realizar pesquisas adicionais focadas em estratégias para minimizar custos em transações aduaneiras no contexto da Administração Pública.

Palavras-chave: Custos de Importação. Legislação Aduaneira. Tráfego de cargas. Administração Pública.

1. INTRODUÇÃO

Um princípio constitucional que rege a Administração Pública é o da eficiência, sendo esse a atribuição do agente público de realizar com perfeição, rendimento e celeridade as atribuições sobre suas responsabilidades (GASPARINI, 2014). Doutrina Meirelles (2016, p.105) que “o princípio da eficiência exige que a atividade administrativa seja exercida com presteza, perfeição e rendimento funcional”. Desta forma, sob a égide do princípio constitucional, os Órgãos da Administração Pública, bem como cada administrador ou gestor, deve, ao longo de suas atividades laborais tais como definição de estratégias, análise e avaliação de custos e processo de tomada de decisão, focar a eficiência constitucional, sob compromisso de “fazer mais com menos”, ao menor custo.

Estabelecendo diretrizes para fins de reforma administrativa federal, o Decreto Lei nº 200/1967 dispôs que a contabilidade deverá apurar os custos dos serviços de forma a evidenciar os resultados da gestão (OLIVEIRA *et al.*, 2013). Mudanças recentes no contexto mundial globalizado, principalmente concernente ao cenário econômico, têm conduzido a administração pública a perseguir a consecução de uma melhor eficiência e qualidade nos serviços públicos. Desta forma, uma gestão eficiente de custos torna-se o cerne para uma sustentável manutenção da máquina pública.

Um tipo de custo relevante e estratégico da Marinha do Brasil (MB) é o custo logístico, precipuamente aquele atinente à importação, consubstanciados no desenvolvimentos de operações aduaneiras pela MB. Destaca-se, como proeminente na condução das operações aduaneiras da MB, o Centro de Distribuição e Operações Aduaneiras (CDAM), Organização Militar (OM) líder na condução de atividades de importação, exportação, desembarço alfandegário e transporte de carga (BRASIL, 2020).

No compêndio normativo afeto à legislação aduaneira, destaca-se a Portaria nº 219 do Comando da Aeronáutica, de 27 de março de 2001, que “Aprova critérios e fixa valores para a

aplicação e a cobrança das Tarifas Aeroportuárias de Armazenagem e de Capatazia, sobre cargas importadas e a serem exportadas ou em situações especiais e dá outras providências” (BRASIL, 2001). Em 2019, a Resolução nº 519 da Diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), alterou a Portaria em lide, alterando o prazo de isenção de armazenagem aeroportuária, fato que, por conseguinte, possibilita algumas contribuições e vantagens ante a economia e composição dos custos logísticos de importação.

A natureza do problema proposto também desperta interesse no meio acadêmico, devido a suas aplicações e impactos diretos nos custos da Administração Pública. Para tanto, serão tratados:

Problema de Pesquisa: Como as alterações advindas da Resolução nº 519/2019 da ANAC interferiram nos custos de importação do CDAM?

Objetivo Geral: Analisar os custos de importação no CDAM antes e depois da Resolução nº 519/2019 da ANAC.

Objetivos Específicos: Para atingir o objetivo geral e responder ao problema de pesquisa, serão abordados, ao longo da pesquisa, os seguintes objetivos específicos:

- a) Abordar as principais alterações advindas da Resolução nº 519/2019, relevantes ao objetivo geral da pesquisa;
- b) Definir o processo de importação no CDAM;
- c) Analisar os principais custos que incidem no processo importação do CDAM; e
- d) Realizar um comparativo desses custos do período que antecede a adoção da Nova Resolução em relação ao período posterior.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Comércio Exterior

Na obra de Lopez e Silva (2002) foi discutida a política de comércio exterior, salientando como uma ação governamental focada na proteção dos interesses nacionais, aos quais essa política busca as interações comerciais entre o Brasil e outras nações, englobando os fluxos comerciais com o resto do mundo.

Sousa (2009) ressalta que a relevância do comércio exterior vem crescendo nas últimas décadas, especialmente devido à intensificação da globalização dos mercados. Esta evolução, seja por uma participação ativa ou pela emergente concorrência global, tem incentivado empresários a buscarem expansão para além de suas fronteiras nacionais.

Lopez e Silva (2002) e Marinho e Pires (2002) enfatizam que o governo tem um papel crucial em fornecer as condições necessárias para que as empresas prosperem no comércio mundial. Isso inclui a implementação de sistemas, procedimentos e projetos alinhados com os interesses nacionais. Eles argumentam que tanto a administração pública quanto as empresas de uma nação devem colaborar para impulsionar o comércio exterior, visando o desenvolvimento econômico e social do país. Nesse contexto, é essencial que a União adote normativas e práticas condizentes com os interesses nacionais, enquanto as empresas devem manter uma postura ética, íntegra e competitiva, contribuindo assim para o desenvolvimento sustentável.

