

SISCOSERV: uma análise dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul

Claussia Neumann da Cunha (FTEC) - cachuchahontas@hotmail.com

Resumo:

Com o objetivo de implementar melhorias processuais no setor de serviços de importação e exportação o governo criou um mecanismo para gerenciar informações que pudessem conferir à administração pública a segurança na definição de políticas de apoio ao comércio de serviços denominado de Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços (SISCOSERV). Um dos aspectos, que mais gera conflito desde a criação do sistema, está relacionado aos serviços de importação ou exportação de mercadorias, por exemplo o frete internacional e controles aduaneiros. No caso da região de Rio Grande- RS, pela sua localização geoestratégica, as políticas públicas efetuadas pelo governo federal não estão sanando todos os gargalos existentes e, devido à obrigatoriedade do sistema SISCOSERV, esses e outros gargalos poderão tornar-se mais aparentes, prejudicando ainda mais o desenvolvimento econômico da região. Neste sentido, intitulou-se como tema desta pesquisa, SISCOSERV: uma análise dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul. Neste contexto o objetivo desse estudo foi o de analisar a contribuição do SISCOSERV no gerenciamento e controle de informações e fomento de políticas de apoio para melhorias na competitividade dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul. A pesquisa caracterizou-se como sendo um estudo de caso exploratório-descritivo de natureza qualitativa, por intermédio das técnicas de coleta de dados secundários (documental) e primários (entrevistas). A pesquisa analisou que a obrigação acessória propiciada pelo SISCOSERV trouxe mudanças para a gestão das empresas, ou seja, o mapeamento efetuado pelo Governo Federal e a padronização na classificação dos serviços trouxe à tona a necessidade das empresas em investir nos processos de gestão para se tornarem competitivas no mercado externo. Tornando-se competitivas por intermédio de investimentos em inovação tecnológica, em mapeamento de processos, em conhecimento técnico de forma permanente, pode-se à longo prazo analisar um crescimento econômico no território do Município do Rio Grande.

Palavras-chave: SISCOSERV; Logística Internacional; TECON Rio Grande;

Área temática: GT-13 Globalização, Periferia e Desenvolvimento

SISCOSERV: uma análise dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul

RESUMO

Com o objetivo de implementar melhorias processuais no setor de serviços de importação e exportação o governo criou um mecanismo para gerenciar informações que pudessem conferir à administração pública a segurança na definição de políticas de apoio ao comércio de serviços denominado de Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços (SISCOSERV). Um dos aspectos, que mais gera conflito desde a criação do sistema, está relacionado aos serviços de importação ou exportação de mercadorias, por exemplo o frete internacional e controles aduaneiros. No caso da região de Rio Grande- RS, pela sua localização geoestratégica, as políticas públicas efetuadas pelo governo federal não estão sanando todos os gargalos existentes e, devido à obrigatoriedade do sistema SISCOSERV, esses e outros gargalos poderão tornar-se mais aparentes, prejudicando ainda mais o desenvolvimento econômico da região. Neste sentido, intitulou-se como tema desta pesquisa, SISCOSERV: uma análise dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul. Neste contexto o objetivo desse estudo foi o de analisar a contribuição do SISCOSERV no gerenciamento e controle de informações e fomento de políticas de apoio para melhorias na competitividade dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul. A pesquisa caracterizou-se como sendo um estudo de caso exploratório-descritivo de natureza qualitativa, por intermédio das técnicas de coleta de dados secundários (documental) e primários (entrevistas). A pesquisa analisou que a obrigação acessória propiciada pelo SISCOSERV trouxe mudanças para a gestão das empresas, ou seja, o mapeamento efetuado pelo Governo Federal e a padronização na classificação dos serviços trouxe à tona a necessidade das empresas em investir nos processos de gestão para se tornarem competitivas no mercado externo. Tornando-se competitivas por intermédio de investimentos em inovação tecnológica, em mapeamento de processos, em conhecimento técnico de forma permanente, pode-se à longo prazo analisar um crescimento econômico no território do Município do Rio Grande.

Palavras Chaves: SISCOSERV; Logística Internacional; TECON Rio Grande;

1. INTRODUÇÃO

A dependência de produtos e serviços de outras regiões ou países surgiu da necessidade de trocas comerciais devido à carência de determinados produtos ou serviços. A comercialização não se restringe ao produto ou serviço, mas, em uma análise ampla, a todos os processos, possibilitando a diversidade de valores agregados que proporcionam competitividade para cada território.

Com o advento da globalização¹, segundo Kon (1999, p.49) as políticas econômicas de cada país ou região acabam por sofrer influências externas para atender as necessidades do mercado mundial e permanecer no processo de inter-relação mundial. Essa (inter) dependência ocorre por meio da compra e venda de bens e serviços entre fronteiras e por meio da produção direta de indivíduos ou empresas de

¹ Globalização é um horizonte imaginado em que as sociedades se abrem para a importação e a exportação de bens materiais que seguem de um país para outro e também para que circulem informações produzidas pelos vários países, de modo que expressem simbolicamente processos de cooperação e intercâmbio (CANCLINI; 2001 p.170)

uma Nação no território de outra Nação, ressaltando que os processos de internacionalização do capital estão ligados a políticas públicas.

Com o crescimento do comércio de serviços, o empresário brasileiro e o Governo Federal, viram a necessidade de estabelecer uma nova estratégia logística para aumentarem a inserção no mercado internacional. Neste momento foi importante criar uma logística integrada², flexível, dinâmica e global, como também elaborar políticas públicas capazes de auxiliarem no crescimento competitivo do país. Como órgão específico e singular do Ministério Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Secretaria de Comércio e Serviços (SCS) observou que as contas de serviços brasileiras na balança de pagamentos são historicamente deficitárias, sendo que grande parte deste déficit pode ser atribuído a três contas: viagens internacionais, aluguel de equipamentos e transportes. Ou seja, é importante focar na diversificação da matriz de comércio exterior para tornar a balança de pagamentos superavitária, e como estratégia, o comércio de serviços, possui importância acentuada no crescimento econômico mundial por se tratar de uma das formas de Investimento Direto Estrangeiro (IDE), além de promover inovação e geração de emprego. (MDIC, 2015).

Pelas melhorias no setor de serviços exportados e importados, por intermédio da política de desenvolvimento produtivo lançada pelo Governo Federal em maio de 2008 e da incorporação do mesmo no Plano Brasil Maior (PBM³) lançado em agosto de 2011, o governo criou um mecanismo para gerenciar informações que pudessem conferir à administração pública a segurança na definição de políticas de apoio ao comércio de serviços, o Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços (SISCOSERV). Entende-se que a criação do SISCOSERV foi gerada devido à necessidade de diversificação de comércio causada pela multipolaridade no sistema internacional. No entanto, o SISCOSERV gera inúmeras situações complexas em relação à sua contribuição e finalidade no setor terciário. Uma ferramenta sistemática para a qual se exige uma maior análise para se obter, não somente dados estatísticos para controle operacional, mas sim ser um sistema capaz de auxiliar na formulação da política comercial brasileira no setor de serviço de transporte internacional de cargas.

No que tange ao serviço de transporte internacional para o modal marítimo, a inovação e desenvolvimento, que está sendo proposto pelo sistema SISCOSERV, está

² Sincronia entre os processos internos das organizações (compra, produção e distribuição). (SILVA; 2011, p.31)

vinculado ao gerenciamento dos gargalos na estrutura física portuária. É preciso repensar o desenvolvimento urbano dos portos brasileiros para que sejam elaborados projetos práticos que condizem com a real situação logística do país. Dentre os portos existentes para o transporte internacional de cargas no território brasileiro, o Complexo do Porto de Rio Grande é considerado um dos *Hub Ports*⁴ na Região Sul (compondo os Estados de Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná), ou seja, um porto concentrador e distribuidor de cargas. Devido a sua importante localização territorial, o complexo possui investimentos governamentais e privados, vinculados a PAC⁵ de 2007 e PAC de 2011, para auxiliar no suprimento da demanda do mercado mundial na região, principalmente no que tange ao transporte intra- MERCOSUL (Mercado Comum do Sul). (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2015).

