

ESTUDO SISTEMÁTICO DOS FATORES QUE COMPÕEM O CUSTO BRASIL
SYSTEMATIC STUDY OF THE FACTORS THAT MAKE UP THE BRAZIL COST

Área Temática: APG3 – Administração Pública, governo e terceiro setor

Resumo: O comércio exterior brasileiro é marcado, principalmente, por dois aspectos significativos: a importância estratégica como fornecedor mundial de matérias-primas e bens agrícolas e os entraves institucionais que comprometem nossa competitividade internacional. A presente pesquisa foca sua atenção, principalmente neste segundo aspecto ao oferecer uma compreensão ampla sobre os impactos do Custo Brasil na exportação de soja, identificando as variáveis mais relacionadas com os fatores burocráticos, financeiros, logísticos e estruturais. Para tanto, além da pesquisa bibliográfica pertinente ao tema, foram realizadas entrevistas com profissionais com experiência teórica e empírica, nacional e internacional nos assuntos abordados. A análise e correlação entre as entrevistas possibilitou identificar os pontos críticos isoladamente relacionados com o Custo Brasil e em conjunto, desta forma, estabeleceu como conclusão e contribuição da pesquisa, um diagrama que demonstra a relação entre os aspectos identificados que lança um luz a importância do investimento na estrutura nacional como forma de minimizar o chamado Custo Brasil e elevar a competitividade nacional não somente na exportação da soja, mas de todos os produtos nacionais.

Palavras-chave: Custo Brasil, Exportação, Competitividade Internacional, Estrutura Nacional

Abstract: Brazilian foreign trade is mainly perceived by two significant aspects: the strategic importance as a global supplier of raw materials and agricultural goods and the institutional voids that compromise our international competitiveness. The present research focuses its debate mainly on this second aspect, as it offers a broad understanding of the impacts of the Brazil Cost on soybean exports, identifying the variables most related to bureaucratic, financial, logistical, and structural factors. To this end, in addition to the bibliographic research relevant to the topic, interviews were carried out with professionals with national and international theoretical and empirical experience in the subjects addressed. The analysis and correlation between the interviews made it possible to identify the critical points separately related to the Brazil Cost and together. In this way, reached as a conclusion and contribution of the research a diagram demonstrating the relationship between the identified aspects that sheds light on the importance of the investment in the national structure as a way to minimize the so-called Brazil Cost and increase national competitiveness not only in soybean exports but in all national products.

Key-words: Brazil Cost, Exports, International Competitiveness, National Structure

1 INTRODUÇÃO

São frequentes as discussões sobre os altos custos presentes nas operações produtivas brasileiras. A economia brasileira é conhecida por possuir diversos fatores prejudiciais ao pleno desenvolvimento do país. Fatores que envolvem problemas estruturais, econômicos, e burocráticos, que quando combinados formam o que muitos conhecem como Custo Brasil (OLIVEIRA, 2014).

O Custo Brasil pode ser compreendido de diversas formas, podendo ser dividido em custos implícitos e explícitos, que podem ser encontrados tanto no cenário interno brasileiro quanto refletidos no cenário mundial, trazendo pontos negativos para a economia brasileira. Os impactos negativos advindos do Custo Brasil não afetam somente as indústrias e empresas no âmbito interno, mas também o agronegócio e suas operações de exportação (COSTA; GAMEIRO, 2005).

Segundo o Ministério da Economia (2021) produção agrícola brasileira cresceu de forma acentuada na última década, influenciada pelo aumento da demanda mundial e pela implementação de novas tecnologias. Nos últimos 11 anos o valor anual de exportações de soja cresceu cerca de 350%, garantindo o título de maior exportador mundial deste grão para o Brasil

Para que todas as operações ocorram de forma eficiente e torne o país uma referência no mercado externo, diversas etapas e processos são percorridos, mas que muitas vezes são prejudicados pelo Custo Brasil. Percebe-se um país muito competitivo em volume e qualidade, porém pouco eficiente em processos burocráticos e logísticos (MENDES, 2009)

A produção de soja não se concentra em somente uma região do Brasil, o que permite grandes diferenças, tanto de produtividade, de custos com logística, infraestrutura e também diferenças tributárias, trazendo uma maior complexidade ao analisar os processos e seus desdobramentos como um todo.

Para Duarte (2010) com algumas medidas adotadas para a redução desses entraves e gargalos à exportação, o cenário brasileiro ainda opera em desvantagem em relação aos concorrentes internacionais. Improficuidade encontradas em relação a modais de transporte utilizados para escoamento, armazenagem limitada, trâmites administrativos complexos, custos financeiros altos e pouco retorno sobre arrecadações.

A identificação de fatores em comum do Custo Brasil para a exportação de soja, em diferentes áreas, torna mais fácil a compreensão do cerne do problema, permitindo uma visão mais crítica e ampla acerca de melhorias para os processos.

Assim, se observa que o Custo Brasil afeta diversas esferas, tanto pequenas empresas comerciantes, quanto para grandes exportações, como no caso da soja. Se mostrando como um fator prejudicial para todo o país, necessitando de medidas que visem a redução desses impactos.

A questão central da pesquisa é a compreensão ampla sobre os impactos do Custo Brasil na exportação de soja. Primeiramente foram colhidos dados teóricos acerca da caracterização do Custo Brasil, posteriormente, foram realizadas três entrevistas com profissionais com experiências nas áreas pesquisadas, a fim de obter mais informação sobre o assunto.

A presente pesquisa contribui teórica e empiricamente ao relacionar e sintetizar as variáveis que compõem o Custo Brasil sob a perspectiva de profissionais que operam no cotidiano do comércio exterior e das decisões de internacionalização de empresas. Além disso, os autores deste estudo propõem um diagrama que contém as variáveis isoladas e em conjunto com a sobreposição de fatores ligados ao Custo Brasil. Adicionalmente, conclui-se que os resultados obtidos nesta pesquisa vão além dos

processos de exportação da soja, mas podem ser extrapolados para qualquer produto ou indústria.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 CUSTO BRASIL

Diversos fatores limitam a competitividade das empresas brasileiras, as quais combinadas passaram a ser chamadas de Custo Brasil. Essas variáveis têm sido comumente apontadas como um dos principais motivos que prejudicam o dinamismo da economia brasileira (OLIVEIRA, 2014).

Segundo Costa e Gameiro (2005) apud Lopez (2002), o Custo Brasil são todos os fatores que tornam os processos mais lentos, ineficientes e caros, que são provocados pela deficiente infraestrutura aeroportuária e portuária, burocracia, aduana desemparelhada, custos de armazenagem e manuseio acima das médias internacionais, além de impostos em cascata e mudanças repentinas em regras tributárias.