2.2 O processo de importação brasileiro

Keedi (2010) destaca que as importações permitem que um país adquira mercadorias que não tem condições de produzir internamente. Isso oferece à população acesso a produtos anteriormente inacessíveis. Complementando esta visão, Lopez e Silva (2002) definem o ato de

importação como a entrada legal de mercadorias em um país, um processo que, conforme a legislação brasileira, se oficializa no momento do desembaraço aduaneiro.

O processo de importação no Brasil é notoriamente delicado, complexo e repleto de burocracias, ao ponto de um único erro pode resultar em multas milionárias para as entidades envolvidas. Keedi (2010) destaca a notável quantidade de órgãos governamentais envolvidos neste processo, ressaltando a ausência de uma entidade centralizadora, como um Ministério de Comércio Exterior (Mincex), que unifique os interesses nacionais. Segundo Keedi, a criação de tal entidade é fundamental para alinhar o Brasil aos países mais avançados em termos de desenvolvimento econômico e comércio exterior.

Rebono (2007) observa que o Brasil pode ser considerado um dos líderes mundiais em atrasos na liberação de mercadorias pela alfândega, refletindo uma das várias facetas problemáticas deste setor. Embora o país tenha um histórico predominantemente protecionista e focado na exportação, a importação vem gradualmente ganhando espaço nas políticas de comércio exterior. No entanto, ainda existem muitos aspectos que necessitam de melhorias. Nesse contexto, Grieco (1997) enfatiza a importância de definir regras e normas mais flexíveis, que possam agilizar os processos burocráticos e portuários, facilitando assim os embarques e desembarques aduaneiros mais rápidos.

Além dos desafios burocráticos enfrentados no processo de importação no Brasil, é crucial destacar a elevada carga tributária imposta sobre as mercadorias importadas. A complexidade e a magnitude da tributação sobre produtos do exterior podem incentivar práticas desleais e fraudulentas, como a sonegação fiscal. Isso ocorre porque os importadores, diante das dificuldades e dos altos custos impostos, podem considerar estas práticas arriscadas como alternativas mais viáveis. As irregularidades surgem não apenas devido à quantidade e à variedade de impostos e taxas, mas também por conta das normativas complexas que tornam a legislação tributária difícil de compreender tanto para os importadores quanto para o próprio fisco. Essa situação cria um ambiente de insegurança na aplicação correta dos tratamentos fiscais e frequentemente leva os contribuintes a contornar o sistema, culminando em uma estrutura tributária ineficiente (VIEIRA, 2012, p. 58).

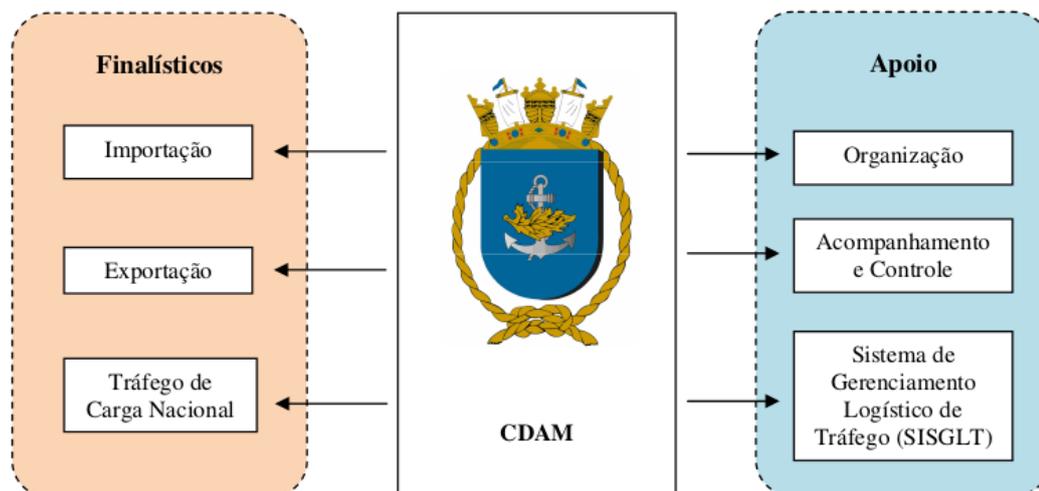
2.3 A importação no âmbito da MB

As Forças Armadas têm sido intensamente participantes das atividades de comércio exterior, principalmente em decorrência da aquisição de meios operativos por compras de oportunidade e contratos internacionais para compra e transferência de tecnologia. Seja importando sobressalentes, munições, medicamentos ou aeronaves, o processo de importação dentro da MB é de extrema importância para o aprestamento dos meios operativos navais, aeronavais e de fuzileiros navais.