Dentre os terminais existentes no complexo portuário denominado Superporto de Rio Grande, o TECON Rio Grande (Terminal de *Containers*⁶ do Rio Grande), terminal de *container* privado do Porto do Rio Grande- RS é o ponto geográfico central que oferece a maior profundidade para os navios operantes (47 pés) localizado a margem oeste do canal de Rio Grande, que favorece ao mesmo se tornar o terminal de *containers* do MERCOSUL, pois movimenta 98% da carga containerizada⁷ do complexo portuário. (TECON, 2015)

Neste sentido, intitulou-se como tema desta pesquisa, SISCOSEV: uma análise dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul. Constitui-se como questão problema: qual a contribuição do SISCOSEV no gerenciamento e no controle de informações e no fomento de políticas de apoio para

⁴ Principais portos onde os navios de longo curso atracam e são considerados concentradores de cargas. (RODRIGUES; 2008, p.92)

⁵ Criado em 2007, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável. (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2015, s/p)

⁶ Segundo a ISO (*International Standards Organization*) é uma caixa (cofre) de aço ou outro material resistente, destinada a acondicionar mercadorias para transporte com segurança, inviolabilidade e rapidez, atendendo igualmente a todas as condições previstas pela legislação nacional e convenções internacionais ratificadas no Brasil. Para todos os fins e efeitos legais, o *container* não se constituiu em embalagem e sim acessório do veículo transportador. (RODRIGUES; 2008, p.26)

⁷ O volume total de cargas movimentado foi de 687,1mil Teus, que representou crescimento de 6,1% em relação ao mesmo período do ano passado. Este resultado se deu, essencialmente, pelo incremento no transbordo. Esta operação apresentou, no comparativo com 2013, 89% de crescimento, com 42 mil movimentados adicionais, especialmente de frutas oriundas da Argentina. Entre os números de destaque do ano e que alavancaram o crescimento estão a quebra de algumas marcas históricas. Em maio, a cabotagem, que fechou o ano com 3,7% de crescimento, teve seu recorde registrado com 3,9 mil Teus movimentados. Entre os produtos de destaque desta operação estiveram móveis, vinhos, conservas, leite em pó, entre outros. (Terminal de Containers do Rio Grande -TECON, 2015, s/p)

melhorias na competitividade dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul?

O objetivo principal desse estudo foi o de analisar a contribuição do SISCOSEV no gerenciamento e controle de informações e no fomento de políticas de apoio para melhorias na competitividade dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul.

A pesquisa caracterizou-se como sendo um estudo de caso exploratório-descritivo de natureza qualitativa, por intermédio da coleta de dados secundários (documental) e primários (entrevistas). Então, fora estabelecido somente contato com duas empresas, de cada ramo, operantes no SISCOSEV, no qual se prontificaram em participar da pesquisa, conforme os ramos descritos abaixo:

- Desembarço aduaneiro⁸;
- NVOCC⁹ (*Non Vessel Operator Common Carrier*);
- *Freight Forwarders*¹⁰;
- Empresas de consultoria;
- Armadores,
- Indústrias.

Por se tratar de uma pesquisa desenvolvida pelo viés do materialismo histórico dialético, o qual considera as complexas relações da realidade social presente no território a ser analisado, cujas ideias são, de fato, reflexos do mundo exterior e objetivo vivenciado pelos sujeitos, a partir de tais diálogos foi possível captar tais vivências que também colaboraram com o estudo. Ainda que esses diálogos não tenham um caráter formal, esses discursos indicam objetivos, estratégias, caminhos formais e caminhos alternativos para que as empresas adequem-se à materialidade do novo cenário. Como análise e interpretação de dados a pesquisa recorreu às aspirações dos entrevistados, bem como aos significados dos processos, fenômenos e dinâmicas sociais, que, por sua vez, não permitem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

⁸ Empresa encarregada dos despachos e liberação das mercadorias no embarque e desembarque. (SILVA; 2011, p.58)

⁹ Companhias de Navegação que não possuem navios próprios, e sua atuação se dá junto a pequenos embarcadores de cargas fracionadas. (VIEIRA; 2009, p.17)

¹⁰ Agente que decide consolidar cargas de diversos embarcadores e negociar com os transportadores fretes menores dos que seriam obtidos individualmente pelos próprios embarcadores. A diferença obtida no frete é seu lucro. (RODRIGUES; 2008, p.130)

2. SISCOSERV

Promulgado pela Portaria Conjunta RFB/SCS nº 1.908, de 19 de julho de 2012, o SISCOSERV pretende auxiliar no reconhecimento das empresas brasileiras prestadoras, bem como os serviços que são prestados no ambiente internacional. Desenvolvido em plataforma online, visando agilidade nos registros de informações, possui exclusividade para pessoas físicas e jurídicas que realizam operações de exportação e importação de serviços. O sistema possibilita reunir dados estatísticos e fornecer subsídios para ampliar a capacidade de negócios do setor.

O SISCOSERV guarda conformidade com as diretrizes do Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (GATS) da *WTO*¹¹, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 30, de 15 de dezembro de 1994, e promulgado pelo Decreto nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994. Para a elaboração do sistema foram consultados aproximadamente 60 órgãos da administração pública, além dos governos das capitais e principais cidades para saber sobre mecanismos de apoio e inserir tais informações em tabela no próprio sistema para mostrar os benefícios aos exportadores.

Os artigos 25 a 27 da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011 (BRASIL; 2015) instituem a obrigação de prestar ao MDIC para fins econômico-comerciais, informações relativas às transações entre residentes ou domiciliados no País e residentes ou domiciliados no exterior, que compreendam serviços, intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio das pessoas físicas, das pessoas jurídicas ou dos entes despersonalizados. Essa prestação de informação não compreende as operações de compra e venda efetuadas exclusivamente com mercadorias, que fica a cargo do Siscomex.

Para possibilitar um melhor direcionamento das informações, o registro é efetuado online com base na NBS (Nomenclatura Brasileira de Serviços)¹², cujo sistema

¹¹ No âmbito da *WTO*, as negociações multilaterais de serviços tem como referência o *general agreement on trade in services* (GATS). O GATS tem por objetivo evitar o uso medidas protecionistas e promover a liberalização progressiva dos mercados de serviços dos países Membros. Sua estrutura consiste em três pilares: obrigações e princípios gerais (horizontais) aplicáveis a todos os serviços de todos os Membros; tabela de compromissos específicos de cada país Membro com lista de serviços comprometidos ao acesso de mercado e tratamento nacional; e anexos que definem compromissos adicionais e específicos a determinados setores. Esta estrutura diferenciada proporciona grande flexibilidade aos Membros para adaptarem seus compromissos conforme seus interesses e política comercial, desde que respeitadas as obrigações gerais. (Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento- UNCTAD, 1994)

¹² A NBS e as Notas Explicativas da Nomenclatura Brasileira de Serviços, Intangíveis e Outras Operações que Produzam Variações no Patrimônio (NEBS) tiveram sua instituição autorizada pelo artigo 24 da Lei nº 12.546/2011 e foram publicadas pelo Decreto nº 7.708, de 02 de abril de 2012. Sua elaboração teve por base a *Central Product Classification* (CPC 2.0), classificador utilizado em todos os

é subdividido em dois módulos. O Módulo Venda efetua o registro das operações de venda de serviços, intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio, por residentes ou domiciliados no País a residentes ou domiciliados no exterior. O segundo Módulo, o de aquisição, registra os serviços, intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio, adquiridos por residentes ou domiciliados no País de residentes ou domiciliados no exterior. Cada módulo contém os modos de prestação de serviços identificados segundo a localização do prestador e do tomador, conforme estabelecido pelo GATS. (MDIC, 2014, s/p)

Consideram-se algumas questões importantes relacionadas à diminuição da competitividade brasileira em exportações e importações de serviços, tais como os custos logísticos e a morosidade nas operações de transporte. É necessário analisar as atividades exercidas pelos *freight forwarders*¹³, companhias aéreas e marítimas, consolidadores, armadores¹⁴ e transportadoras rodoviárias para uma melhor instituição de políticas públicas específicas capazes de proporcionar um aperfeiçoamento e crescimento no transporte de cargas internacionais estabelecidos no capítulo 5 e 6 da NBS.