O Custo Brasil não possui parâmetros para uma definição exata, pois o presente conceito serve para incluir os diversos itens que integram os custos distorcidos no sistema produtivo brasileiro. Porém alguns autores delimitam o Custo Brasil como um conjunto de todos os gastos internos que influenciam onerosamente os produtos os serviços brasileiros, podendo ser a corrupção, deficiências na estrutura tributária, além dos custos com transportes terrestres, portos e comunicações. Além disso existe ainda o Custo Brasil que está relacionado às exportações, o que enfatiza as desigualdades do Brasil em relação às grandes potências mundiais (COSTA; GAMEIRO, 2005).

Mendes (2009) entende que o Custo Brasil é um conjunto de gastos que incidem sobre as empresas brasileiras e cujos valores são muito mais altos do que empresas semelhantes fixadas em outros países. Segundo Mendes (2009) esses gastos podem ser divididos em três grupos: os de infraestrutura (envolve os portos e transporte); os de ordem tributária (impostos e contribuições); e os de questão monetária (juros).

Alguns desses fatores integrantes do Custo Brasil serão apresentados a seguir, como a carga tributária, a burocracia, a logística e a infraestrutura, bem como, a instabilidade cambial.

2.1.1 Carga tributária.

A partir do avanço da inserção brasileira na economia internacional, o tamanho e a composição da carga tributária passaram a ter caráter decisivo para a competitividade do Brasil no mercado internacional (DUARTE, 2010).

Mendes (2009, p.162) afirma que “Os custos Brasil relacionados à questão tributária penalizam muito as empresas brasileiras.”

De acordo com Verdana apud Ferreira (2017, p. 9):

O Brasil é um dos únicos países do mundo em que se tributa o investimento e as exportações [...] Desenvolvimento sustentável depende, fundamentalmente, da criação de condições favoráveis ao investimento na atividade produtiva. O sistema tributário onera a produção, afeta o poder de compra da sociedade e o crescimento econômico do país.

Para Campagnolo (2010, p. 11) “a cobrança de impostos é, na prática, uma coleta de dinheiro feita pelos governos para pagar as suas contas”, o autor ainda acrescenta que esses recursos coletados deveriam ser devolvidos para a sociedade por meio de serviços públicos, mas que muitas vezes isso não acontece.

Bonfim (2013) destaca que essa deficiência no retorno dos tributos, que deixam de ser investidos em infraestrutura acabam gerando um aumento da carga tributária, já

que as condições precárias das rodovias, portos e aeroportos elevam os custos dos produtos e serviços no Brasil.

Os impostos no Brasil podem ser considerados como um custo para as empresas, “tributos são um custo, porém, se bem empregados e bem administrados, trazem benefícios à população, mas tributos injustos e desproporcionais são um Custo Brasil.” (COSTA; GAMEIRO, 2005, p. 11).

Além dos problemas trazidos pela elevada carga tributária, de acordo com Martins e Carvalho (2012) ainda existe mais um fator agravante: a “guerra fiscal” que existe entre os estados brasileiros. Cada estado pratica uma forma da legislação tributária e sistemas de benefícios diferentes para as empresas, estas que realizam venda para diferentes estados necessitam de um estudo sobre a legislação vigente no estado de destino da mercadoria, para que suas práticas não incorram em multas.

Segundo pesquisas de Moreira (2015) o Brasil, dentre os países da América Latina, é o que possui a maior carga tributária, que se mantém crescente e que, em 2013, ultrapassou a média de muitos países considerados ricos. Portanto para Loures (2011) com a redução da carga tributária a economia cresce e então favorece as empresas a investir na geração de empregos.

2.1.2 Burocracia

A teoria da burocracia foi criada com a intenção de normatizar, racionalizar e padronizar procedimentos, porém com o passar do tempo esses conceitos começaram a ser entendidos de forma deturpada, tornando o termo “burocracia” com um caráter de forma pejorativa e negativa (DUARTE, 2010).

Para Costa (2012) no sentido popular a burocracia é um sinônimo de papelada, onde existem várias etapas de processos de tramitações, regulamentos em excesso, que geram ineficiência no âmbito público e privado.

De acordo com Costa e Gameiro (2005) a burocracia brasileira é um dos fatores responsáveis pela perda de competitividade das exportações, além de ser um empecilho para os investidores estrangeiros que ao analisarem as condições de negociações do Brasil em comparação com os demais mercados.

A burocracia governamental não agrega na criação de valor para o processo logístico. Em relação a outros países, a burocracia assume papel importante em relação a origem e qualidade do produto que será transportado, diferentemente do Brasil, onde gera somente custos ao processo, o que aumenta o Custo Brasil (VERDANA, 2017). Para Radicchi (2004) é um fator componente do Custo Brasil o elemento administrativo, que é caracterizado pelo tempo gasto para a realização de procedimentos burocráticos com a exportação. Ainda segundo Radicchi (2004), dentre diversos países, o exportador brasileiro é o que acaba dedicando o maior tempo para processar os documentos, registrar as licenças e atender às exigências cambiais, aduaneiras e portuárias.

Segundo pesquisa realizada por Costa (2012) em empresas brasileiras que estão ligadas à área de exportação, tornou-se nítido que a burocracia causa diversos problemas nos processos de exportação, como a lentidão advinda da hierarquia dos órgãos públicos, excesso de processos rotineiros, emissão e controle de documentos, e também da deficiente estrutura de atendimento ao exportador.

Duarte (2010) afirma que esse é um assunto que está presente em diversos organismos internacionais, como a Organização Mundial do Comércio (OMC), que em 2004 começou a negociação sobre a facilitação do comércio mundial, com o principal objetivo de esclarecer e melhorar os aspectos de exportação, a fim de acelerar o desembaraço aduaneiro.

2.1.3 Infraestrutura e logística.

Ao se tratar dos fatores de transporte interno do Brasil, podemos perceber que grande parte do transporte é realizado por modais mais caros e com maior risco operacional (RADICCHI, 2004).

Para Bomfim (2013, p. 29):

A logística brasileira é sem dúvidas um fator que deve ser analisado quando se fala de Custo Brasil. São os transportes de carga que movem a economia levando a produção agrícola, insumos e a produção industrial para todos os cantos do país e para o exterior.

A infraestrutura brasileira é extremamente deficiente, causado por falta de melhor malha ferroviária, pouca utilização do potencial hidroviário, portos sobrecarregados, além da má conservação das estradas (DUARTE, 2010).

