

A utilização do Siscomex-Carga na implantação do Porto sem Papel em Santos

Cássia Bononi (Fatec Rubens Lara) kassiabonik@hotmail.com
Gabrielle Viana Santos (Fatec Rubens Lara) gabrielleviana@live.com
Johny Santana Barbosa (Fatec Rubens Lara) johnylogistica@hotmail.com
Nathalia Souza Santana (Fatec Rubens Lara) nathii-souza@hotmail.com

Resumo:

O presente trabalho objetivou analisar o sistema Siscomex-carga, que foi implantado no porto de Santos em 2008, este sistema controla eletronicamente a movimentação de carga que chegam e saem do Brasil através dos terminais marítimos. Esses procedimentos informatizados, agilizam os documentos das mercadorias e controle das embarcações, de suas cargas (contêineres) procedentes ou destinadas ao exterior, nos portos alfandegados. O siscomex-carga está ligado junto ao órgão da Receita Federal, permitindo a RF atuar previamente na fiscalização das cargas via análise, das situações de riscos, facilitando o fluxo das cargas regulares, sejam de importação ou de exportação, trazendo mais rapidez na análise documental e fiscal para desembaraço aduaneiro da carga. Porém este sistema não oferece visibilidade do percurso da carga em sua tramitação para o desembaraço, Essa visibilidade foi esperada, com a implantação do sistema Porto sem Papel, que dispõe de janela única com os anuentes no processo de desembaraço da carga. O Porto sem Papel teve seu primeiro módulo implantado em 2011 no Porto de Santos, trazendo a desburocratização, assegurando agilidade na liberação da carga e afirmando que o tempo será reduzido em 25%, processos que antes em média levavam 06 dias, com o PSP, levaram 02 dias.

Palavras chave: Siscomex, Porto sem Papel, Porto de Santos.

The use of the Siscomex-Load on deployment of paperless in Santos Port

Abstract

The present work aimed to analyze system siscomex-load, that was deployed in the port of Santos in 2008, this new system electronically controls the handling of cargo arriving and leaving the Brazil through the marine terminals. These computerized procedures streamline the documents of goods and control of vessels, their cargo (containers) originating from or destined for abroad, bonded ports. The siscomex-load is connected with the internal revenue service, allowing the RF Act previously on inspection of cargoes via analysis of risk situations, facilitating the flow of regular cargo, other than import or export duties, bringing faster in documentary and fiscal analysis for customs clearance of cargo. However this system does not load path visibility in proceedings for clearance, hindering the responsibility of who generates delays, among the consenting that it act. This visibility it was expected with the implementation of the paperless Port system, which features single window with the consenting in the cargo clearance process. The paperless Port had its first module implemented in 2011 in the port of Santos, bringing the bureaucracy, ensuring agility in the release of the cargo and stating that the time will be reduced by 25, which processes before on average took 06 days, with the PSP, led 02 days.

Key-words: SISCOMEX, Paperless Port, Port of Santos.

1. Introdução

O crescimento da população mundial vem aumentando consideravelmente, de acordo com Piketty (2013, p.71) entre 1990 à 2012 a taxa foi 1,4% ao ano, consequentemente a necessidade do comércio internacional, se tornou necessária, este que é feito em grande parte pelo modal aquaviário. Ao passar dos anos e com os avanços tecnológicos, houve então uma grande preocupação de reduzir ao máximo o tempo e os gastos nessas operações. No entanto a burocracia, associada ao fato de que todo o fluxo de informações e documentos que eram solicitados pelos órgãos aos usuários, fossem realizados em papéis, não permitia clareza e eficiência na troca de informações, a falta de dados verdadeiros e tempestivos também não concedia efetividade na gestão e planejamento do setor. O Porto Sem Papel é um sistema que permite a troca de informações e documentos digitais entre os usuários e os diversos órgãos intervenientes.