2.1 Estrutura do SISCOSEV

O SISCOSEV é composto por dois módulos: aquisição e venda. No “Módulo Aquisição” serão registradas as transações de aquisição realizadas entre residentes ou domiciliados no País e residentes ou domiciliados no exterior, enquanto que no “Módulo Venda” serão registradas as transações de venda entre residentes ou domiciliados no País e residentes ou domiciliados no exterior. Este último módulo abrange, também, o registro das operações realizadas por meio de presença comercial no exterior.

acordos comerciais firmados e em negociação pelo Brasil. A Portaria Conjunta RFB/SCS nº1.908, de 19 de julho de 2012, instituiu o SISCOSEV, e prevê conjuntamente os prazos, limites e condições para os registros instituídos no contexto do MDIC, pela Lei nº 12.546/2011 e Portaria MDIC nº 113/2012, e no contexto da RFB, pela IN RFB 1.277/2012. (MDIC, 2014, s/p)

¹³ De acordo com Kaspar (2006), os IFFs são prestadores de serviços logísticos com atuação nas transações internacionais, habilitados a cuidar de todo o processo para exportadores e importadores, principalmente em seus aspectos logísticos desde o momento em que a mercadoria está pronta para ser despachada até a entrega no destino final. (IMAY; GRAEMI; PEINADO, 2008, p.3)

¹⁴ Armador (*owner*) é uma pessoa jurídica estabelecida e registrada com a finalidade de realizar transporte marítimo, local ou internacional. Por meio de operações de navios, que explora determinadas rotas e se oferece para transportar cargas de todos os tipos de um porto a outro. O armador não necessariamente ser proprietário de todos os navios que opera e pode se utilizar de navios afretados (alugados) de terceiros para compor sua frota. (PORTO, SILVA, 2000, p.97)

Conforme o MDIC (2015), dentro desses módulos, está previstos os seguintes registros:

- Módulo Aquisição
 - Registro de Aquisição de Serviços (RAS): contém dados referentes à aquisição, por residente ou domiciliado no País, de serviços, intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio, de residente ou domiciliado no exterior;
 - Registro de Pagamento (RP): contém dados referentes ao pagamento relativo à aquisição objeto de prévio RAS.
- Módulo Venda
 - Registro de Venda de Serviços (RVS): contém dados referentes à venda, por residente ou domiciliado no País, de serviços, intangíveis e outras operações que produzam variações no patrimônio, a residente ou domiciliado no exterior;
 - Registro de Faturamento (RF): contém dados referentes ao faturamento decorrente de venda objeto de prévio RVS; e
 - Registro de Presença Comercial (RPC): contém dados referentes às operações realizadas por meio de presença comercial no exterior.

Os prazos para o registro das informações no SISCOSERV são os seguintes:

- O prazo para incluir o RAS é até o último dia útil do mês subsequente à data de início da prestação do serviço, da comercialização de intangível ou da realização de outras operações que produzam variações no patrimônio, enquanto que os prazos para incluir o RP dependem da data de pagamento, conforme o que segue:
 - 1) quando o pagamento ocorrer depois do início da prestação de serviço, da comercialização de intangível, ou da realização da operação que produza variação no patrimônio, o usuário deverá efetuar o RP até o último dia útil do mês subsequente ao do pagamento;
 - 2) quando o pagamento ocorrer antes do início da prestação de serviço, da comercialização de intangível, ou da realização da operação que produza variação no patrimônio, o usuário deverá efetuar o RP no prazo de até o último dia útil do mês subsequente ao de inclusão do RAS.
- O prazo para incluir o RVS é até o último dia útil do mês subsequente à data de início da prestação de serviço, da comercialização de intangível ou da realização de operação que produza variação no patrimônio,

enquanto que o RF há dois prazos possíveis, dependendo da data de emissão da nota fiscal ou documento equivalente:

1) quando a nota fiscal ou documento equivalente forem emitidos depois do início da prestação de serviço, da comercialização de intangível, ou da realização de operação que produza variação no patrimônio, o usuário deverá efetuar o RF até o último dia útil do mês subsequente ao da emissão da NF ou documento equivalente;

2) quando a nota fiscal ou documento equivalente forem emitidos antes do início da prestação de serviço, da comercialização de intangível, ou da realização da operação que produza variação no patrimônio, o usuário deverá efetuar o RF até o último dia útil do mês subsequente ao de inclusão do RVS.

Quadro 2- Principais soluções de consulta

SOLUÇÃO DE CONSULTA Nº 106	A responsabilidade jurídica pelo registro é do residente ou domiciliado no País que mantém relação contratual com residente ou domiciliado no exterior para prestação do serviço.
SOLUÇÃO DE CONSULTA Nº 257	O conhecimento de embarque é documento hábil de comprovação. Prevê que nos casos concretos apresentados pelos agentes de carga, a responsabilidade pelo preenchimento recai sobre o importador.
SOLUÇÕES DE CONSULTA Nº 10.030 a 10.044, e Nº 10.048	Estas 16 soluções de consulta idênticas atribuem ao importador a responsabilidade pelo registro do frete e sua aplicação limita-se aos casos concretos apresentados nas referidas consultas.
SOLUÇÃO DE CONSULTA Nº 10.045	O valor da Taxa de Movimentação no Terminal (<i>Terminal Handling Charge - THC</i>), constante do Conhecimento de Carga (<i>Bill of Lading</i> ¹⁵), deve ser computado no valor da operação a ser informado no SISCOSERV pelo importador, na condição de tomador do serviço de transporte internacional das mercadorias importadas, mesmo que esse valor tenha sido repassado ao prestador dos serviços por intermédio do agente de carga.
SOLUÇÃO DE CONSULTA Nº 344	Em relação às transações envolvendo serviços, a obrigação de prestar as informações recai sobre o tomador ou prestador do serviço residente ou domiciliado no Brasil.
SOLUÇÕES DE CONSULTA Nº 10.054 A 10.056	O importador de mercadorias, residente ou domiciliado no Brasil, que adquirir serviço de transporte internacional de residente ou domiciliado no exterior, deve registrar esse serviço no SISCOSERV.
SOLUÇÃO DE CONSULTA Nº 102	Quanto ao valor de frete a informar, o valor é o montante total transferido, creditado, empregado ou entregue ao prestador como pagamento pelos serviços prestados, incluídos os custos incorridos, necessários para a efetiva prestação.
SOLUÇÃO DE CONSULTA Nº	O agente de carga, enquanto representante do importador, do exportador ou ainda do transportador, não é tomador ou prestador de serviço de transporte. E portanto será do importador, a responsabilidade por prestar as informações no

¹⁵ É a prova da existência do contrato de transporte, onde se discrimina e disciplina as cláusulas que regerão este transporte. Serve também como prova de entrega da mercadoria e, em seu original, é um título de propriedade negociável, com força de escritura pública (RODRIGUEZ; 2008, p.27)

7.017	SISCOSERV. Os serviços auxiliares, a exemplo da desconsolidação de BL, não são passíveis de registro, por não envolverem transações entre residentes e não residentes no Brasil. Se o contratante do serviço de transporte internacional for pessoa física ou jurídica residente ou domiciliada no País, distinta do importador, que aja em seu próprio nome, e não como representante daquele, será dela, na condição de tomadora, a obrigação de prestar as informações no SISCOSERV relativas ao serviço prestado pela empresa domiciliada no exterior.
SOLUÇÃO DE CONSULTA Nº 226	A pessoa jurídica domiciliada no Brasil obrigada a registrar as informações relativas à aquisição de serviços de transporte internacional de carga deve fazê-lo em nome do estabelecimento onde se iniciou a prestação de serviço de transporte, ou em nome do estabelecimento destinatário. Prevê ainda que o exportador de mercadorias domiciliado no Brasil não se sujeita a registrar no Módulo Venda os serviços de transporte internacional de carga adquiridos de residente ou domiciliado no exterior (e seguro, se for o caso), cujo custo seja por ele repassado ao importador; o exportador obriga-se a registrar a aquisição desses serviços no Módulo Aquisição. Por último, disciplina que a pessoa jurídica domiciliada no Brasil obrigada a registrar as informações relativas à aquisição de serviços em geral deve fazê-lo em nome do estabelecimento no qual foram prestados os serviços; nas situações em que não seja possível atribuir a determinado estabelecimento a prestação de serviços, as informações serão registradas em nome do estabelecimento matriz da pessoa jurídica.