A principal causa para essas consequências é a falta de investimentos na infraestrutura, causando a má conservação das ferrovias, deterioração das estradas, e também a baixa produtividade dos portos (VERDANA, 2017). Segundo Carmona (2015) essa estrutura inadequada eleva os custos logísticos e desestimula o comércio exterior.

De acordo com Duarte (2010), os custos logísticos são mais elevados devido a ociosidade da infraestrutura brasileira, o que interfere nos custos, como exemplo as diárias dos motoristas e de suas frotas, e do grande tempo em que os contêineres passam nos portos, todos esses aspectos relacionados à ineficiência da infraestrutura. Com a não realização das obras essenciais surgem diversos gargalos logísticos, que acabam causando a redução da competitividade dos produtos brasileiros. Assim o Brasil não conseguirá atingir o desenvolvimento pleno sem contar com um amplo planejamento logístico, realizando uma combinação de utilização dos modais de transporte de forma integrada, e que envolva todo o território brasileiro (OLIVEIRA, 2014).

Segundo Grolli (2015, p. 48), no estado do Paraná, 90% do escoamento da produção é feito por rodovias, que possui custos de 30% a 40% maiores, fazendo com que o transporte se torne um grande empecilho para o crescimento da região. Ainda de acordo com o autor "Sem uma infraestrutura adequada de portos, estradas, ferrovias e hidrovias, o custo de exportação tem aumentado e tirado a competitividade da região [...] uma medida efetiva para reduzir custos com logística está na melhoria da gestão de ferrovias, como a integração multimodal".

2.1.3.1 Rodovias

Duarte (2010) afirma que o modal rodoviário tem grande participação no transporte de cargas brasileiro, e que essa dependência do setor rodoviário se torna ainda mais evidente no setor agrícola, pois este depende desse modal tanto para receber seus insumos quanto para escoar sua produção para o mercado nacional e internacional.

De acordo com os estudos de Costa e Gameiro (2005) o Custo Brasil sofre influências devido a ineficiência da infraestrutura, citando como um exemplo disso, o alto índice de desperdício de grãos causado pela má conservação das estradas.

Outra problemática encontrada na infraestrutura brasileira é a pouca segurança nas estradas, que convivem cotidianamente com assaltos e acidentes que acarretam a perda de cargas e vidas dos trabalhadores (PEREIRA; LESSA, 2013).

Segundo afirmações de Wanke e Fleury (2006) o transporte realizado por meio de rodovias, representa 64% do custo com a logística, que é composto por pedágios, pneus, combustíveis, depreciações e manutenções dos veículos, entre outros.

O modal rodoviário é um transporte muito caro, e esse custo logístico ao ser adicionado aos outros componentes do Custo Brasil, deixa os produtos brasileiros

muito mais caros ao comparar com outros países que fazem um uso equilibrado dos modais, o que prejudica a competitividade brasileira (BOMFIM, 2013).

Lima (2013) faz uma comparação entre os custos do transporte rodoviário que é sete vezes maior que o modal ferroviário, quatro vezes maior que o modal dutoviário e três vezes maior que no modal aquaviário.

Um exemplo de países que possuem grande extensão territorial, igualmente ao Brasil, utilizam menos o modal rodoviário, em relação aos outros modais, para realizar o transporte das cargas, como exemplos: os Estados Unidos, com a uma utilização de 26%; Austrália, com utilização de 24%; e China, com utilização de 8%; já no Brasil a utilização é de 65%. (VERDANA, 2017).

Para Duarte (2010), a matriz brasileira de transporte é totalmente distorcida e majoritariamente baseada no modal rodoviário, que se configura como mais caro e com maiores perdas de receitas em relação ao produtor.

Bomfim (2013, p. 32) acrescenta que: “assim, além dos altos custos dos transportes rodoviários que contribuem para o Custo Brasil, existe uma dificuldade na transformação dessa realidade devido à falta de investimentos em outros modais de transporte”.

2.1.3.2 Ferrovias

Em relação ao modal de transporte ferroviário brasileiro, Teixeira (2013) ressalta que é muito deficiente e com pequena participação, onde os trens precisam disputar entre o transporte de cargas e o transporte de pessoas, o que leva ao transporte de cargas a ser feito à noite em vias antigas e também mal conservadas.

Constata-se que a malha ferroviária brasileira é responsável pelo transporte de 25% do total de cargas, enquanto outros países semelhantes ao Brasil utilizam o transporte pelas ferrovias em cerca de 40% a 50%. (DUARTE, 2010).

Segundo Radicchi (2004, p. 63), “sabe-se que o uso de ferrovias associado ao transporte rodoviário diminui custos, consolidando sistemas intermodais tão demandados em países de dimensões continentais como o Brasil”.

Na mesma linha Grolli (2015), destaca que uma saída para a diminuição do custo com a logística é o aprimoramento da gestão das ferrovias com uma integração multimodal, porém há a necessidade de melhorias e ampliações na malha ferroviária e modernização da frota, para que seja viável o escoamento dos produtos.

2.1.3.3 Portos

Com o crescimento das exportações, causado pelo aumento do comércio mundial e abertura das barreiras alfandegárias, junto com o aumento dos preços agrícolas, houve a modernização do ciclo produtivo e da qualidade dos produtos, o que tornou ainda mais evidentes os gargalos de infraestrutura, sobretudo a infraestrutura portuária, que assume grande importância visto o alto volume de mercadorias exportado do Brasil (DUARTE, 2010).

Segundo Verdana (2017), o problema portuário brasileiro é sério, devido a pouca profundidade dos berços e bacias, os navios de grande porte encontram dificuldades para atracar, e muitas vezes acabam embarcando uma quantidade abaixo de sua capacidade, fazendo com que o rateio do frete seja prejudicado devido a ineficiência da estrutura portuária, refletindo na redução da competitividade dos produtos brasileiros.

Vettorazzo (2013) destaca que problemas ligados a equipamentos deteriorados, má organização de cargas que vão ser embarcadas e dificuldades no transporte interno dos portos, são bem comuns nos portos brasileiros.

De acordo com Teixeira (2013), em meados de 2013 houve uma grande dificuldade de acesso aos portos de Santos, gerando enormes filas, que prejudicaram o comércio exterior de grãos nacionais, causando alguns cancelamentos de contratos de fornecimento de produtos brasileiros a compradores internacionais.