O CDAM é a Organização da MB com a função de prestar serviços de importação, exportação e desembaraço alfandegário, bem como de transporte de cargas, em quaisquer modalidades, para todos os pontos do país e originárias de qualquer região. Ademais, está inserido no ramo de atividades logísticas, que são essenciais para o abastecimento das OMs e meios navais da MB, garantindo que os materiais e equipamentos cheguem de forma tempestiva e eficiente.

Outrossim, conforme o descrito no Planejamento Estratégico Organizacional (PEO) do CDAM, os principais macroprocessos realizados pela OM podem ser observados no fluxograma 1.

Figura 1 - Fluxograma de Macroprocessos do CDAM



Fonte: Planejamento Estratégico Organizacional do CDAM (2020)

A norma SGM-201 Rev.6 divide as atividades de abastecimento em técnicas e gerenciais. As atividades gerenciais são aquelas que envolvem a gestão do sistema de abastecimento, incluindo planejamento, organização, controle e avaliação “aquelas de caráter administrativo, diretamente relacionadas com a manutenção do fluxo adequado do material necessário às Forças e demais OM da MB, desenvolvidas com base nos padrões fixados através do prévio desempenho das Atividades Técnicas. São executadas sobre quaisquer categorias de material, independente de sua natureza, e correspondem à etapa de PROVISÃO do material” (BRASIL, 2009, p. 1-4). O Tráfego de Carga é uma atividade gerencial responsável por organizar e coordenar o transporte de mercadorias, desde a origem até o destino final. Sendo assim, “atividade relacionada com a seleção do adequado meio de transporte e o estabelecimento de acordos para a movimentação do material, de um ponto a outro, incluindo a administração e o controle desta tarefa” compreendendo três subunidades: Importação, exportação e Tráfego de Carga Nacional” (BRASIL, 2009, p. 1-6).

O CDAM, estabelecimento de apoio, com sede na cidade do Rio de Janeiro – RJ, teve sua origem como Divisão de Tráfego de Carga da Diretoria de Intendência da Marinha, extinta pelo Decreto no 79.530, de 13 de abril de 1977, que criou a Diretoria de Finanças da Marinha (DFM) e a Diretoria de Abastecimento da Marinha (DAbM). Suas atividades foram regulamentadas como Divisão na DAbM, pelo Decreto no 82.033, de 25 de julho de 1978.

Revogado pelo Decreto nº 98.146, de 15 de setembro de 1989, passou a ter suas atividades estabelecidas pelo Regulamento da DAbM, aprovado pela Portaria nº 47, de 05 de outubro de 1989, do Chefe do Estado-Maior da Armada. Pela Portaria nº 772, de 21 de dezembro de 1993, do Ministro da Marinha, as atividades de tráfego de carga passaram a fazer parte do Centro de Controle de Inventário da Marinha (CCIM).

Assim, teve origem o Departamento de Distribuição do CCIM, cujas atribuições foram regulamentadas pela Portaria nº 51, de 06 de abril de 1994, do Chefe do Estado-Maior da Armada, que aprovou o Regulamento do CCIM. Pela Portaria nº 672, de 21 de outubro de 1994, do Ministro da Marinha, foi criado o Depósito Naval no Rio de Janeiro (DepNavRJ), tendo as suas atividades e organização sido estabelecidas pelo Regulamento aprovado pela Portaria no 131, de 10 de julho de 1995, revogada pela Portaria nº 66, de 12 de maio de 2004, ambas do Chefe do Estado-Maior da Armada.

O Depósito Naval no Rio de Janeiro passou a ter suas atividades e organização reguladas pelo regulamento aprovado pela Portaria nº 25, de 12 de maio de 2004, do Secretário-Geral da Marinha. Por intermédio da Portaria nº 46, de 16 de fevereiro de 2017, do Comandante da Marinha, foi alterada a denominação do Depósito Naval no Rio de Janeiro (DepNavRJ) para CDAM (BRASIL, 2020).

2.4 Disposto na Constituição Federal e normas infraconstitucionais

Conforme disposto na sua Terceira Seção - DOS IMPOSTOS DA UNIÃO - em seu artigo 153:

“Compete à União instituir impostos sobre:
I - importação de produtos estrangeiros;
II - exportação, para o exterior, de produtos nacionais ou nacionalizados [...]”
(BRASIL, 1988).