Fonte: quadro elaborado pela autora a partir de informações recolhidas no portal do SISCOSERV (2015).

2.2 NBS e NEBS

No artigo 24 da Lei nº 12.546, contendo medidas do Plano Brasil Maior. Em seu artigo 24, o poder executivo autoriza a instituir a Nomenclatura Brasileira de Serviços, Intangíveis e outras Operações que Produzam Variações no Patrimônio (NBS), bem como as suas respectivas Notas Explicativas (NEBS), elemento subsidiário para a interpretação da Nomenclatura.

De acordo com o MDIC (2015) a NBS é o classificador nacional para a identificação dos serviços e intangíveis como Produtos e viabiliza a adequada elaboração, fiscalização e avaliação de políticas públicas de forma integrada propiciando a harmonização de ações voltadas ao fomento empreendedor, à tributação, às compras públicas, ao comércio exterior, entre outras. A NBS e as suas NEBS foram desenvolvidas a partir de 2008 por um grupo instituído por Portaria Conjunta Interministerial do Ministério da Fazenda, MDIC e do Banco Central do Brasil (BACEN) e composto por especialistas da Secretaria da Receita Federal do Brasil, da Secretaria de Comércio e Serviços, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) BACEN. Na elaboração da Nomenclatura e de suas Notas Explicativas, obedeceu-se aos padrões técnicos estabelecidos e consolidados pelos organismos internacionais relevantes, resultando em uma nomenclatura plenamente harmonizada aos principais classificadores internacionais (em especial à “*Central Products*

Classification - CPC” das Nações Unidas, utilizada nas negociações internacionais que envolvem serviços).

A NBS é formada por seis seções e 27 capítulos, sendo que o código é composto por nove dígitos, sendo que sua significância, da esquerda para a direita, é:

- a) o primeiro dígito, da esquerda para a direita, é o número 1 e é o indicador que o código que se segue se refere a um serviço, intangível ou outra operação que produz variação do patrimônio;
- b) o segundo e o terceiro dígitos indicam o Capítulo da NBS;
- c) o quarto e o quinto dígitos, associados ao primeiro e ao segundo dígitos, representam a posição dentro de um Capítulo;
- d) o sexto e o sétimo dígitos, associados cinco primeiro dígitos, representam, respectivamente, as subposições de primeiro e de segundo nível;
- e) o oitavo dígito é o item; e
- f) o nono dígito é o subitem.

Entende-se que o NBS padroniza a classificação de serviços e intangíveis, considerando-os como produtos. Assim, possibilita a elaboração, fiscalização e avaliação das políticas públicas de forma integrada. Os prestadores de serviço devem providenciar a adequação de seus sistemas à nova classificação fiscal, verificando cuidadosamente o código da NBS no qual devem se enquadrar perante o registro das operações junto ao SISCOSEV.

3. COMPLEXO PORTUÁRIO DE RIO GRANDE

O Porto do Rio Grande é um porto marítimo público, localizado na cidade de Rio Grande no litoral sul do estado do Rio Grande do Sul. Entrou em operação no dia 15 de novembro de 1915 e atualmente está sob administração da Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG).

Figura 3- Zoneamento do complexo portuário do Rio Grande- calado atual



Fonte: disponível em: < <http://slideplayer.com.br/slide/1249370/>>. Acesso em: 15 jan. 2015

A partir da figura 3 observa-se a localização e informações do calado atual das quatro zonas que formam o complexo portuário, o Porto Velho, Porto Novo, São José do Norte e Superporto.

Atualmente o Plano Mestre de Rio Grande (PORTOS DO BRASIL, 2014, s/p) sobre a infraestrutura portuária destaca a ampla disponibilidade de infraestrutura portuária na região, dividida em quatro zonas:

- Porto Velho: utilizado para atividades de turismo, lazer, atracação de barcos pesqueiros e frota de apoio, e pesquisa. A estrutura do Porto Velho é composta por cinco armazéns com capacidade de 6.552 metros cúbicos cada, sendo utilizados pelo Museu Histórico, Bombeiros e Defesa Civil, Serviço Brasileiros e Apoio à Empresa (SEBRAE), Museu Náutico e pela SUPRG.
- Porto Novo: onde se encontra o cais público do porto, cujas principais movimentações são de fertilizantes, celulose, veículos e cargas projeto;
- Superporto: onde estão localizados os Terminais de Uso Privativo (TUP) assim como os arrendamentos existentes no porto;
- São José do Norte: área potencial de expansão, onde as atividades portuárias pretendem ser iniciadas em dezembro de 2015 com a finalização da construção do Estaleiro e a construção da P74.

Ressalta-se que o Porto do Rio Grande é considerado como polo principal do Corredor de Exportação e Importação do extremo Sul. Com uma profundidade (40pés) para terminais de granéis e de contêineres, possui condições operacionais para o transbordo de contêineres, disponibilidade de atracação no cais de 2 km de extensão, além de possuir a disponibilidade de malhas modais diversificadas e distribuídas no território do Rio Grande do Sul compreendendo os modais rodoviário, hidroviário,

ferroviário e aeroportuário. Considera-se também a multimodalidade como um fator importante fator na redução de custos e no aumento da eficiência logística, agregando maior valor às mercadorias que passam por suas instalações, no qual o Porto de Rio Grande possui infraestrutura física para disponibilizar tal serviço.

Dotado de uma completa infraestrutura operacional o Complexo Porto de Rio Grande é considerado o segundo mais importante porto do país para o desenvolvimento do comércio internacional brasileiro. No entanto, o complexo ainda necessita de investimentos em infraestrutura física para continuar se adequando aos padrões internacionais.

3.1 TECON Rio Grande

Um moderno terminal de contêiner é um empreendimento industrial em que uma grande variedade de atividades acontece ao mesmo tempo. Grandes máquinas movimentando-se em todas as direções, equipamentos levantando e movimentando cargas, navios e veículos chegando e partindo. O principal propósito de toda esta atividade é transferir mercadorias em contêineres, o mais rápido e eficientemente possível, entre o interior e o transporte marítimo.

Figura 5- Vista do TECON Rio Grande



Fonte: disponível em: < <http://slideplayer.com.br/slide/1249370/>>. Acesso em: 15 jan. 2015

O terminal de contêiner tem uma participação central do transporte internacional de mercadorias, é um elo essencial na cadeia do transporte. A eficiência com a qual o terminal executa sua função tem um impacto muito significativo na velocidade, uniformidade e custo do transporte de carga do exportador para o importador.