As informações e documentos, que antes eram realizados em papel, passaram a ser feitos digitalmente, transmitindo agilidade e transparência aos processos operacionais. Vale ressaltar que todas as informações estão presentes em uma base única de dados, o que permite a realização de análises que, auxilia a gestão e a melhoria de processos no setor portuário. O Siscarga, um sistema da Receita Federal que foi criado para controlar a movimentação de embarcações, cargas e contêineres transportados na via aquaviária, em portos brasileiros, cujo acesso não demanda nenhuma instalação de software específico, pois o acesso é feito através da *internet – web*. (SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL, 2015)

Este sistema considerado eficaz, substitui documentos impressos por documentos eletrônicos para o cumprimento de obrigações previstas na legislação aduaneira, bem como no Regulamento Aduaneiro. Uma ferramenta facilitadora que permite adoção de um único fluxo de informações, obtendo conhecimento sobre sua implantação, desenvolvimento e ganhos adquiridos no Porto de Santos na eficiência da gestão.

O Porto de Santos é o maior e mais importante porto do Brasil, este complexo portuário representa 54% do total em valor das exportações brasileiras. Conforme David e Stewart (2010), a carga containerizada é 95% do comércio internacional. O Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX começou atuar no ano de 1993 no porto de Santos, para as exportações e, em 1997, para as importações sendo administrado pelos chamados órgãos gestores que são: a Secretaria de Comércio Exterior- SECEX, a Secretaria da Receita Federal-SRF e o Banco Central do Brasil- BACEN. (MDIC, 2015)

Sistema esse que permite, o fluxo das informações das operações de comércio exterior seja todo informatizado e, com isso, possibilita que um único documento seja emitido: Comprovante de Exportação (CE) ou Comprovante de Importação (CI). As informações necessárias às atividades de câmbio, transporte e armazenagem também são obtidas através do sistema siscomex-carga, que tem como objetivo de impedir uma duplicidade nas informações referentes a cargas inseridas nos Sistemas Mercantes e Porto sem Papel (PSP). A princípio era comum ter dois sistemas (Manifestos de cargas, Conhecimentos de Embarques e itens de cargas), porém através da unificação, as informações são designadas em uma única vez no Siscomex Mercante que as transmite automaticamente ao Porto sem Papel. A implantação das medidas e definições do cronograma é definida pela Comissão Nacional das Autoridades dos Portos (CONAPORTOS).

Este estudo busca previamente verificar os métodos usados na implantação desse projeto considerado inovador no Porto de Santos, conhecer como é o funcionamento dessa ferramenta que facilita e agiliza o processo referente a movimentação de carga em tempo real.

A pesquisa consiste em abordar as características do sistema que é considerado eficaz desde a sua criação, conhecendo seus principais objetivos e constatar as melhorias das atividades portuárias, os benefícios adquiridos. Almeja-se um melhor entendimento sobre os órgãos envolvidos no PSP e os resultados alcançados através do Siscarga.

2. Movimentação de carga geral no porto de Santos

O Porto de Santos atingiu cerca de 35,82 milhões de toneladas operadas em 2015, o acumulado deste ano superou 4,7% a movimentação realizada no primeiro quadrimestre do ano de 2014. Operações com contêineres nos dois fluxos de embarque e desembarque de comércio tiveram um crescimento de 16,8% na tonelagem, próximo a 13 milhões de toneladas. O índice representou um aumento de 10,5% das unidades movimentadas. A carga de exportação, que representou cerca de 70% do total. Com 24,99 milhões de toneladas embarcadas, o crescimento foi de 5,2%. (Puzzi, 2015)

Conforme Assumpção (2010) carga containerizada está classificada como carga geral, que representou a movimentação de 1.471.376 contêineres, através do terminal portuário Tecon 47% do; Tecondi 12%; o Terminal-37 com 13%; T-35 20% do e o Rodrimar com 7% . A produtividade de 28,7% foi em sentido de importação, 71,3% para exportação. No Porto de Santos a movimentação de cargas representa cerca de 32% do valor total da balança comercial do Brasil. Em épocas de safra de commodities agrícolas, há um aumento tráfego nos portões. Os terminais de granéis, fazem o agendamento para a chegada dos caminhões para o desembarque e conseqüentemente minimizar o caos nesta época, para que isso ocorra os terminais contam com o apoio de unidades do interior que enviam as informações necessárias sobre o carregamento do caminhão.