Portanto, incumbe à União versar sobre a imposição de impostos quanto à importação e exportação de produtos. O Decreto nº 6.759/2009 regulamenta a administração de atividades aduaneiras, de fiscalização, do controle e da tributação das operações de comércio exterior. Em seu artigo 15, o exercício da administração aduaneira compreende a fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, em todo o território aduaneiro.

2.5 A Resolução nº 519/2019 e o Impacto nos Custos de Armazenagem

A Resolução nº 519/2019, que alterou a Portaria nº 219/GC-5, teve um impacto substancial na estrutura de custos das operações de importação. Segundo dados do Ministério da Infraestrutura (2020), o prazo ampliado para isenção de armazenagem resultou em uma redução notável dos custos anuais para os importadores, especialmente em operações aeroportuárias e marítimas.

3. METODOLOGIA DA PESQUISA

3.1 Classificação e tipologia de pesquisa

Prodanov e Freitas (2013) apresentam um modelo de classificação utilizado neste estudo e que diferencia as pesquisas segundo determinados aspectos, quais sejam: Natureza; Objetivos; Procedimentos; e Forma de abordagem.

Quanto à sua natureza, por ter como objetivo produzir conhecimento que poderá permitir um viés prático quando da adoção deste em uma entidade específica, dirigidos a uma questão igualmente específica, este estudo pode ser classificado como uma pesquisa aplicada (PRODANOV e FREITAS., 2013).

Ainda segundo Prodanov e Freitas (2013), no que tange seus objetivos, esta pesquisa pode ser classificada como exploratória, posto que pretende proporcionar mais informações acerca do tema abordado, a fim de possibilitar a sua definição e delineamento no contexto problema de pesquisa.

Na seara dos procedimentos técnicos, este trabalho abarca elementos da pesquisa documental, ao valer-se de documentos internos à instituição em análise, bem como normativos externos e internos à MB, os quais ainda não foram objeto de tratamento analítico (GIL, 2022). Por outro lado, os pressupostos teóricos necessários foram obtidos com base em material elaborado por autores e já publicado, constituindo-se em pesquisa bibliográfica (GIL, 2022; PRODANOV e FREITAS, 2013).

Por fim, no que tange à forma de abordagem, em que pese os dados números analisados, esta pesquisa é classificada como qualitativa. Nesse sentido, ela não prescinde de uma necessária compreensão particular do objeto investigado, no caso, o ambiente de operação do órgão analisado (MARCONI e LAKATOS, 2022).

3.2 Coleta e tratamento de dados

No início deste estudo, a metodologia adotada envolveu uma análise bibliográfica e documental focada em teorias acadêmicas pertinentes às práticas de importação, particularmente aquelas implementadas por entidades da Administração Pública Federal. O propósito era examinar na literatura existente os conceitos e a evolução teórica acerca do contexto da administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.

Durante a realização da pesquisa, procedeu-se à análise de uma variedade de fontes acadêmicas, incluindo livros, dissertações de mestrado, artigos científicos, monografias, resenhas e periódicos especializados. Adicionalmente, examinaram-se normativas legais brasileiras pertinentes às práticas aduaneiras de compras públicas e aos procedimentos licitatórios. Este conjunto diversificado de obras estudadas, foi fundamental para estabelecer a fundação teórica deste estudo.

Para obter os dados da pesquisa bibliográfica, foram consultadas as bases de dados EBSCO, SCIELO, Google Acadêmico e o acervo contido na Escola de Guerra Naval (EGN). Como palavras-chave, foram utilizadas “Custos de Importação”, “Comércio Exterior”, “Legislação Aduaneira”, “Tráfego de cargas” e “Gasto Público”.

Em relação à pesquisa Documental, foram consultadas as Leis, normativos infralegais, documentos, portarias e resoluções afetas ao tema desta pesquisa. Foi realizada também a coleta de dados através de consultas ao sistema Tesouro Gerencial, utilizados na discussão dos resultados.

3.3 Delimitação da pesquisa

O presente estudo delimitou seus dados analisados ao histórico de pagamentos de despesa com custos de armazenagem do CDAM, acessados pela plataforma Tesouro Gerencial. Para tanto, os dados acessados foram concentrados em uma planilha a fim de permitir a devida análise e tratamento.

A presente pesquisa aplicada concentra-se no CDAM, uma OM estrategicamente localizada na Avenida Brasil. O escopo da investigação é restrito a aspectos específicos, visando aprimorar e fortalecer os processos de distribuição de carga na MB. Vale ressaltar que este estudo não possui intenção de generalização, focando-se exclusivamente em aprimorar os procedimentos internos da MB.