2.1.4 Instabilidade cambial

Segundo a ABIMAQ (2018) “Os insumos são parte importante do processo produtivo. [...] Boa parte dos seus preços tem relação com os valores internacionais, [...] parte da valorização do dólar é repassada aos preços internos, o que tende a aumentar o diferencial no valor cobrado dos insumos”, prejudicando as empresas.

O câmbio desfavorável, alta taxa de juros, dificuldade de investimentos e o aumento dos preços dos insumos, acabam por empurrar muitas empresas para outros países. (BOMFIM, 2013)

A partir disso, percebe-se que a instabilidade cambial deve receber grande atenção por parte das empresas, principalmente naquelas que realizam operações de importações e exportações, fazendo com que seja necessário um grande monitoramento dos gestores na oscilação cambial a cada transação comercial que seja feita. (VERDANA, 2017)

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

Para a realização da pesquisa é necessária a utilização de uma metodologia científica, de acordo com Gerhardt e Silveira (2009, p.11):

A metodologia científica é o estudo sistemático e lógico dos métodos empregados nas ciências, seus fundamentos, sua validade e sua relação com as teorias científicas. Em geral, o método científico compreende basicamente um conjunto de dados iniciais e um sistema de operações ordenadas adequado para a formulação de conclusões, de acordo com certos objetivos predeterminados.

Para Fonseca (2002) [...] a metodologia é o estudo de organizações, os caminhos a serem percorridos, para ser realizada uma pesquisa ou um estudo, ou para se ter conhecimento.

Em relação à natureza, a presente pesquisa é classificada como aplicada, para Severino (2007) a pesquisa aplicada tem como objetivo a geração de conhecimentos para poderem ser aplicados na prática e solucionar problemas específicos.

A abordagem da pesquisa é qualitativa. Assim como é no entendimento de vários autores, Harguette (2001) fala que a pesquisa qualitativa, quando envolve um estudo das organizações, é muito consistente, pois “[...] a pesquisa qualitativa proporciona melhor visão compreensão do contexto do problema”.

Quanto aos objetivos é uma pesquisa exploratória, pois permite que o pesquisador aumente o seu conhecimento sobre determinado assunto, partindo de uma hipótese e então se aprofundando o conhecimento de uma realidade específica para agregar aprendizado (TRIVIÑOS, 2007). Para Gil (2008, p.27) “[...] as pesquisas exploratórias têm como propósito proporcionar maior familiaridade com o problema com vistas a torná-los mais explícito ou a construir hipóteses”.

Quanto aos procedimentos é uma pesquisa bibliográfica, “[...] aquela que se realiza a partir do registro disponível, decorrente de pesquisas anteriores, em documentos impressos, como livros, artigos, teses, etc.” (SEVERINO, 2007, p. 122). Para a realização desta análise foi usado também o método de pesquisa de levantamento, segundo Gil (2008) os estudos com métodos descritivos são os que mais se encaixam aos levantamentos, temos os estudos de opiniões e atitudes como exemplos.

Quanto ao local de realização, a pesquisa se classifica como de campo. Para Gerhardt

e Silveira (2009, p.37) apud Fonseca (2002) “A pesquisa de campo caracteriza-se pelas investigações em que, além da pesquisa bibliográfica e/ou documental, se realiza coleta de dados junto a pessoas, com o recurso de diferentes tipos de pesquisa (pesquisa ex-post-facto, pesquisa-ação, pesquisa participante, etc.)”

Para a coleta de dados foram realizadas entrevistas com pessoas com conhecimento mais aprofundado nos aspectos do Custo Brasil e seus desdobramentos para a exportação de soja. As entrevistas semiestruturadas foram realizadas por meio de chamada online e também presencialmente.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1 COLETA DE DADOS

No decorrer da pesquisa foi possível identificar três principais grupos de aspectos ligados ao Custo Brasil com maior impacto sobre a exportação de soja, são eles os aspectos financeiros, os aspectos burocráticos e os aspectos logísticos. Dada essa separação, foram realizadas três entrevistas, com pessoas com conhecimento mais aprofundado dessas questões.

As entrevistas, realizadas durante o mês de março de 2022, seguiram um roteiro semiestruturado, com questionamentos direcionados a cada aspecto da pesquisa, e também com indagações em comum de todas as áreas, o que tornou possível a obtenção de diferentes pontos de vista.

A primeira entrevista, visando abordar os aspectos financeiros, foi realizada com uma especialista em derivativos de soja e milho, operações estruturadas, e hedge de produção, que trabalha atualmente na área financeira de uma cooperativa agroindustrial instalada na região de Ponta Grossa – Paraná.

Sobre o entendimento de Custo Brasil, a entrevistada afirmou que o Custo Brasil está relacionado a visão do mundo sobre os países emergentes, onde em períodos de turbulências brasileiras acaba potencializando as perdas de oportunidades de investidores externos. Complementa afirmando que “esse custo está relacionado ao potencial de risco que o país apresenta para as principais áreas da cadeia internacional”.

Em relação ao futuro das questões financeiras, a entrevistada acredita que não será tão distante do que temos hoje em dia, porém em questões de risco no cenário global, segundo ela “há um movimento crescente do estreitamento de relações, por meio de acordos comerciais entre os países, o que traz uma maior calma, previsibilidade e segurança em relação a guerras e conflitos, diminuindo a aversão ao risco”. Acredita que atualmente estamos no limite, onde qualquer ponto é crucial para que se tenha tragédias macroeconômicas que possam interferir significativamente no risco de todos os países, complementa afirmando que cada vez mais riscos sistêmicos podem interferir nas relações comerciais.

Em relação a carga tributária brasileira, a entrevistada acredita que é necessária uma reforma tributária em todas as esferas, não somente nas questões de exportação. Complementa que a carga tributária brasileira não é absurda, o principal problema está no retorno sobre as arrecadações dentro da carga tributária.

Segundo a entrevistada as questões financeiras do Custo Brasil têm impacto na exportação brasileira, onde afirma que “as taxas de juros estão completamente relacionadas a precificação dos ativos no Brasil, portanto qualquer movimentação na esfera financeira sobre as taxas de juros acaba por modificar também o preço dos ativos brasileiros”.

Quanto a visão sobre instabilidade cambial, a entrevistada explicou que no Brasil o câmbio é flutuante, onde a atuação do governo não é conhecida por todos os

participantes do mercado, o país possui uma reserva significativa de dólar que garante uma maior tranquilidade, e assim ter uma maior previsibilidade em relação ao câmbio, porém como a dívida brasileira no mercado internacional é precificada em dólar e uma grande parcela do PIB brasileiro é advindo do agronegócio, é ele que sofre mais consideravelmente os impactos cambiais.