Para atender as necessidades dos caminhões, seria necessário estacionamentos em retroárea, para provimento do serviço de estacionamento das carretas, de modo a não sobrecarregar o motorista com a cobrança pela estadia e diária. Em época de safra na Baixada Santista, há extensos congestionamentos de caminhões, que ficam dias nas rodovias, esperando o momento em que poderão ir ao terminal para que o embarque do produto seja concluído, há estacionamento como o Ecopatio e Rodopark, eles tem um serviço para até 2200 caminhões por dia, e nesta época o número aumenta. O agendamento dos caminhões nos terminais a granel sólido, depende do contrato comercial para exportação e do Incoterms (Termos Internacionais de Comércio). (ASSUMPÇÃO, 2010)

3. Resoluções de entraves através do siscarga

Devido a importância do estudo em questão podemos analisar que com o passar dos anos houve o progresso do Brasil para melhorar o controle sobre as entradas e saídas de mercadorias e integrar os variados órgãos do Governo, em 1992 foi confirmado o Decreto Nº 660 102 e com esta prescrição foi estabelecido a obrigatoriedade do sistema integrado de comércio exterior (SISCOMEX) pelos importadores e exportadores. Com a diminuição de papeis que não tinham mais necessidade para as negociações de exportação e importação, houve a então a redução no tempo do desembaraço aduaneiro, e a minimização das burocracias foi o objetivo do sistema por meio da integração das Secretarias de Comércio Exterior, Secretaria da Receita Federal (SRF) e do Banco Central (BACEN). Após o avanço do Siscomex foram harmonizados conceitos, para que se tornasse possível a implementação de um fluxo único de informações, tratado pela informatização, que possibilitou a eliminação de outros documentos. O Decreto estabelece o uso do sistema somente para as empresas habilitadas ao SISCOMEX, que deve ser realizada junto a SRF. (Silva. 2011)

Para Assumpção (2010), diversas são as causas que acarretam atrasos no desembaraço de carga, através do excesso, complexidade de documentos, em procedimentos de documentação

de desembaraço da carga, atrasos em fiscalizações, a baixa efetividade operacional dos órgãos anuentes, a emissão de documentos para importação e exportação e o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados, com essa demora em embarque e desembarque, filas, fez-se necessário a utilização de um sistema que trabalhasse a favor do importador e exportador. A Secretaria da Receita Federal (SRF) desenvolveu um sistema que entrou em serviço em 2008, chamado Siscomex Carga. Este sistema é eletrônico e seu objetivo é o controle de entrada e saída de mercadorias e navios em portos brasileiros, e compete ao sistema a diminuição da sonegação do pagamento das taxas de Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e Frete da Marinha Mercante (FMM). (Silva, 2011)

Segundo Cunha (2010) há um impedimento por parte do Siscomex carga, para mercadorias que estejam sem declaração da regularidade do ICMS (Imposto Sobre Circulação De Mercadorias E Serviços) sejam entregues e adverte, porém sem bloquear o seu registro de entrega. Se a carga apresenta pendência de AFRMM (pendência de pagamento de frete ou de avaria grossa ao Armador pelo Importador), cabe ao recinto solicitar esta regularização ao Importador antes da entrega da carga. O Siscarga disponibiliza informações registradas pelo Importador e Armador junto à SRF, referentes aos conhecimentos de carga, aos manifestos e aos contêineres e cargas declaradas.