A abordagem metodológica desta pesquisa é bifacetada, combinando uma investigação aplicada no CDAM e uma revisão bibliográfica meticulosa. No que diz respeito à bibliografia, a pesquisa circunscreve-se às leis e normas que regem o tráfego de cargas, a tributação aduaneira, o comércio exterior e o desembaraço de carga alfandegária. Nesse contexto, a análise incorpora conceitos fundamentais de legislação vigente.

As leis relacionadas ao tráfego de cargas serão minuciosamente examinadas, considerando aspectos como transporte multimodal, normas de embalagem e sinalização, garantindo conformidade com regulamentações nacionais e internacionais. A tributação aduaneira será abordada à luz das recentes alterações no cenário fiscal, priorizando a compreensão das normativas que impactam diretamente nas operações aduaneiras da MB.

A análise do comércio exterior incorporou conceitos relativos a acordos comerciais internacionais, tarifas de importação e exportação, promovendo uma compreensão abrangente das implicações legais nos processos de distribuição de carga. Além disso, o desembaraço de carga alfandegária será examinado em detalhes, destacando-se as normas que regem a liberação eficiente e segura das mercadorias.

A análise dos dados concentrados na planilha abrange diversos parâmetros, incluindo valores pagos, cronograma de desembolso e categorias específicas de custos relacionados à armazenagem. A intenção é proporcionar uma compreensão abrangente dos padrões de gastos, identificando possíveis variações sazonais, áreas de maior impacto financeiro e oportunidades para otimização de recursos.

No âmbito do tráfego de cargas, a pesquisa se aprofundará nos princípios legais que regem o transporte de mercadorias, priorizando a segurança e eficiência na movimentação de carga. Serão explorados conceitos fundamentais, como embalagem adequada, sinalização e conformidade com regulamentos nacionais e internacionais, visando a otimização dos processos logísticos do CDAM.

No que tange à tributação aduaneira, a análise será direcionada para as leis vigentes que influenciam diretamente nas operações aduaneiras do CDAM. Serão abordados temas como tarifas de importação e exportação, buscando compreender as implicações tributárias nas atividades de distribuição de carga da MB.

A pesquisa também se estenderá ao campo do comércio exterior, explorando conceitos relacionados a acordos comerciais internacionais. Leis que regem transações comerciais globais, bem como as implicações desses acordos nas operações do CDAM, serão criteriosamente examinadas. E adicionalmente, a pesquisa debruçou-se sobre as normas que regulamentam o desembaraço de carga alfandegária.

É crucial salientar que a não generalização desta pesquisa permite um foco específico nas necessidades internas da MB, possibilitando identificar áreas de melhoria e estabelecer estratégias direcionadas. Ao adotar uma abordagem interdisciplinar, esta pesquisa aspira a fornecer contribuições concretas para otimizar os procedimentos logísticos da Força, promovendo eficiência e robustez em seus processos de distribuição de carga.

4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

No Estado contemporâneo, conforme Lascoumes e Le Galès (2012) apontam, a ideia do Estado-centrismo em relação à análise de políticas públicas é substituída pela sociologia política da ação pública levando em consideração os múltiplos atores envolvidos. Para esses teóricos da ação pública, o Estado é formado por diversos grupos com diferentes estratégias, grupos que se confrontam, acentuando seus objetivos e interesses. Os atores e ações que aparecem mais ou que estão mais escondidos, toda a articulação importa para a elaboração de uma norma, importa na ação pública. Tal abordagem faz sentido para o entendimento de processos e construção de normas na ANAC. A Agência utiliza estratégias que abrem espaço para a multiplicidade de atores (envolvimento de outros atores além dos normatizadores), há o encontro, reunião de reguladores e regulados, esses também apresentam os seus interesses.

A apresentação dos dados revela que a Resolução nº 519/2019 foi capaz de proporcionar economicidade na atividade, com uma redução nos custos de importação destas. Essa mudança regulatória ressalta a importância da adoção de políticas que considerem as realidades operacionais e econômicas do contexto do comércio internacional.

Tendo em vista os resultados de déficit nas contas públicas nos últimos anos (BRASIL, 2020), torna-se crescente a relevância a ser observada no que diz tange à alocação eficiente dos recursos públicos, evitando assim desperdícios. A proposição de modelos de otimização de despesas vem ao encontro da necessidade de redução de custos sem afetar a qualidade dos serviços públicos ofertados à sociedade.