O TECON faz parte do complexo portuário denominado Superporto do Rio Grande, que, num raio de 500 milhas marítimas (de Buenos Aires a Paranaguá), é o ponto geográfico central que oferece a maior profundidade para os navios operarem, 47 pés e é o porto de mar mais meridional do Brasil, localizado a margem oeste do canal do Rio Grande, sendo este escoadouro natural de toda a bacia hidrográfica da Lagoa dos Patos. Esses fatores o credenciam a se tornar o terminal de *containers* do MERCOSUL.

Constituída a partir de um único acionista, Wilson, Sons de Comércio Ltda., desde 1997, a empresa recebe em seu Terminal todas as principais Linhas que escalam o Brasil, além de ter mais de 3000 importadores e exportadores cadastrados em sua carteira, sendo hoje uma grande ferramenta para o desenvolvimento econômico do Estado. Movimentando 98% da carga containerizada que passa pelo Porto do Rio Grande, o TECON Rio Grande tem como seu maior objetivo concentrar a carga dos países do Cone Sul, claramente suportado pelas facilidades físicas e geográficas, pelos investimentos realizados e pelo preço competitivo.

O Terminal possui alguns diferenciais como: Operações 24 horas por dia, sete dias na semana; Sistema de gerenciamento informatizado; Equipamentos de última geração; Órgãos públicos instalados nos prédios do Terminal; Possibilidade de interiorização através dos três modais – ferroviário, hidroviário e rodoviário; Armazéns para cargas especiais; Janelas de atracação; Conformidade com ISPS Code – IMO¹⁶ n°: 5.313 e principalmente a segurança de suas cargas.

O Terminal de *Containers* do Porto de Rio Grande (TECON Rio Grande) é uma importante alternativa para o escoamento das cargas exportáveis providas de diferentes regiões do Estado, tendo especial destaque a região da serra gaúcha. Porém o terminal, enquanto importante elo da cadeia de distribuição física internacional (DFI) deve fornecer “valor” a seus clientes, tanto armadores quanto embarcadores, com o objetivo de retenção e fidelização dos mesmos por intermédio de investimentos que visem à redução do elado time do preço e diminuição dos custos logísticos.

4. SISCOSEV: ANÁLISES E MELHORIAS OPERACIONAIS NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE RIO GRANDE

Neste capítulo serão apresentados os dados obtidos e sua referida análise efetuada com a finalidade de responder o problema proposto. Porém, é importante salientar que o

¹⁶ IMO- Organização internacional marítima (RODRIGUES; 2008, p140)

sistema SISCOSEV continua sendo aperfeiçoado por intermédio das soluções de consulta e revisão dos manuais para dirimir eventuais dúvidas quanto ao processo.

6.1 Delineamento metodológico

Para a obtenção das informações propostas pelo estudo a atenção foi concentrada em duas etapas. Na primeira etapa foi elaborada uma análise de dados secundários (manuais, legislação, etc) e, em uma segunda etapa, foram aplicadas entrevistas *in loco*.

Foi estabelecido contato com duas empresas de segmentos diferentes e operantes no SISCOSEV, descritas no quadro 3:

Quadro 3- Empresas pesquisadas

EMPRESAS	SETOR
Empresa 1	Desembarço aduaneiro
Empresa 2	Desembarço aduaneiro
Empresa 3	NVOCC
Empresa 4	NVOCC
Empresa 5	<i>Freight Forwarder</i>
Empresa 6	<i>Freight Forwarder</i>
Empresa 7	Empresa de consultoria
Empresa 8	Empresa de consultoria
Empresa 9	Armador
Empresa 10	Armador
Empresa 11	Indústria
Empresa 12	Indústria

Fonte: quadro elaborado pela autora.

Durante as entrevistas junto às empresas, os entrevistados foram informados sobre os objetivos da pesquisa, metodologia adotada e bem como ao uso da pesquisa. Foi aplicado um roteiro estruturado composto de 7 questões abertas, considerando a metodologia exploratória-descritiva de natureza qualitativa.

6.2 Análise dos dados coletados

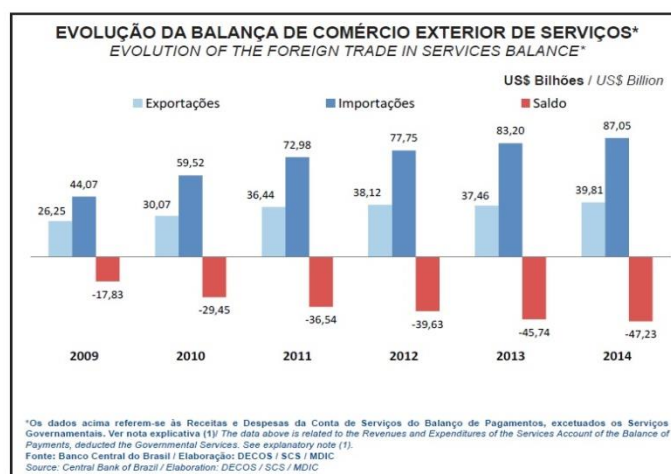
Referente às empresas analisadas e serviços efetuados que são cadastrados no SISCOSEV, especificadamente em relação ao THC (*Terminal handling charge*), a contribuição do SISCOSEV no gerenciamento e controle de informações e fomento de políticas de apoio para melhorias na competitividade dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande, não está relacionado à agregação de valor aos serviços

prestados no local pesquisado, mas possibilita a adoção de medidas contínuas no âmbito público e privado que visem à economia de valores operacionais gastos no qual o tipo de infraestrutura presente na região é fundamental para a redução do *lead time* do processo, como também aos custos logísticos.

Pode-se afirmar que as empresas que são prestadoras da operacionalização do THC (Empresas 3,4,5,6, 9 e 10), desconhecem informações sobre alíquotas e políticas públicas que visem a melhoria da infraestrutura portuária da região. Notou-se que as empresas de consultoria (Empresas 1,2,7,e 8) é que possuem maior entendimento sobre as atividades inerentes ao sistema. As empresas 11 e 12, consideradas clientes finais, possuem pouco entendimento sobre o sistema e serviços prestados pelo TECON Rio Grande.

Questionados sobre quais as melhorias proporcionadas pelo SISCOSERV no aumento competitivo de importações e de exportações, as empresas acreditam que o sistema proporciona melhorias às empresas prestadoras de serviços pelo aumento da competitividade às empresas nacionais em relação à concorrência internacional. A empresa 1 destaca que é uma oportunidade de aumentar o rol de serviços ofertados, como também, para com os profissionais atuantes na área, de aumentar seu *know how*. Todas as empresas acreditam que o objetivo do sistema é fomentar às exportação de serviços devido ao déficit na balança de comércio exterior de serviços. Ou seja, conforme destaca a empresa 7, a partir das estatísticas geradas pelo sistema é possível mapear e construir políticas públicas, gerando negócios, riqueza, tributação e melhorias às empresas.

Figura 6- Evolução da balança de comércio exterior de serviços do Brasil (2009-2014)



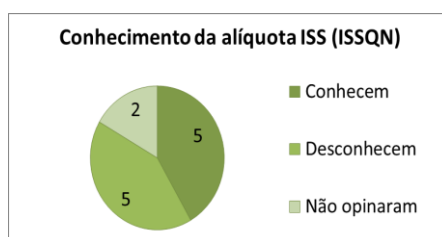
Fonte: disponível em:

<http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1431972666.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2015

A figura 6 demonstra os dados divulgados pelo SISCOSEV em relação à evolução da balança de comércio exterior de serviços brasileiro. O déficit de USD 47,23 bilhões cujas empresas evidenciaram das empresas 1 e 7, com relação ao déficit da balança de comércio exterior de serviços. O déficit na conta de serviços apresentou crescimento contínuo nos últimos anos. Em 2014, atingiu US\$ 47,2 bilhões. A título de comparação, o déficit em 2010 foi da ordem de US\$ 29,4 bilhões.