O Siscomex - Carga apresentou rapidez na análise documental, fiscal para desembaraço aduaneiro da carga, porém, as burocracias como atraso de documentação, liberação de cargas fizeram com que este sistema não oferecesse visibilidade total do percurso da carga em sua tramitação para desembaraço, dificultando assim a responsabilização de quem gera atraso, de entre os anuentes que nele atuam.

O Siscomex-Carga está em operação desde 31 de março de 2008, e é um sistema com o objetivo de apressar os despachos aduaneiros ao conseguir fazer o controle de mercadorias transportadas 48 horas antes da embarcação em suas escalas de destino.

De acordo com Biz (2009), o Siscarga foi desenvolvido para que o prazo médio de conclusão dos despachos não ultrapassasse 12 horas nos portos do País. O porto de Santos experimenta um processo grande de informatização de procedimentos, através do siscarga a previsão para o desembaraço são de quatro (04) horas, metade do tempo atual, e eliminar de inúmeros de procedimentos. Conforme a Receita Federal, não há necessidade de envio dos formulários de Termo de Entrada, nem os formulários de Passe de Saída, atualmente emitidos para cada atracação, manifestos e cópias não negociáveis de *Bill of Landing* (Conhecimento de Embarque). Padronização dos procedimentos aduaneiros nos portos nacionais, juntando os diversos módulos do Siscomex, como sistema mercante, que é utilizado para a liberação de cargas importadas, através do Siscarga há o processamento de informações para controle do Sistema Adicional ao Frete para Renovação da Marinha (AFRMM).

O objetivo da operação de transbordo é que seja ágil, e com o Sistema Integrado do Comércio e Exterior (Siscomex), a Receita Federal informa que o Manifesto de Carga de Cabotagem (MCC) e a Declaração de Trânsito Internacional (DTI) não é mais necessário. A operação de transbordo é autorizada conforme o recebimento da informação sobre a operação pelo Manifesto Eletrônico de Baldeação (BCE). Estão envolvidos com o Siscarga, os transportadores (empresas de navegação, agências marítimas e de carga) e os consignatários (importadores, bancos comerciais e adquirentes das mercadorias importadas), que prestam as informações e efetuam as solicitações diretamente no Sistema Mercante e tem acesso ao Siscarga para consulta da situação e fluxo de carga. Junto com os operadores portuários e depositários, que disponibilizam informações, efetuam solicitações e fazem consultas das cargas sob suas responsabilidades. (BIZ, 2009)

O Brasil é uma ferramenta importante e eficiente no auxílio da estabilidade econômica do país através do comércio internacional. A importação de bens de capital como tecnologia de ponta que aumenta a capacidade instalada reduz o desemprego, condições aos Governos em aumentar os gastos públicos com políticas sociais.

Segundo Silva (2011), através da implantação do sistema Siscarga os portos brasileiros contaram com a diminuição das burocracias encontradas nos terminais, reduzindo tempo, na liberação de documentos como o certificado de embarque, pois este documento levava um período de dois a três dias após a chegada do navio no porto. Hoje, com o Siscarga, a agência marítima junto com o agente de carga geram o certificado de embarque (CE) 24 horas antes que o navio chegue à barra, e com o certificado em mãos é possível que o importador ou exportador iniciem o processo de desembarque de carga utilizando o sistema Siscomex, para que seja antecipada a operação de comércio exterior.

4. Importância do Porto sem Papel

A implantação do Porto Sem Papel (PSP) foi de extrema importância para o setor portuário pois tem agilizado as operações dentro dos terminais portuários, por ser caracterizada como a principal ferramenta disponibilizada para agilizar o trâmite de informações na Secretaria Especial de Portos (SEP). Para que as operações de um navio, atracação e desatracação no Brasil, fosse realizado, era necessário o preenchimento de uma inúmeros formulários, solicitando a anuência aos órgãos intervenientes no processo portuário. Com a utilização do sistema concentrador de dados, o agente de navegação fornece as informações necessárias apenas uma vez, através do Documento Único Virtual (DUV). (SERPRO, 2015)