Em relação aos aspectos do Custo Brasil na exportação de soja, os mais impactantes, segundo a entrevistada, são a infraestrutura, onde o custo logístico acaba interferindo fortemente no preço do produto, e a dependência de insumos do mercado internacional, que devido ao dólar acaba por elevar os custos de produção.

Sobre a relação entre aspectos financeiros, burocráticos e logísticos, a entrevistada afirma que há sim uma relação, pois com um custo financeiro relativamente elevado acaba havendo a necessidade de ampliar os demais custos, ou seja, um puxa os outros.

A segunda entrevista, visando abordar os aspectos burocráticos, foi realizada com um profissional que atua na agência São Paulo Negócios buscando a promoção de investimentos e exportações, trabalhou também na Apex Brasil (Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos), e exerce paralelamente seu trabalho de professor de Comércio Exterior na Universidade Mackenzie.

Ao ser questionado sobre o melhor conceito para Custo Brasil, o entrevistado levou em consideração a perspectiva de dividir o Custo Brasil em dois componentes, os implícitos e os explícitos. Os custos explícitos estão relacionados ao dinheiro despendido em operações que poderiam ser mais baratas, como o custo de cada modal, despesas com despachantes aduaneiros, ou seja, as mais “visíveis”. Já o custo implícito está relacionado principalmente ao tempo do empresário gasto em conhecimento de burocracia e rotina de operações, tempo esse que poderia ser investido em questões mais estratégicas da empresa.

Em relação a diferença do Custo Brasil entre estados, o entrevistado afirmou que existe uma grande diferença. Em relação aos explícitos, a diferença se mostra bem presente em estados com porção litorânea e dos estados mais interioranos, onde o custo logístico para o escoamento pelo porto se torna mais alto, outro fator é o nível de desenvolvimento de cada estado, e também as diferentes alíquotas de impostos. Em questões de custos implícitos o entrevistado cita o acesso à informação e conhecimento sobre processos desiguais em cada estado, considera também que o Custo Brasil pode até ser pensado como distinto em diferentes municípios.

Os aspectos burocráticos nas exportações, segundo o entrevistado, possuem grande importância em relação ao controle e preservação do território nacional. A burocracia se mostra importante também na administração a longo prazo do comércio exterior, pois segundo ele “é por meio dela que se torna possível a gestão, e a produção de informações, que podem ser feitas de maneiras corretas e verdadeiras, possibilitando às empresas aumentar seu nível de competitividade”. Portanto o entrevistado afirma que a burocracia tem caráter fundamental, mas que no Brasil, a esta não apresenta somente os aspectos positivos, por ser extrema e onerosa, ela acaba por atrapalhar. De acordo com o entrevistado no Brasil os principais atores que visam a redução dos aspectos burocráticos no cenário nacional, são a CNI (Confederação Nacional da Indústria), e a CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil), esses órgãos estão constantemente na busca de pesquisas e contato com empresários, a fim de levar propostas para o poder executivo brasileiro e ministérios.

Em relação a carga tributária brasileira em operações de exportação, o entrevistado, afirma que acabam por incentivar as exportações, essa política é encontrada tanto no Brasil como no resto do mundo, onde é suspensa a carga tributária como forma de

ajudar no custo do produto e então tornar o produto competitivo no cenário internacional. Porém essa redução de custos na esfera tributária não acaba compensando as demais despesas explícitas no produto.

Quando questionado sobre a infraestrutura brasileira, afirmou que é muito onerosa e com peso bem significativo, mas que isso tem origem na história e no subdesenvolvimento do Brasil. Destaca que a infraestrutura é insuficiente em quantidade e em qualidade, formando um binômio negativo, onde todos os meios de transporte possuem bem menos em relação a extensão e eficiência ao comparar com outros países.

Concordando com a primeira entrevistada, afirma que na exportação de soja, o aspecto mais impactante é a parte de infraestrutura, já que a distribuição e armazenagem do produto para a exportação gera grandes custos. No escoamento poucas opções são encontradas, muitas vezes ineficientes, que não garantem a qualidade do produto e a sua segurança até a chegada no destino.

Na visão deste entrevistado, existe uma relação entre os três aspectos, muito influenciada pelo nível de desenvolvimento do país.

A terceira entrevista, visando tratar dos aspectos logísticos, se deu com o Coordenador do setor Comercial de Cereais e com o Analista desse mesmo setor de uma cooperativa agroindustrial instalada na região de Ponta Grossa – Paraná, ambos com experiência em logística e em *tradings* mundialmente conhecidas.

Quando questionados sobre o conceito de Custo Brasil os entrevistados afirmaram que o conceito é muito complexo já que envolve diversas esferas desde financeira até de controladoria, o que muitas vezes torna exportação de soja inviável, mesmo sendo o Brasil o maior exportador mundial.

Referente a infraestrutura, os entrevistados, afirmaram que a infraestrutura brasileira, em si, é deficitária, e o que faz com que as exportações realmente ocorram são os investimentos de empresas privadas. Ao comparar com outros países o Brasil está muito atrás em relação a logística, fretes e modais, o que causam diversos gargalos. Os entrevistados ressaltaram que os principais problemas são encontrados na região norte do país, onde se o governo realizasse mais investimentos, poderiam ser encontrados custos mais baixos e exportações mais eficientes.

Em relação ao escoamento da produção de soja no Brasil, foi discutido que a mesma se dá por maioria em transporte rodoviário, ferroviário e em menor volume hidroviário. Segundo os entrevistados, existe sim uma diferença de custo e eficiência entre os portos brasileiros, uma delas é sobre os custos menores em os portos menos complexos, como os encontrados no norte do Brasil. Esses portos apresentam custos mais baixos em relação aos portos do Sul, já que com menor volume exportado há um custo reduzido de fobbing (custo da operação e movimentação da carga dentro do porto). Outra diferença que pode ser encontrada é em relação à eficiência, em alguns portos, onde são encontrados berços de atracação destinadas a empresas específicas, as quais conseguem realizar maiores operações e ainda diluir seus custos no grande volume exportado, as principais empresas exportadoras com essas características são (as chamadas de ABCD), a ADM, Bunge, Cargill e Louis Dreyfus. De acordo com os entrevistados, uma estratégia para melhorar a competitividade logística brasileira, seria a melhoria das estruturas portuárias, com melhorias em atracação, carregamentos, como também melhoria no transporte ferroviário, o tornando mais extensa e ágil. Com essas melhorias seria possível reduzir os custos logísticos e também os desperdícios com quebras e perdas de produto.