Em relação à questão se o SISCOSEV proporciona melhorias dos serviços portuários prestados pelo TECON Porto de Rio Grande ou retrai a utilização dos serviços devido à cargas tributárias do ISS (ISSQN), Conforme empresa 1, vislumbra-se melhoria direta e tampouco retração nos serviços portuários prestados do TECON em face do advento do SISCOSEV, pois os tributos continuam sendo recolhidos e, aqueles que nascem por natureza de internacionalidade, apenas são acrescidos da prestação de informação.

Figura 7- Conhecimento das empresas entrevistadas em relação à cobrança da alíquota ISS (ISSQN) no Complexo Portuário de Rio Grande



Fonte: gráfico elaborado pela autora a partir de informações coletadas com as empresas entrevistadas.

A figura 7 representa o conhecimento das empresas entrevistadas em relação à alíquota ISS (ISSQN), sendo cinco das empresas, desconhecem o significado e cobrança da alíquota ISS¹⁷ (ISSQN), duas não opinaram e cinco acreditam que a incidência do valor não interfere nos serviços prestados.

¹⁷ O ISS é um imposto municipal sobre serviços de qualquer natureza, excluindo-se os da competência do ICMS (imposto sobre circulação de mercadorias e serviços), de acordo com a listagem prevista na LC 116/03. O ISS é previsto no sistema tributário nacional anterior à CF/88, de acordo com o Decreto-lei 406/68. Na importação, desde 2004, o ISS deve ser retido pelo tomador de serviços, com alíquotas entre

Interrogadas sobre as políticas públicas que visam a melhoria dos serviços portuários, as empresas que não são operantes pelo TECON não souberam descrevê-las. De acordo com o SISCOSEV (2015), por meio do cadastro das informações no sistema, são capturados os detalhes da prestação de serviços que fogem aos demais instrumentos de pesquisa. O modo de prestação do serviço desvenda os modelos de negócio adotados pelas empresas brasileiras e é aspecto determinante nas negociações internacionais para a elaboração de políticas públicas.

Figura 8- Necessidade de Políticas Públicas para melhorias no Complexo Portuário de Rio Grande



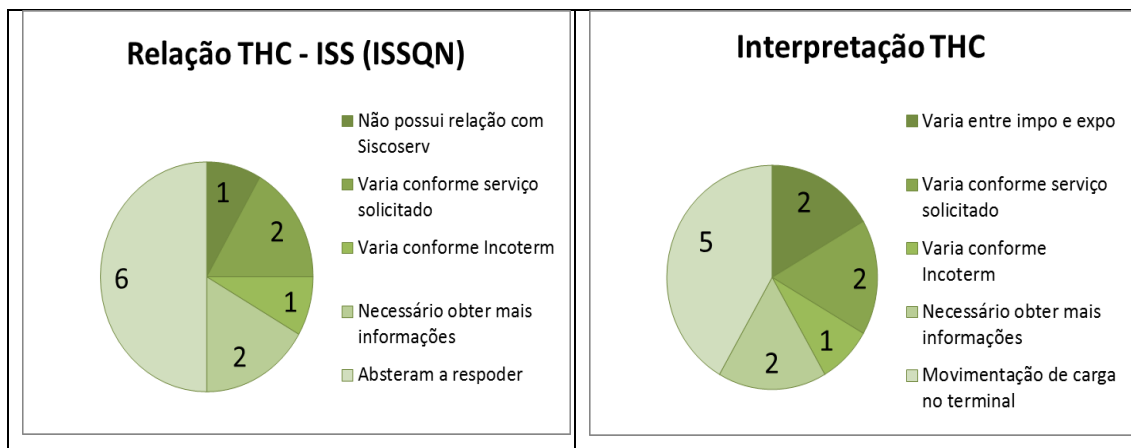
Fonte: gráfico elaborado pela autora a partir de informações coletadas com as empresas entrevistadas.

De acordo com a figura 8, seis das doze empresas entrevistadas confirmaram a necessidade de projetos para melhorar a capacidade de trânsito nas intermediações do terminal, projetos de gestão operacional principalmente a necessidade de parceria de investimento com empresas privadas.

Na questão de número quatro, quando questionadas sobre a atividade de THC, obteve-se uma disparidade sobre a interpretação do serviço, genericamente as empresas o classificaram como movimentação de carga no terminal.

2% a 5%. Na exportação de serviços, há previsão de não incidência, salvo se o serviço for praticado no país e o resultado aqui se verifique (LC 116/03). (ASHIKAGA; 2015)

Figura 9- Interpretação do THC e relação com o ISS (ISQN)



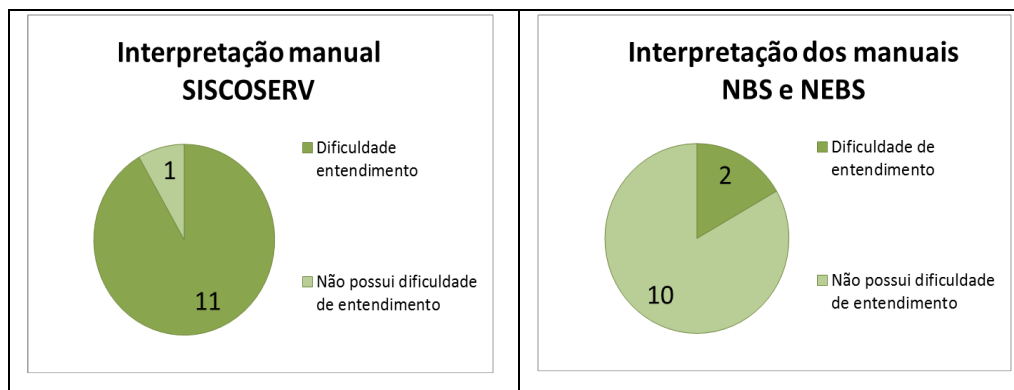
Fonte: gráfico elaborado pela autora a partir de informações coletadas com as empresas entrevistadas.

Observa-se na figura 9, as empresas 9 e 10 especificaram a necessidade de obter maiores informações sobre qual serviço de THC é solicitado, pois este difere-se em fatores tais como quantidade de carga, tipo de carga e quem é o cliente solicitante. A empresa 8 afirmou que o THC não possui nenhuma relação com o SISCOSERV. No caso das empresas 3 e 4 informaram que o THC possui duas cobranças, uma para importação (cobrada nacionalmente) e outra para exportação (cobrada no conhecimento de embarque- BL). As empresas 5 e 6 corroboraram com as aferições das empresas 3 e 4 , porém acrescentaram que a cobrança varia também de acordo com o serviço solicitado pelo cliente, havendo possibilidade de acrescentar outros serviços ao THC. A empresa 2 destaca que a taxa de THC irá variar de acordo com o *Incoterm* utilizado na negociação.

As respostas com referência à questão cinco foram unânimes no quesito de não vislumbrarem nenhuma melhoria no que tange a iniciativa pública tanto à nível federal ou municipal, ou seja, não visualizam nenhuma alteração que o SISCOSERV venha a promover na região do município do Rio Grande.

Relativo à questão de número seis, onze empresas afirmaram possuir dificuldade quanto ao entendimento do conteúdo instrutivo dos manuais de aquisição e venda do SISCOSERV.

Figura 10- Interpretação dos Manuais SISCOSEV, NBS e NEBS



Fonte: gráfico elaborado pela autora a partir de informações coletadas com as empresas entrevistadas.

Observa-se na figura 10, que em relação aos manuais da NBS e NEBS, somente as empresas 11 e 12 afirmaram dificuldades de entender as classificações e normas explicativas por possuir conteúdo técnico. A empresa 7 realça a dificuldade de entendimento técnico dos Manuais, porém discorda das demais empresas e enfatiza que os manuais são completos e permitem obter uma boa referência, uma vez que estão sendo aperfeiçoados conforme a demanda. Com relação ao manual de venda e compra do SISCOSEV, somente uma empresa não possui dificuldade no entendimento do manual.