Figura 1 – Modelo do documento único virtual

Conforme Amores (2011), através do Porto sem Papel houve uma maior visibilidade pois há uma janela única para os anuentes no processo de desembarque da carga, os dados ficam, então, disponíveis para os órgãos que integram o sistema: Autoridade Portuária, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Polícia Federal (Polícia Marítima), Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento (Vigiagro), Marinha do Brasil (Autoridade Marítima), Secretaria da Receita Federal do Brasil (Autoridade Aduaneira). O portal eletrônico do Porto Sem Papel concentrará as informações enviadas pelas agências marítimas para liberação da atracação e operação de navios em uma janela única, acessível aos anuentes desses processos.

Essa visibilidade é possível, pois os órgãos anuentes tem janela única para a inserção de análise, fiscalizações e aprovação nos processos de desembaraço das mercadorias. Além de maior desburocratização, a Secretaria dos Portos (SEP) diz que há agilidade na liberação de carga, afirmando que o tempo será reduzido em 25%, processos que, em média, duram 6 dias, levarão cerca de dois dias e a qualidade das operações em até 60% (Fiorde, 2015)

As agências marítimas utilizavam *fac-símile*, e-mail, telefone e despachantes para prestarem informações, realizar entrega de documentação para cada envolvidos na operação portuária, emitindo inúmeros formulários e exigindo ações que geram meios de trocas não otimizados, excesso burocrático, aumento de tempo de realização e o acréscimo do custo operacional. PSP, ferramenta que foi desenvolvida pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) do Ministério da Fazenda, informatiza procedimentos e faz a integração do setor, na medida em que promove a comunicação de dados entre os agentes intervenientes no processo portuário. Através destes procedimentos elimina-se o trâmite, mais de 140 documentos, em variadas vias, e 935 informações em duplicidade junto às autoridades anuentes, preservando os aspectos inerentes ao sigilo e a segurança das informações nele produzidas. (SECRETARIA DE PORTOS, 2015).

No início da implementação do sistema houveram alguns obstáculos em como conduzir o DUV, muitas dúvidas surgiram sobre como funcionava o sistema, e alguns problemas na inserção de dados provocaram atrasos na liberação de navios. Nos primeiros 17 dias de operação do projeto, houveram 12 ajustes no sistema registrados. (AMORES, 2011)

4.1. Após a implementação da janela única

Após a implantação do PSP as informações sobre a embarcação chegam ao Porto de Santos antes de sua atracação. Cada órgão anuente passou por treinamento específico, objetivando prepará-lo para atuar no sistema. Em 2011, teve início a operação plena do sistema pelo porto de Santos, até dezembro de 2014 foram cadastradas 10.629 embarcações com 82.687 atracações realizadas e gerados de forma ágil, 69.777 certificados, além de outros 251.530 documentos. (SECRETARIA DE PORTOS, 2015).

Foram enviados aos órgãos anuentes no porto de Santos antes da operação do sistema 3.773.800 folhas A4 por ano, representando 7.546 resmas de 500 folhas, com 2,3 Kg por resma. Com a operação no Porto de Santos, estima-se que haja uma preservação de 17,4 toneladas, equivalente a 340 eucaliptos, o Porto sem Papel está implantado em todos os portos públicos, e espera-se uma preservação de 1.100 eucaliptos por ano (TARDIO, 2015)

Conforme a SERPRO (2011), para Luiz Campos, antigamente para comunicar uma irregularidade de uma embarcação à capitania, era necessário sair do navio, ir ao posto da ANVISA (Agencia Nacional de Vigilância Sanitária), redigir um ofício, enviá-lo via fax e ligar para confirmar o recebimento. Agora, volta da fiscalização, faz o *upload* do termo de inserção, lança no portal eletrônico do PSP e em seguida, todos os órgãos já podem consultar e saber com precisão qual o motivo e quem reteve aquela embarcação. Conforme Lislely Paulela, gerente do PSP pelo serviço federal de processamentos de dados (Serpro), o Porto sem Papel, tem buscado meios para o melhor desempenho do sistema, em 2014 houve a implantação do sistema Portolog, cadeia logística portuária inteligente em 12 portos, iniciando pelo Porto de Santos. Onde o seu propósito é de evitar a formação de filas de caminhões na cidade e nos acessos rodoviários ao Porto, principalmente no período de pico de escoamento de safras agrícolas.