Os entrevistados destacaram que a soja brasileira no mercado internacional é muito competitiva, e que mesmo com uma estrutura logística deficitária, obtém a posição de

maior exportador mundial. Mas é de fundamental importância uma boa capacidade de escoamento e grande capacidade de armazenagem buscando sempre um melhor fluxo e maior agilidade. Em relação a visão dos outros países sobre os problemas brasileiros, eles acreditam que exista essa percepção, o que pode diminuir os investimentos estrangeiros dentro do país.

Quando perguntados sobre os aspectos mais impactantes, afirmaram assim como os demais entrevistados, que é a parte infraestrutural e logística, pois é o custo com transportes que mais pesa no custo.

Para os entrevistados existe uma correlação entre os três principais aspectos, pois mudanças macroeconômicas trazem reflexos nas três esferas, e na medida em que uma aumenta seus impactos, as demais caminham na mesma direção. Complementam com o exemplo do combustível “o Brasil tem um preço do óleo diesel alto, devido às políticas de custos altos, que impactam a logística e conseqüentemente obtém-se um Custo Brasil maior”.

4.2 ANÁLISE DOS DADOS

Levando em consideração os dados obtidos, o objetivo geral da pesquisa foi alcançado, já que por meio desses dados foi possível compreender o impacto e os desdobramentos dos aspectos que compõem o Custo Brasil na exportação da soja. Com a pesquisa foi possível identificar quais as variáveis que compõem o Custo Brasil, a sistemática da exportação de soja no Brasil e a relação entre o Custo Brasil e a competitividade de exportação de soja brasileira. O principal ponto positivo com a coleta de dados em forma de entrevistas semiestruturadas, foi a pluralidade de pontos de vista, o que possibilitou uma análise mais ampla e completa.

Com as entrevistas devidamente realizadas, foi notável a semelhança em algumas respostas e divergência de visões em outros questionamentos.

Nas três entrevistas, foi questionado sobre o conceito de Custo Brasil na visão de cada entrevistado, e assim como a literatura apresentada anteriormente, é difícil a determinação de um conceito concreto sobre o Custo Brasil, o que foi bem evidenciada nas entrevistas, onde cada indivíduo possui uma percepção. Porém mesmo com a diferença de opiniões, o ponto em comum é o caráter fortemente negativo em relação aos demais países em questões de competitividade, o que acaba por repulsar os investimentos e oportunidades internas e externas.

Outro questionamento que se mostrou muito interessante foram as questões tributárias, em um ponto de vista, a tributação interna prejudica muito o desenvolvimento das empresas, e em outra visão ela acaba por incentivar as exportações na medida em que ocorrem as isenções. Portanto, é possível entender a tributação brasileira de duas formas, prejudicial para o mercado interno e benéfica para o mercado externo, já que os impostos de ICMS, IPI, PIS e COFINS não se aplicam às exportações. Porém mesmo com essa divergência de pensamentos, a questão de retorno dos investimentos é comum, já que muitas tributações são pagas e são pouco vistos os retornos sobre essas arrecadações, o que poderiam ajudar a melhorar diversos problemas brasileiros.

Um ponto em comum nas entrevistas foi a distinção de Custo Brasil entre estados brasileiros, onde o custo logístico se mostra desigual, principalmente ao comparar estados com porções litorâneas, a estados sem ligação ao mar, e diferenças no nível de desenvolvimento, mais observado em portos do norte e do sul. O custo logístico para estados como: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás se torna mais alto do que estados como Paraná e Rio Grande do Sul, pela sua maior distância dos portos, mas podemos observar que isso não os impede de participar entre os estados que

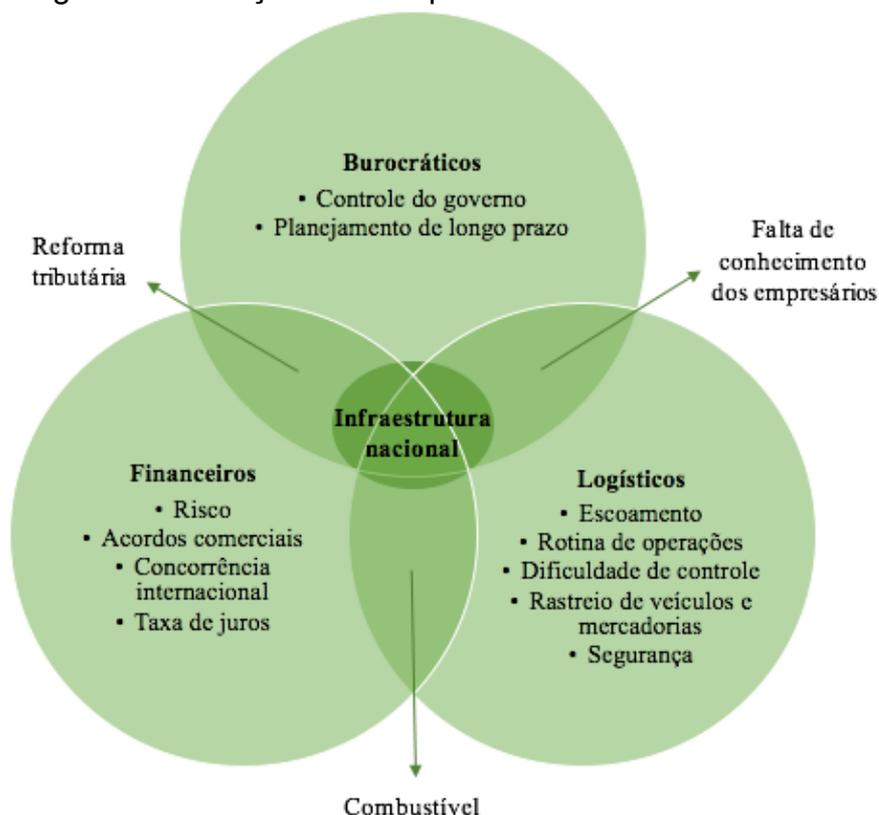
mais exportam soja do Brasil. Em relação aos portos, é possível verificar a menor participação de portos do Norte em exportações de soja, mas essa menor participação não afeta a competitividade em relação a custos e operações dos portos do Sul, que por muitas vezes geram grandes gargalos e maiores custos (como o demurrage) devido a grandes filas de espera.