A análise dos dados, conforme as figuras a serem apresentadas a seguir, pertinentes à Resolução nº 519/2019 desvenda um panorama de mudanças significativas para as Forças Armadas como agentes importadores, que experimentaram uma notável redução nos custos associados à armazenagem aeroportuária e portuária. Esta resolução, enquanto instrumento

normativo, não se restringe meramente a um dispositivo regulatório; é, em sua essência, uma força catalisadora que redefine a dinâmica operacional e econômica no âmbito das importações.

Para esta análise foram selecionadas três empresas que possuem contrato com o CDAM para serviços de armazenagem portuárias e aeroportuárias e que, atualmente, adotam a isenção de armazenagem, conforme ou em consequência à Resolução em lide. Atendendo ao princípio da transparência na gestão de recursos públicos, o Governo Federal, por meio da plataforma Compras.gov.br - Contratos, divulga os contratos celebrados anualmente entre as instituições privadas e as entidades pertencentes à Administração Pública. Por meio deste recurso foram extraídos os dados demonstrados na tabela a seguir, que apresentam o montante total dos contratos com as empresas portuárias desde o ano de 2018 (início da vigência contratual) ao ano de 2023 (término da vigência contratual). Destaca-se que os dados contratuais com a Concessionária Aeroporto Rio de Janeiro não estão disponibilizados nessa plataforma.

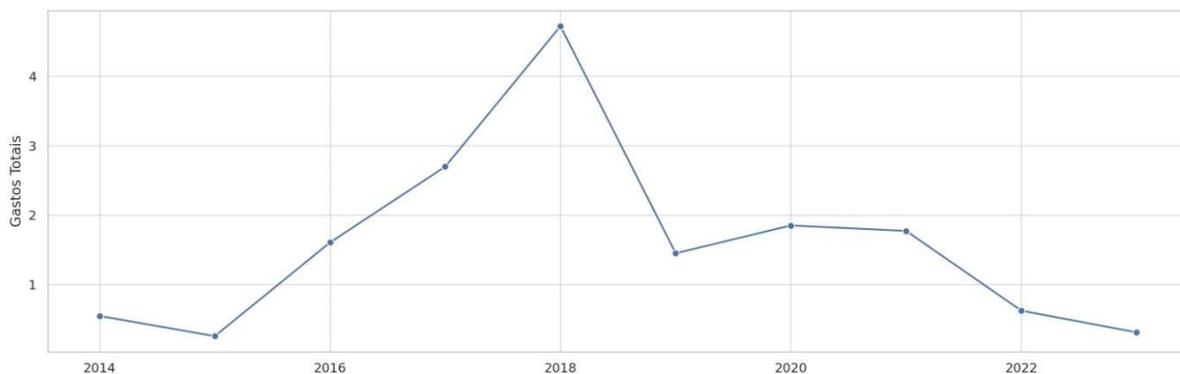
Tabela 1 - Valores contratuais das empresas portuárias com o CDAM

FORNECEDOR	OBJETO	VALOR TOTAL (5 anos)
ECOPORTO SANTOS S.A.	Serviços de utilização de instalações portuárias e os de capatazia, estiva e transporte no interior da área portuária e tarefas inerentes às atividades de fiel depositário nas operações de descarga de todas as cargas (unitizadas ou não) pertencentes à MB nos terminais de cargas localizados no Porto de Santos para posterior desembarço alfandegário a ser executado pelo CDAM.	R\$ 104.000,00
SEPETIBA TECON S/A	Serviços de utilização de instalações portuárias e os de capatazia, estiva e transporte no interior da área portuária e tarefas inerentes às atividades de fiel depositário nas operações de descarga de todas as cargas (unitizadas ou não) pertencentes à MB, destinadas àquela operadora contratada que serão prestados nas condições estabelecidas no Projeto Básico, anexo do TJIL.	R\$ 1.965.021,24

Fonte: elaborado pelo autor

Uma vez apresentados os valores, que denotam relevância para esta análise, tendo em vista a necessidade de observar o montante despendido por esta Organização, no que tange às contratações com as empresas em destaque, pode-se notar que estes representam grande monta para o âmbito da Administração Pública, sendo oportuna a busca por uma redução desses valores. Para complemento desta análise, serão demonstrados a seguir os custos de armazenagem com as empresas contratadas, à exceção da empresa ECOPORTO SANTOS S.A., que celebrou contrato com o CDAM a partir de 2018 e não será analisada em virtude de seu valor contratual ser baixo em relação à empresa SEPETIBA TECON S/A.