A Marinha do Brasil implantará no PSP um processo, que prescindia a emissão de documentos, serão emitidos prontamente 23 documentos no sistema com assinatura digital.

Através de um cadastramento das cargas em seu sistema, o Portolog realiza o monitoramento das saídas dos caminhões, por meio de um acompanhamento eletrônico. A identificação dos caminhões são através de etiquetas inteligentes, são enviados dados por intermédio do sistema de comunicação, possibilitando o rastreamento e o gerenciamento do transporte com maior eficiência. Os equipamentos que contemplam o porto de Santos: rádio frequência, etiquetas inteligentes para caminhões e leitores de OCR (Reconhecimento Óptico de Caracteres) em 9 gates e 2 pré-gates, em Santos e Guarujá, estes equipamentos identificam veículos que transitam com a carga através da leitura ótica. PORTO SEM PAPEL, 2014)

De acordo com o Porto de Santos (2014), o Portolog é uma ferramenta desenvolvida para o monitoramento integrado, controle de cargas. O Sistema de Gerenciamento no transporte da carga (SGTC), desenvolvido pela Autoridade Portuária, porém mais aperfeiçoado, esta ferramenta integra-se junto a outros órgãos do Governo, propiciando um planejamento efetivo por parte de agentes públicos e privados para a melhora do gerenciamento e fluxo de cargas.

Logo após a implantação, o Portolog ligou-se diretamente ao PSP (Sistema de informação que reúne em um único meio de gestão as informações e a documentação das mercadorias embarcadas e desembarcadas nos portos) e ao sistema de monitoramento de tráfego de embarcações, o VTMS (Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações), este sistema possibilita que seja feito o acompanhamento e gerenciamento, em tempo real, do fluxo de embarcações no canal de náutico, e nas áreas de fundeio. (SECRETARIA DE PORTOS, 2014)

Segundo a Secretaria de Portos (2014), a mesma tem procurado relizar o processo mais dinâmico, através de órgãos reguladores para que se adequem a nova realidade de normas e procedimentos, para então permitir o aproveitamento dos recursos que são cedidos por esta ferramenta, também com o uso de informações que estão acessíveis, para haja a implantação de mecanismos inteligentes de análise de risco.

5. Resultados

Podemos dizer que o desenvolvimento de um país esta ligado diretamente ao comércio internacional, que é feito em sua grande maioria pelo modal aquaviário tornando os portos muito importantes para economia dos países.

Com Brasil em constante crescimento e aumento das operações houve a necessidade da implantação de um sistema que viesse revolucionar as atividades portuárias reduzindo o tempo gasto com a burocracia e agilizando os processos de importação e exportação.

O Siscarga foi bem desenvolvido para seu objetivo, porém a burocracia entre os órgãos se manteve, sendo assim foi criado o porto sem papel (PSP), uma solução tecnológica desenvolvida pela SERPRO para a Secretaria de Portos, este sistema foi considerado uma ferramenta de gestão inovadora por promover mudanças no setor portuário nos processos e operações, reduzir a burocracia no setor e impulsionar o comércio exterior brasileiro.

O PSP foi desenvolvido para reduzir em até 25% o tempo de estadia dos navios nos portos diminuindo pela metade os 6 dias gastos em documentação para exportação de uma carga, há uma grande quantidade de navios que atraca e desatraca nos mais de 8,5 mil quilômetros de vias navegáveis da costa brasileira. No porto de Santos, houve uma circulação de mais de cinco mil navios, que foram responsáveis pela movimentação de mais de 85 milhões de toneladas de mercadorias, ainda hoje é necessário a impressão de documentos, porém não chega a ser uma grande quantidade de papeis, quanto outras embarcações tiveram que enfrentar para que pudessem entrar e sair dos portos, e realizar assim as atividades essenciais para o comércio internacional.