Durante as entrevistas foi ressaltada também a dependência do Brasil no modal rodoviário, o que acaba por acarretar maiores custos, já que se mostra o modal mais caro, portanto investimentos nos demais modais trariam redução de custos logísticos. Nas questões de portos brasileiros foi destacada a grande participação das empresas privadas no escoamento ágil da produção, as quais possuem grandes investimentos em infraestrutura de portos. Na região norte e centro-oeste as empresas ADM e Bunge estão muito presentes, já no sul e sudeste são encontradas principalmente as empresas Cargill e Louis Dreyfus, mas podemos identificar que essas empresas estão espalhadas por todo o Brasil o que mostra a grande importância delas para a economia.

O principal ponto em comum das entrevistas foi a visão da necessidade de melhoria infraestrutural para o melhor escoamento da soja brasileira, os 3 entrevistados afirmaram que esse é o aspecto que mais impacta o Custo Brasil para a exportação de soja. Nos problemas infraestruturais estão incluídos modais de transporte decadentes, como rodovias, ferrovias e hidrovias, como também os armazéns e a estrutura portuária ineficientes.

Assim como as 3 entrevistas concluíram que há uma correlação entre os diversos aspectos, se tornou interessante a formulação de um diagrama de Venn entre os principais aspectos do Custo Brasil, a fim de identificar problemas comuns entre as diferentes áreas.

Gráfico 4 – Diagrama de relação entre aspectos do Custo Brasil



Fonte: elaborada pelo autor.

No diagrama foram listados os três principais grupos de aspectos, e palavras-chaves que descrevem os principais pontos integrantes de cada aspecto.

Portanto nos aspectos logísticos a maior preocupação é com o escoamento do produto, que necessita passar por uma rotina de operações, muitas vezes onerosa, mas que se não realizada causa diversas dificuldades para o controle. Outro problema encontrado nas questões logísticas é a falta de possibilidades de rastreamento de veículos e mercadorias, o que prejudica também a segurança dos produtos e das partes envolvidas.

A logística é muito afetada pela falta de conhecimentos dos empresários, que muitas vezes tornam o processo ainda mais lento, é impactada também pelo seu principal insumo, o combustível, que apresenta alto custo.

Os aspectos burocráticos têm como objetivo o controle das operações, realizados por processos burocráticos governamentais, que podem se tornar onerosos e atrapalhar a fluidez dos processos rotineiros, além disso a burocracia necessita de um planejamento a longo prazo para garantir que seus controles sejam efetivos.

Porém, para que os trâmites burocráticos aconteçam de forma mais ágil é necessária uma reforma na esfera tributária, que garanta um controle efetivo com menos custos. Outro aspecto é a falta de conhecimento dos empresários em processos burocráticos, o que atrasa ainda mais a efetivação dos mesmos.

Os aspectos financeiros se referem principalmente ao risco das operações no Brasil, que depende muito dos acordos comerciais, é fortemente influenciado pela concorrência internacional e também pela taxa de juros interna.

Portanto, é necessária uma reforma tributária para que seja reduzida a disparidade com os demais países e a concorrência internacional seja amenizada. Outro fator que merece atenção são os combustíveis, que são fortemente influenciados pelos acordos comerciais e taxa de juros, o que muitas vezes aumenta a concorrência internacional. Como centro deste diagrama, encontra-se a infraestrutura nacional, muito ressaltada nas entrevistas, a qual afeta as três esferas da discussão, se configurando, portanto, como o principal componente do Custo Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo geral desta pesquisa foi compreender o impacto das variáveis que compõem o Custo Brasil sobre a exportação da soja, este objetivo foi subdividido em outros dois, os quais foram atingidos adequadamente por meio das etapas teórica e empírica detalhadas até aqui.

Inicialmente objetivou identificar as variáveis que compõem o Custo Brasil, para responder a esse objetivo foi realizado um referencial teórico, onde foram abordados a carga tributária, a burocracia, a logística e a infraestrutura, como também, a instabilidade cambial. Para isso foram pesquisados autores como Bomfim (2013), Costa e Gameiro (2005) e Duarte (2010). Por meio do referencial teórico foi percebido que os principais itens que compõem o Custo Brasil são as variáveis financeiras, burocráticas e logísticas.

Posteriormente, objetivou-se compreender quais são os indicadores inseridos em cada uma das três variáveis principais do Custo Brasil e como elas se relacionam. A partir das entrevistas e da formulação do diagrama da Figura 1, foi possível determinar os aspectos independentes pertencentes a cada uma dessas esferas, como controle do governo e planejamento a longo prazo, inseridos nos aspectos burocráticos; o risco, acordos comerciais, concorrência internacional e taxa de juros, inseridos nos

aspectos financeiros; e o escoamento, rotina de operações, dificuldades de controle, rastreamento de veículos e mercadorias e segurança, inseridos nos aspectos logísticos. Foi possível também determinar os fatores que estão relacionados a duas variáveis, como a reforma tributária que é correlacionada com os fatores financeiros e burocráticos; a falta de conhecimento dos empresários que abrange os aspectos burocráticos e logísticos; e o combustível, que está inserido em assuntos financeiros e logísticos. Além disso o ponto central refletido no diagrama construído foi a infraestrutura nacional, que impacta concomitantemente os três aspectos.

Os resultados apresentados limitam-se ao contexto em que os dados foram coletados, por este motivo, recomenda-se a ampliação da pesquisa a outros contextos regionais, a realização de entrevistas a mais profissionais experientes dos temas abordados, ou até mesmo a realização de uma *survey* com amostra significativa. Sugere-se também a ampliação temporal dos dados por meio de uma pesquisa longitudinal que correlacione alterações nas variáveis do Custo Brasil e os possíveis impactos nos fluxos de comércio internacional.

REFERÊNCIAS

ABIMAQ. **Impacto do Custo Brasil na competitividade da indústria brasileira de máquinas e equipamentos**. Departamento de Competitividade, Economia e Estatística, Julho 2018. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/apresentacoes-e-arquivos-audiencias-e-seminarios/arquivos-raiz/abimaq-3>. Acesso em: dezembro 2021.

ABIOVE. **Relatório de Exportações - Complexo Soja e Milho: junho/2020**. Disponível em: <https://abiove.org.br/estatisticas/>. Acesso em: dezembro 2021.

ALMEIDA, D. F., SÁ, C. L. R.. **Perspectivas da soja brasileira no mercado internacional**. ConBRepro - Congresso brasileiro de engenharia de produção. 2020.

BOMFIM, C. F.. **Impacto do Custo Brasil na Análise de Viabilidade do Desenvolvimento de Veículos Automotores**. Centro Universitário do Instituto Mauá de Tecnologia, São Caetano do Sul, SP: 2013.