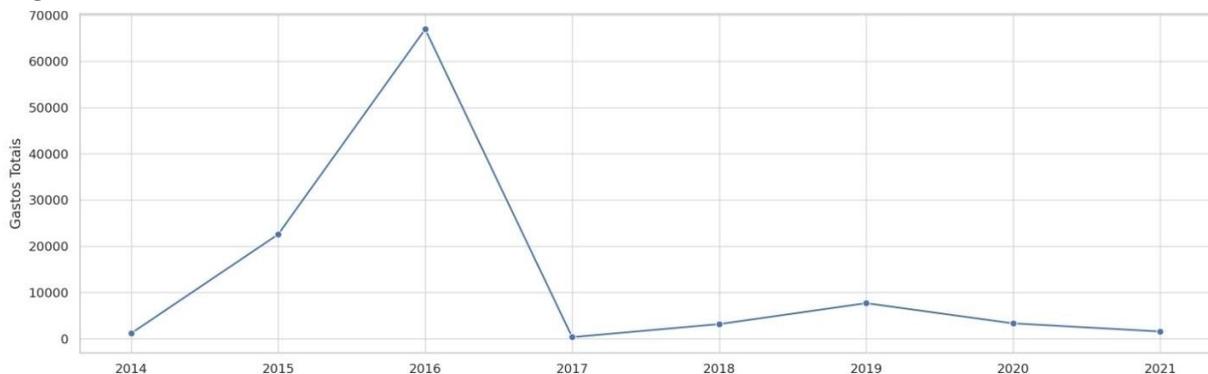
Figura 2 - Gastos da SEPETIBA TECON S/A (2014-2023)



Fonte: elaborado pelo autor

A primeira empresa a ser analisada apresentou, após o ano de 2018, redução expressiva até meados do ano de 2019, quando ocorreu pequeno acréscimo em virtude da necessidade de maior estoque, por ocasião do investimento no Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB). Tornou-se a observar gradativa redução nos gastos, tendendo a um decréscimo constante até ano vigente.

Figura 3 - Gastos da CONCESSIONÁRIA AEROPORTO RIO DE JANEIRO (2014-2023)



Fonte: elaborado pelo autor

A segunda empresa, contratada para os tráfegos no ramo aeroportuário, iniciou a trajetória de decréscimo de custos já a partir do ano de 2017, tendo aumento gradativo até o ano de 2019, quando foi implementada a Nova Resolução. Esta contribuiu sobremaneira para a constância na diminuição dos gastos incorridos com a empresa a partir desse ano, como concluído de igual maneira em relação ao gráfico anterior.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo conclui que a Resolução nº 519/2019 foi um passo positivo na redução dos custos de importação no Brasil, especialmente em relação aos custos de armazenagem. Como sugestão para futuras pesquisas, recomenda-se a análise de outros componentes de custo na cadeia logística de importação e o impacto de futuras mudanças regulatórias no setor.

Este estudo meticoloso e criterioso culmina em uma conclusão crucial: a Resolução nº 519/2019 representa um avanço positivo notável na redução dos custos associados à importação no contexto brasileiro, destacando-se, de maneira particular, a significativa diminuição dos custos de armazenagem. Esta constatação não apenas evidencia o impacto direto e imediato desta resolução sobre os importadores, mas também sugere implicações mais amplas para o cenário logístico e regulatório do comércio internacional no país.

Ao se debruçar sobre os resultados desta análise, é inegável que a Resolução nº 519/2019 representa mais do que um simples ato regulatório; ela emerge como um catalisador efetivo na otimização da eficiência e na redução dos encargos financeiros enfrentados pelos importadores brasileiros. Especificamente, a notável redução nos custos de armazenagem não apenas confirma a eficácia da resolução em si, mas também lança luz sobre a complexidade inerente à gestão logística e aos custos que permeiam a cadeia de suprimentos.

Contudo, este estudo também atua como um chamado à continuidade da pesquisa e da análise crítica no campo. Enquanto se celebra o impacto positivo da Resolução nº 519/2019, é imperativo direcionar o olhar para além da superfície e explorar outros componentes da cadeia logística de importação que podem ser igualmente influenciados por regulamentações futuras. Recomenda-se, assim, a realização de pesquisas mais abrangentes que examinem de maneira mais holística os diversos elementos que compõem os custos logísticos, desde o transporte até a distribuição.

Além disso, a sugestão de investigar o impacto de futuras mudanças regulatórias no setor é particularmente perspicaz. A dinâmica do comércio internacional está em constante evolução, e as políticas regulatórias desempenham um papel fundamental na determinação do ambiente operacional para os agentes envolvidos. Compreender antecipadamente como possíveis alterações nas regulamentações podem reverberar ao longo da cadeia logística permitirá uma preparação mais eficaz e uma adaptação proativa por parte dos atores do setor.