Quanto à retração nos serviços portuários prestados, as empresas acreditam que pode ter diminuição na lucratividade para as empresas do setor de agenciamento (*NVOCC/ freight forwarder*) devido à obrigatoriedade do SISCOSEV comprovar o pagamento de THC com nota fiscal. Segundo as mesmas, o valor de THC cobrado pelos agentes difere conforme o *Incoterm*, cliente final e quantidade de carga negociada, ao invés de ser cobrado conforme tabela dos terminais.

Figura 11- Necessidade de Políticas Públicas para melhorias no Complexo Portuário de Rio Grande



Fonte: gráfico elaborado pela autora a partir de informações coletadas com as empresas entrevistadas.

Conforme a figura 11, as empresas 1, 2, 7 e 8 afirmaram que os serviços portuários são essenciais, logo, não há o que se falar em retração dos serviços portuários prestados devido à obrigação acessória de cadastramento no SISCOSERV, porém, destacaram que as empresas não conhecem os seus serviços, como também os clientes não conhecem a descrição dos serviços prestados.

No processo de avaliação de um sistema logístico eficiente, o gerenciamento de informações permite que o governo não somente regulamente o fluxo de comércio, mas também estabeleça um sistema facilitador para a execução de estratégias logísticas auxiliando no processo logístico empresarial. Entretanto, devido a informalidade existente no setor terciário, a padronização e coerência nas informações prestadas passaram a ser questões chaves para a criação de um sistema informacional aduaneiro exclusivo para o setor, a exemplo do SISCOSERV.

Originalmente, o SISCOSERV foi pensado e criado para fornecer informações econômico-comerciais ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Os dados fornecidos teriam como objetivo a coleta, tratamento e a divulgação de estatísticas, além do auxílio à gestão de mecanismos de apoio ao comércio exterior de serviços. A formalização das operações não era de interesse apenas do MDIC – por isso, a Receita Federal do Brasil participou do desenvolvimento do sistema, sendo atualmente responsável pela fiscalização e também por dirimir dúvidas apresentadas pelas empresas ou pessoas físicas sobre o tema.

Um dos aspectos, que mais gera conflito desde a criação do sistema, está relacionado aos serviços de importação ou de exportação de mercadorias, por exemplo o frete internacional. A definição da responsabilidade pelo registro muitas vezes estabelecidas por contratos escassos ou por ausência de formalização das operações, gera insegurança às empresas e conflitos no próprio setor. Durante a pesquisa, junto às empresas operantes do no SISCOSERV, foi identificado como óbices do sistema os

manuais emitidos pelo governo federal para auxiliarem no cadastramento das informações que, para leigos, geram dificuldade de entendimento, pois não tratam de casos específicos, mas descrevem genericamente situações de obrigações vinculadas ao cadastramento no sistema. Além do entendimento das diretrizes do manual, as empresas entrevistadas avaliaram como benefício, a importância da cautela de entendimento relacionado aos contratos de serviços de frete internacional, ou seja, é necessário saber exatamente quem é o prestador e tomador do serviço, qual o *Incoterm* utilizado na negociação, à que se refere o serviço, comprovação dos valores cobrados pelo prestador e tomador do serviço, inclusive para se verificar a adequação do tratamento tributário dado à transação.

Armadores, NVOCC¹⁸, *freight forwarders*, importadores, exportadores, estão cadastrando os serviços prestados e/ou adquiridos, mas muitas vezes as atividades exercidas, por falta de conhecimento dos processos de importação e exportação, tornam-se obscuras. O modal marítimo tem-se apresentado como um difusor de águas em relação às taxas portuárias e adicionais ao frete internacional, no qual o THC (*Terminal Handling charge*) está incluído como apropriação de uma porção do valor excedente do custo do serviço.

O que se verifica na prática é que existem duas vertentes de entendimento sobre o que é o THC. Os transportadores definem os valores de THC e acrescentam um *profit* (lucro) à este valor, o qual é cobrado no Bill of lading (BL), o outro entendimento está relacionado ao THC ser sinônimo de capatazia¹⁹.

Entretanto, o que se vê na prática é que tanto os armadores, quanto os NVOCC, cobram valores diferentes dos valores tabelados pela Antaq, sendo diversificados dependendo da região portuária. Valores diversificados, aumentam a base de cálculo do imposto de importação e diminuem a vantagem competitiva de determinada região portuária uma vez que a alíquota de THC (ISS ou ISSQN - Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza) é repassado para o município por ser um serviço portuário realizado

¹⁸ *Non Vessel Operator Common Carrier*, são empresas que operam com cargas fracionadas (a quantidade não justifica o uso de um *container* de 20' ou 40'), ou seja, são empresas a empresa consolidadora opera as cargas em *container*, negociando com as cias marítimas os valores de frete/serviços. (LUDOVICO, 2007, p. 288)

¹⁹ É a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga quando efetuado por aparelho portuário. (PORTO, SILVA, 2000, p.86)

na região²⁰. No caso do TECON Porto de Rio Grande o valor tabelado é de R\$ 520,00/*container*²¹ (TECON; 2015), sendo que a alíquota de arrecadação para este serviço cadastrado no SISCOSERV para importação é de 3% sobre o valor do serviço prestado no local de acordo com a Lei n 6822 de 30 de dezembro de 2009 (PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO GRANDE, 2015). Porém, de acordo com a Superintendência do Porto do Rio Grande (2015), o valor da alíquota não é repassado para melhorias no local onde é efetuado o serviço, uma vez que os investimentos no Superporto são gerados à nível federal.

Se for declarado em um conhecimento de embarque fictício, no qual o porto de embarque é Rio Grande, conste a taxa de THC no valor de USD 420,00/CTN e no qual o serviço fora executado pelo TECON Rio Grande. Analisando o valor tabelado do serviço de capatazia efetuado pelo TECON Rio Grande, o custo é de R\$ 520,00/ CTN. Considera-se a taxa do dólar no valor de R\$ 4,00, o custo seria de USD 130,00/CTN ao invés de USD 420,00/CTN. O excedente do custo de THC cobrado no BL fora acrescido pelo agente de carga na origem “C”, como garantia de lucratividade pelo agenciamento do processo. Esta prática é comum no Brasil, pelo fato de o cliente não distinguir os serviços prestados cobrados no BL, como também de o agente de carga não entregar a nota fiscal original emitida pelo TECON Rio Grande, no qual constaria o valor de R\$ 520,00/CTN.

Desta maneira, em meio aos manuais, portarias e discussões existentes, cabe às empresas avaliarem o fluxo de informações interno de suas operações com o objetivo de controlar sua gestão e cumprir eventuais obrigações junto ao SISCOSERV. No momento em que as empresas importadoras/ exportadoras possuem entendimento dos processos e valores cobrados e exigirem as notas fiscais (*commercial invoice*) pelos serviços prestados, tenderá a uma diminuição da informalidade terciária, dos armadores, *freight forwarders* e terminais.

Devido a esta obrigatoriedade de cadastramento, os valores de THC, mencionados no conhecimento de embarque, tenderão à padronizar-se independente da região portuária. Porém o SISCOSERV, mesmo como sistema de arrecadação, tributação e fomentador de políticas públicas, no caso da análise do TECON Rio Grande-RS que é um terminal privado (local) alocado em território público, não irá gerar retração na

²⁰ De acordo com a Constituição Federal de 1988, art. 155, 156 e 157, somente o município arrecada o ISS ou ISSQN. (BRASIL, 2015)

²¹ Compreende a movimentação de *containers* no recebimento, *pre-stacking* e transporte ao costado do navio e vice-versa. Conforme contrato de serviços. (TECON, 2015)

movimentação de cargas, uma vez que os valores de THC já são pagos pelos clientes. A tendência da obrigatoriedade de apresentação da Nota fiscal poderá gerar aumento da movimentação devido à veracidade do valor cobrado ao cliente final, sem acréscimos de *profits* por parte dos agenciadores. Em complemento com as políticas públicas da PAC efetivadas no Complexo Portuário de Rio Grande, tais como a ampliação dos molhes, dragagem, revitalização do cais do Porto Novo, ampliação da RS-392 e recuperação dos molhes, as ações coletivas para o desenvolvimento do segmento portuário poderão ter maior alcance no âmbito privado do TECON Rio Grande, mas não que gere crescimento econômico para o território portuário, por intermédio do mapeamento do SISCOSEV.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A globalização, do ponto de vista empresarial, acarreta o desenvolvimento de conformidade entre a demanda e oferta diligenciadas pelas vantagens comparativas de cada país. Svetlicic (1993, p. 81-98) traduz que a competição entre empresas volta-se não apenas para o desenvolvimento e melhorias de produtos, mas principalmente para a elaboração de pesquisas envolvendo aperfeiçoamento tecnológico nos processos produtivos e de serviços.