Com o porto sem papel, houve a antecipação do controle aduaneiro reunindo as informações dos operadores envolvidos no fluxo logístico, e a carga é tratada em tempo real, as seleções fiscais são antecipadas.

6. Considerações Finais

Com essa pesquisa observamos que nos terminais portuários de Santos, o Siscarga o modulo da Receita Federal, desenvolvido pela SERPRO, é um sistema considerado eficiente, pois agiliza as operações, registrando eletronicamente o controle de entrada e saída das embarcações, e a movimentação de mercadorias pelos portos brasileiros, reduzindo o tempo de desembarço nas importações. É exigido que todas as informações sejam inseridas no Siscomex-carga 24 horas antes da atracação do navio no terminal, possibilitando que a Secretaria da Receita Federal tenha todas as informações sobre o container, produto, equipamento, importador, exportador, e destino final.

Com essa otimização do PSP, toda a papelada que era usada anteriormente e com duplicidade, se transformou em um documento único, diminuindo a burocracia de atrasos de órgãos anuentes em liberação de documentos, e através da implantação do Porto sem Papel, gerou uma maior eficiência no processo operacional.

Com o sistema Siscarga foi possível combater irregularidades em movimentações de cargas, como erros no preenchimento de declarações de importação ou exportação, falhas na instrução do despacho aduaneiro. E é possível o acompanhamento de mercadorias desde o porto de origem até o destino final, rastreando a carga até sua entrega.

Referências

- AMORES, E.;** **PADIM, A.** *Cais do Porto- Porto sem Papel enfrenta obstáculos em Santos. Edição especial,* 2011
- ASSUMPÇÃO, M. R.;** **CRISTIANO, J.M.** *O papel do porto de Santos na logística internacional.* Universidade de Santos, artigo aceito em 2010
- BIZ.A.** *Siscomex - Siscarga - Apostila SETTAPORT* de 2009
- CEMBRA.** *O Brasil e o Mar no Século XXI. 2. ed. p. VIII – 2,* 2012
- COSTA, B. P.** *Aspectos Logísticos do Escoamento do Açúcar Paulista: Trecho Usina Porto De Santos.* Universidade Federal de São Carlos, 2007
- CUNHA, D. G.** *O Controle Aduaneiro nos Recintos Alfandegados do Porto de Santos – SP.* 2011
- DAVID, P.;** **STEWART, R.** - *Logística Intenacional*
- FIORDENEWS.** *Docas prorroga período de transição para implantação do porto sem papel.* 2012
- MAZONI, M.** *PSP na prática. SEPRO - Revista Tema, p.16,* 2011
- MDIC.** *Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio e Exterior,* 2015
- PEDUZZI, P.** *SEPRO Serviço Federal de Processamento de Dados,* 2011
- PIKETTY, T.** *O Capital no Século XXI,* 2013
- PORTO DE SANTOS.** *Governo Federal inicia implantação do Portolog no Porto de Santos.* 2014
- PUZZI, T.** *Cresce a movimentação de cargas nos principais portos brasileiros. Agência CNT de Notícias* (2015)
- SECRETARIA DE PORTOS.** *Portolog.* 2014
- SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL.** *Siscomex Carga,* 2015
- SERPRO.** *Porto sem Papel.* 2015
- SILVA, T. C.;** **SANTOS, M. P. S.** *A Evolução da Logística Aduaneira no Brasil.* 2011
- SITE DA LOGÍSTICA.** *Porto Sem Papel entra em operação em Santos.* 2011

TARDIO, V. *Inteligência Logística, porto sem papel. Secretaria de Portos.* 2015

RECEITA FEDERAL. *Siscomex- Carga.* 2015