

ÁREA TEMÁTICA: ESTUDOS ORGANIZACIONAIS
ZONA FRANCA DO ESPÍRITO SANTO: ASPECTOS LOGÍSTICOS E
TRIBUTÁRIOS

Resumo

O presente artigo tem por finalidade apresentar a “Zona Franca do Espírito Santo: Aspectos logísticos e tributários”, possibilitando a análise dos impactos provenientes da instauração do Entrepósito da Zona Franca de Manaus no Espírito Santo. Desse modo compreende-se que a curto prazo, os incentivos dados à Zona Franca do ES servem para atrair investimentos de empresas que desejem se instalar ali. E o próprio ambiente, envolvendo investimentos públicos e privados, serve para a retenção destas empresas para que todo o ecossistema funcione de maneira natural. Vale ressaltar que a Zona Franca do Espírito Santo, ainda possui pouco tempo de instalação, porém oferece diversos atrativos, pouco conhecidos pelas organizações nacionais, tanto as que operam somente em nível doméstico como para as que possuem atuação no comércio internacional. Sugere-se que sejam realizadas pesquisas futuras com profissionais internos ao Entrepósito da Zona Franca de Manaus e que atuem diretamente nas empresas ali instaladas, de forma a extrair resultados que permitam uma análise da real contribuição desta operação.

Palavras-chave: Zona Franca; Aspectos Tributários; Logística.

Abstract

The purpose of this article is to present the “Zona Franca do Espírito Santo: Logistical and tax aspects”, enabling the analysis of the impacts arising from the establishment of the Manaus Free Zone Warehouse in Espírito Santo. Thus, it is understood that in the short term, the incentives given to the Zona Franca do ES serve to attract investments from companies that wish to settle there. And the environment itself, involving public and private investments, serves to retain these companies so that the entire ecosystem functions in a natural way. It is worth mentioning that the Zona Franca do Espírito Santo, still has little installation time, but offers several attractions, little known by national organizations, both those that operate only at the domestic level and those that operate in international trade. that future research be carried out with professionals inside the Free Zone Warehouse in Manaus and that they work directly in the companies installed there, in order to extract results that allow an analysis of the real contribution of this operation.

Keywords: Free Zone; Tax Aspects; Logistics.

1. INTRODUÇÃO

Uma Zona Franca é um local de livre comércio, sendo definida como uma área fisicamente delimitada e sujeita a um regime especial de tributação e alfândega com intuito de aumentar a competitividade das empresas.

Existem diversas Zonas Francas no mundo todo, diferentemente do que ocorre no Brasil. Aqui, o governo possui apenas uma zona franca, a Zona Franca de Manaus – ZFM, que foi a primeira área de livre comércio do país. A ZFM tem o objetivo de buscar a viabilização de uma base econômica na chamada Amazônia Ocidental, formada pelos estados de Rondônia, Amazonas, Acre, Amapá e Roraima. Nesta mesma linha de pensamento, em 28 de agosto de 2018 iniciaram-se, no Espírito Santo, as operações da Zona Franca no Estado do Espíri

Santo, uma área de livre comércio para atrair empresas, com isenções de tributos na importação, que teve origem no Projeto de Lei 90.2017, da Senadora Rose de Freitas, na época. Portanto, a Zona Franca do Espírito Santo, que possui um ano e sete meses, até março de 2020, de instalação, oferece diversos atrativos, mas que, de forma geral, são poucos conhecidos pelas organizações nacionais, tanto as que operam somente em nível doméstico, como para as que possuem atuação no comércio internacional. Atualmente apenas duas empresas se instalaram na Zona Franca do ES.

Diante disso, surge o problema para esta pesquisa, que é responder a seguinte questão: Quais os benefícios logísticos e tributários disponibilizados pela Zona Franca do Espírito Santo?