Pela pesquisa pode-se aferir, no caso do município do Rio Grande na atualidade e com o desenvolvimento inovador do sistema SISCOSEV, que existe uma nova “destruição criadora” no município. Por ser uma política pública regulatória à nível nacional, o SISCOSEV estabeleceu a obrigatoriedade de novas formas de gerenciamento empresarial, antes ignoradas pelas organizações, para as quais necessitam adaptar-se. Por mais que a informação gerada pelo sistema seja utilizada como um recurso gerencial intrínseco às ações do governo, esta deve levar em consideração a magnificência do impacto gerado, por ser um instrumento indutor de mudanças do cenário político, econômico e social, nas quais estejam sendo disseminadas. Constatou-se a importância de os órgãos reguladores gerenciarem de forma mais interativa com os usuários do sistema, a antecipação das necessidades informacionais geradas pela falta de entendimento técnico quanto a operacionalização dos processos.

Verificou-se na pesquisa, que as empresas ainda possuem informações restritas sobre o sistema frente a uma política pública que teoricamente iria auxiliar na padronização e melhorias nos serviços prestados, mas que de forma contraditória, na

prática está onerando custos às empresas operantes, ou seja, tecnicamente as empresas não estão preparadas para tal inovação.

Esta falta de entendimento, quanto aos serviços prestados e entendimento em relação às atividades constatadas nos manuais do sistema, como também referente avaliação do fluxo de informações interno de suas operações, gera deficiências em todo o processo operacional de importação e exportação. Ou seja, uma empresa que não possui colaboradores que possuam conhecimento técnico sobre as atividades inerentes à sua área de atuação interna quanto externa, não estarão preparadas para entender as diretrizes do manuais (Vendas, Aquisição, NBS e NEBS) e gerenciar as informações solicitadas pelo sistema.

De fato, a pesquisa conseguiu estabelecer que pela falta de conhecimento por parte dos clientes, um *freight forwarder* que terceiriza seus serviços de transporte internacional de cargas com um armador internacional e com um terminal de cargas, no qual considera-se o TECON Rio Grande, vende os serviços com um alto valor agregado. Este entende que pelo conhecimento operacional que está disponibilizando, permite-se acrescentar aos valores tabelados pelos seus parceiros, o valor de seus serviços, incluindo o valor de THC. Ou seja, se em um conhecimento de embarque, no qual o porto de embarque é Rio Grande, o serviço de capatazia foi efetuado pelo TECON Rio Grande ao custo de R\$ 520,00/ CTN e neste foi acrescido o valor de serviço dos agenciadores, como garantia de lucratividade pelo agenciamento do processo, o cliente no qual está arcando com este custo não possui detalhamento da operação, por falta de entendimento técnico ou interesse, e muito menos possui conhecimento sobre o acréscimo de valor. Esta prática é comum no Brasil, pelo fato de o cliente não distinguir os serviços prestados cobrados no BL, como também de o agente de carga não entregar a nota fiscal original emitida pelo TECON Rio Grande, no qual constaria o valor de R\$ 520,00/CTN.

Até o presente momento, mesmo com a obrigatoriedade de cadastramento do SISCOSEV, poucos clientes estão questionando as taxas cobradas, mas é tendência, por partes das empresas terceirizadas, mencionarem no conhecimento de embarque a taxa de THC tal qual cobrado pelo terminal prestador de serviço. Mesmo como sistema de arrecadação e tributação, no caso da análise do TECON Rio Grande-RS que é um terminal privado (local) alocado em território público, o SISCOSEV não irá gerar retração na movimentação de cargas, uma vez que os valores de THC já são pagos pelos clientes.

Com relação às alíquotas de ISS e ISSQN, como não há obrigatoriedade de utilização da arrecadação no local em que o serviço foi prestado e como o TECON Rio Grande também está localizado no micro território portuário do Complexo do Rio Grande, os investimentos são gerados à nível federal. Ou seja, em complemento com as políticas públicas da PAC efetivadas no Complexo Portuário do Rio Grande, tais como a ampliação dos molhes, dragagem, revitalização do cais do Porto Novo, ampliação da RS-392 e recuperação dos molhes, as ações coletivas para o desenvolvimento do segmento portuário é que devem contribuir decisivamente para um maior alcance no âmbito privado do TECON Rio Grande. Ressalta-se que estes investimentos não necessariamente gerem crescimento econômico para o território portuário, por intermédio do mapeamento e das políticas públicas a serem estabelecidas pelo SISCOSEV.

Considera-se que o Siscoserv é um banco de dados utilizado com fins claros de fiscalização de recebimentos e despesas no exterior em relação ao setor terciário. Ou seja, a partir do sistema, é possível o cruzamento de dados de todos os valores circulantes no território, podendo que os órgãos responsáveis verificarem se os residentes ou domiciliados no Brasil estão cumprindo com todas as obrigações (tributárias, fiscal e cambial).

A tendência, conforme os dados empíricos analisados, é que no momento em que as empresas importadoras e exportadoras adaptem-se à sistemática do SISCOSEV e possuírem entendimento dos processos e valores cobrados para inserção correta das informações para cadastro, como também exigindo as notas fiscais (*comercial invoice*) pelos serviços prestados para comprovação dos mesmos, tenderá a uma diminuição da informalidade terciária dos armadores e *freight forwarders*. Um modelo de gestão operacional intra-indústria deverá ser cuidadosamente desenhada de forma sistêmica para evitar retaliações por parte dos parceiros comerciais, bem como para evitar infrações no cadastramento do sistema. O novo modelo de gestão operacional focalizado na transparência da operação portuária é que poderão, de fato, auxiliar na qualificação dos serviços de exportação e importação evidenciados pelo TECON Rio Grande.

Conclui-se que, com o intermédio das evidências e dos argumentos apresentados, a contribuição do SISCOSEV no gerenciamento e no controle de informações e fomento de políticas de apoio para melhorias na competitividade dos serviços portuários prestados pelo TECON Rio Grande no Estado do Rio Grande do Sul trouxe mudanças

para a gestão das empresas operantes ao sistema. Porém, constata-se que a falta de interesse e conhecimento das empresas em relação à operacionalidade das atividades inerentes ao comércio exterior são evidentes pela dificuldade em interpretar os manuais e pela quantidade de soluções de consultas evidenciadas ao MDIC e RFB. Em relação ao mapeamento efetuado pelo Governo Federal e a padronização na classificação dos serviços, utilizando o SISCOSEV como instrumento informacional, trouxe à tona a necessidade que as empresas precisam investir na análise dos processos de gestão para se tornarem competitivas no mercado externo. Resta saber, no entanto, se com o auxílio de uma nova gestão operacional centralizada em investimentos em inovação tecnológica, em mapeamento de processos, em conhecimento técnico de forma permanente, concomitantemente com os investimentos da PAC que estão sendo efetuados no Complexo Portuário de Rio Grande, possibilitarão, à longo prazo, alterações espaciais com alavancagem na movimentação de cargas no micro território, gerando crescimento econômico para o município e alavancando o Complexo como um *Hub Port*.