BUENO, S.. **DU-E Embarque Antecipado: Um Guia de como fazer**. 2021. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/blog/du-e-embarque-antecipado-um-guia-de-como-fazer/>. Acesso em: 15/12/21.

CAMPAGNOLO, E. L.. **A Sombra do Imposto**. FIEP-PR, Curitiba: 2010.

CARMONA D.. **Infraestrutura**. Anuário Exame 2014-2015, Revista Exame. 2015.

CARVALHO, L. B. **Diversificação ou especialização: uma análise do Processo de mudança estrutural da indústria brasileira nas últimas décadas**. 31° Prêmio BNDES de Economia, 2008.

CNA. **Logística da Soja e do Milho no Brasil (2020)**. Disponível em: https://cnabrasil.org.br/assets/arquivos/Mapa_SUT_FINAL_12.05.pdf. Acesso em: 20/12/21.

COMEX STAT. **Comex Vis**. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis>. Acesso em: 21/12/2021.

COSTA, A. C. R.. **Burocracia e Comércio Exterior: Os Desafios à Exportação Sob a ótica das Micro e Pequenas Empresas Exportadoras do Rio Grande do Norte**. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2012.

COSTA, S. B. C; GAMEIRO, A. H.. **Entendendo o Custo Brasil**. IFMA-ABAR, Universidade de Ribeirão Preto – UNAERP, 2005.

DUARTE, P. M.. **Vantagens Comparativas X Competitividade no Comércio Exterior Brasileiro: O Problema do Custo Brasil**. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.

EMBRAPA. **História da soja**. Disponível em: <https://www.embrapa.br/soja/cultivos/soja1/historia>. Acesso em: 20/12/2021.

FERREIRA, P. A.. **Carga Tributária – Um Nó para a Competitividade e Produtividade Brasileira**. Disponível em: <http://www.premiumbravo.com.br/carga-tributaria-um-no-para-a-competitividade-e-produtividade-brasileira/2015>, acesso em 06/09/2021.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

GERHARDT, T. E., SILVEIRA, D. T. ; **Métodos de pesquisa** . Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. Ed. São Paulo: Atlas, 2002. 175p.

GROLLI, D.. **Ineficiência da Infraestrutura e da Logística é Gargalo para o Agronegócio Paranaense**. Revista ACIFI, N.09, Foz do Iguaçu-PR, 2015.

HARGUETTE, T. M. F. **Metodologias qualitativas na sociologia**. 8 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

HIRAKURI, M. H.. LAZZAROTTO, J. J.. **O agronegócio da soja nos contextos mundial e brasileiro**. Londrina: Embrapa Soja, 2014.

LIMA, M. P.. **Custos Logísticos na Economia Brasileira**. Revista Tecnológica. Centro de Estudos Logísticos. UFRJ, Rio de Janeiro, 2013.

LOURES, R. R.. **A Sombra do Imposto**. FIEP-PR, Curitiba, 2011.

MARTINS, I. G. S.; CARVALHO, P. B.. **Guerra Fiscal: Reflexos Sobre a Concessão de Benefícios no Âmbito do ICMS**. Ed. Noeses, São Paulo, 2012.

MENDES, J. T. G,. **Competição e competitividade das empresas brasileiras**. Universidade Federal do Paraná - UFPR. Revista de Economia & Tecnologia – Ano 05, Vol. 17 – Abril/Junho de 2009.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Lista de Empresas Brasileiras Exportadoras e Importadoras**. Disponível em: <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/comercio-exterior/estatisticas/empresas-brasileiras-exportadoras-e-importadoras>. Acesso em:10/12/21.

MOREIRA, A.. **Brasil tem a Maior Carga Tributária da América Latina**. 2016. Disponível em: <http://www.valor.com.br/brasil/3946654/brasil-tem-maior-carga-tributaria-da-america-latina-diz-ocde>, acesso em: 06/09/2021.

OLIVEIRA, M. S.. **Diagnóstico para a Desindustrialização do Brasil: Doença Holandesa ou Custo Brasil?** Universidade Federal do Ceará-UFC, Fortaleza, 2014.

PEREIRA, L. A. G.; LESSA, S. N.. **Processo de planejamento e desenvolvimento da logística de transportes**. In: Revista Mercator, Fortaleza, v. 10, n. 22, p. 37-56, 2013.

POYER, M. G.. **Sistemática de exportação : livro didático** – 3. ed. – Palhoça : Unisul virtual, 2013.

RADICCHI, C. C.. **Competitividade das exportações brasileiras de celulose: uma análise do Custo Brasil**. Universidade Federal de Viçosa, 2004.

RECEITA FEDERAL BRASILEIRA. **Instrução Normativa RFB Nº 1702, de 21 de março de 2017**. Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=81483>. Acesso em: 17/01/22.

RUFATO, D. A.; MEDEIROS, N. H. **A abertura comercial brasileira: análise de impactos nos agronegócios da soja**. Congresso da sociedade brasileira de economia e sociologia e sociologia rural. 42., Cuiabá. 2004.

SÁ, A. C.; SOUZA, G. E.. **Agronegócio: escoamento de soja no Brasil**. Revista Científica multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Edição 04. Ano 02, Vol. 01. pp 344-358, Junho de 2017.

SEBRAE. **Exportação – Seu negócio cruzando fronteiras**. Disponível em: ebook_exportacao_seu_negocio_cruzando_fronteras.pdf (sebrae.com.br). Acesso em: 17/12/21.

SEVERINO A. J. **Metodologia do Trabalho Científico**, 23rd ed. São Paulo: Editora Cortez, 2007.

SISCOMEX. **Embarque antecipado de bens**. Disponível em: MANUAIS_embarque_antecipado.pdf (siscomex.gov.br). Acesso em: 10/01/22.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

USDA. **Global Market Analysis**. Foreign Agricultural Service/USDA 2 November 2021. Disponível em: <https://www.fas.usda.gov/data/grain-world-markets-and-trade>. Acesso em: janeiro 2022.

VERDANA, G. A.. **Custo Brasil, gestão e desenvolvimento das indústrias de médio porte no sudoeste do Paraná**. Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Francisco Beltrão, 2017.

VETTORAZZO, L.. **Os Portos Brasileiros São Um Desastre**. Revista Exame, Ed. 1001, Janeiro 2013.

WANKE, P.; FLEURY, P. F.. **Transporte de cargas no Brasil: Estudo exploratório das principais variáveis relacionadas aos diferentes modais e às suas estruturas de custos**. IPEA, Brasília, 2006.