Além da óbvia importância prática de tais pesquisas, há também uma dimensão estratégica que merece ser explorada. Uma análise mais profunda dos componentes de custo na cadeia logística de importação, juntamente com a avaliação do impacto de futuras mudanças regulatórias, proporciona *insights* valiosos para a formulação de políticas públicas e estratégias empresariais. A sinergia entre a academia, os órgãos reguladores e os participantes do setor privado poderia potencializar a eficiência e a competitividade do comércio internacional no Brasil.

Ademais, é essencial reconhecer que o impacto da Resolução nº 519/2019 vai além dos números e dos custos imediatos. Essa mudança regulatória pode ter implicações mais amplas na atratividade do Brasil como destino para investimentos estrangeiros e na sua competitividade global. Portanto, a continuidade de pesquisas e análises aprofundadas não apenas aprimorará a compreensão dos efeitos dessa resolução específica, mas também contribuirá para uma visão mais abrangente do papel do Brasil no cenário comercial internacional.

Em síntese, este estudo, ao concluir que a Resolução nº 519/2019 representa um passo positivo na redução dos custos de importação no Brasil, serve como um ponto de partida para uma discussão mais ampla e aprofundada. O apelo por pesquisas futuras, incluindo a análise de outros componentes de custo na cadeia logística e o impacto de mudanças regulatórias subsequentes, é um convite à comunidade acadêmica e aos stakeholders do setor para continuarem a desbravar as complexidades do comércio internacional, contribuindo assim para um ambiente mais eficiente, transparente e sustentável.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, SAULO ESCOBAR. **Decisão de Localização de Centro de Distribuição: uma análise multicritério para o caso da Marinha do Brasil**. 2021. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - PUC-Rio, Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/55276/55276.PDF>. Acesso em: 26 out. 2023.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução nº 519, de 23 de maio de 2019**. Altera a Portaria nº 219/GC5, de 27 de março de 2001. Brasília, DF: ANAC, [2019]. Disponível em: Acesso em: 26 out. 2023.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 12 nov. 2019.

BRASIL. Tesouro Nacional do Brasil. **Boletim Trimestral de Estatísticas Fiscais do Governo Geral**. 2020. Disponível em: <https://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/boletim-trimestral-de-estatisticas-fiscais-do-governo-geral>. Acesso em: 12 nov. 2023.

DE OLIVEIRA, Josmária Lima Ribeiro; RIBEIRO, Karla Lorena Bessa. Componentes fundamentais para a estimação de custos na importação. In: **Anais do Congresso Brasileiro de Custos-ABC**. 2008. Disponível em: <https://anaiscbc.abcustos.org.br/anais/article/view/1245>. Acesso em: 12 nov. 2023.

GASPARINI, Diógenes. **Direito administrativo**. MOTTA, F. (ed.). 17. ed. atual. São Paulo: Saraiva, 2014.

GIL, Antonio C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. Rio de Janeiro: Grupo GEN, 2022. E-book. ISBN 9786559771653.

GRIECO, Francisco de Assis. **O Brasil e a globalização econômica**. São Paulo: Aduaneiras, 1997.

KEEDI, Samir. **Abc do comércio exterior: abrindo as primeiras páginas**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

LASCOUMES, Pierre; LE GALÈS, Patrick. **A ação pública abordada pelos seus instrumentos**. 2012.v. 9 n. 18 (2012): DOSSIÊ: Territórios emergentes e ação pública local

KATZ, Ígor Santos et al. **A legislação aduaneira brasileira frente à desburocratização do comércio internacional**. 2017. Disponível em: <https://repositorio.pucsp.br/handle/handle/20283>. Acesso em: 12 nov. 2023.

LASCOUMES, Pierre; LE GALÈS, Patrick. Instituições, normas e instrumentos de ação pública. In: **Sociologia da Ação Pública**. Alagoas: Edufal, 2012. cap. 5, p. 171-206.

LOPEZ, José M. C.; SILVA, Marilza G. P. **Comércio Exterior Competitivo**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

MARCONI, Marina de A.; LAKATOS, Eva M. **Metodologia Científica**. Rio de Janeiro: Grupo GEN, 2022. E-book. ISBN 9786559770670.

MARINHO, Mônica R.; PIRES, Jovelino de G. **Comércio Exterior: teoria x prática no Brasil**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2 ed. Feevale, 2013.

REBONO, Maria. “Processo de Importação”. In: DIAS, Reinaldo; RODRIGUES, Waldemar. **Comércio Exterior – Teoria e Gestão**. São Paulo: Atlas, 2007.

SOUSA, J. M. **Fundamentos do comércio internacional**. São Paulo: Saraiva, 2009.

VIEIRA, Fábio Marcílio. **Os entraves burocráticos nos processos de importação do Brasil**. 2012. 75 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais) – Universidade do Sul de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.