Para o desenvolvimento da pesquisa o objetivo foi identificar os benefícios econômicos e tributários disponibilizados pela Zona Franca do ES. Como objetivos secundários a pesquisa buscou caracterizar a Zona Franca do ES, desde o seu surgimento até a estrutura atual, destacando os impactos econômicos da implementação da Zona Franca do ES e apresentando os benefícios tributários disponibilizados pela Zona Franca do ES.

Como justificativa, temos a caracterização de mais uma possibilidade de incentivo oferecido às mais diversas empresas, podendo vir a habilitar sua operação (ou parte dela) no ES, trazendo diversos benefícios para o Estado e nas cidades circunvizinhas.

O presente trabalho está dividido em cinco capítulos. O primeiro capítulo trata da introdução ao tema. Todo o referencial teórico é mostrado no capítulo dois. O capítulo três descreve a metodologia utilizada para desenvolvimento do trabalho. O quarto capítulo apresenta as pesquisas desenvolvidas e os seus resultados, cujas conclusões são apresentadas no capítulo cinco.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Zona franca – histórico e conceitos

As zonas francas são importantes polos dinamizadores do desenvolvimento econômico mundial contemporâneo. As Zonas Francas, em sua evolução, ainda com elementos estruturantes semelhantes, onde a base do modelo compreende uma área bem definida e um regime fiscal especial, acabam se materializando de maneiras variadas nos territórios onde são criadas. Portanto, as Zonas Francas são regiões de um país que oferecem benefícios e incentivos fiscais (na forma de

isenções de tributos na importação) para que as empresas decidam se instalar nelas. O principal objetivo é estimular o desenvolvimento econômico das áreas específicas onde estão instaladas (REIS, 2019). Bost (2010) apud Trevisan (2012) aponta que um estudo refinado das Zonas Francas mostra que elas apresentam uma grande diferenciação em decorrência do seu tamanho, grau de organização interior, seu estatuto (público, privado, misto), diversidade de atividades, localização geográfica dentro do país de acolhimento, sua situação em relação aos eixos de transporte estratégico e seu grau de inserção nas trocas internacionais. As Zonas Francas existentes no mundo possuem diferenças entre si. Sendo assim, Bost (2010) apud Trevisan (2012) estabelece uma tipologia segundo a qual as Zonas Francas poderiam ser divididas em Zonas Francas Comerciais, Zonas Francas de Exportação (ou Zonas Francas Industriais e de Serviços) e Zonas Francas Urbanas:

- As Zonas Francas Comerciais, segundo Bost (2010) apud Trevisan 2012, constituem-se em centros do comércio mundial. São implantadas em lugares que possuem um papel importante no trânsito de mercadorias (grandes eixos de comunicação, regiões de fronteira, áreas portuárias – portos francos, áreas aeroportuárias – zonas francas aeroportuárias);
- As Zonas Francas de Exportação (ou Zonas Francas Industriais e de Serviços) são especializadas na manufatura de produtos e, cada vez mais, no fornecimento de serviços;
- As Zonas Francas Urbanas existem apenas em países desenvolvidos. Sua influência se dá sobre o mercado local ou regional (BOST, 2010 apud TREVISAN, 2012). Cabe a cada governo verificar o tipo de Zona Franca que traga maior competitividade às empresas. Corroborando com o autor acima, Teixeira (2013) denomina Zona Franca uma área delimitada em um país comumente situado próximo ou dentro de um porto, onde as mercadorias estrangeiras entram sem se sujeitar aos impostos alfandegários que normalmente são cobrados. De fato, as Zonas Francas devem ser instaladas em locais que propiciem o aceleração regional, longes de centros urbanos.

O Brasil possui apenas uma zona franca, a Zona Franca de Manaus – ZFM, que foi a primeira e também a mais proeminente área de livre comércio do país. A Zona Franca de Manaus foi implantada pelo governo brasileiro, objetivando a busca pela viabilização de uma base econômica na chamada Amazônia Ocidental, formada pelos estados de Rondônia, Amazonas, Acre, Amapá e Roraima. Com isso, a intenção é promover uma integração das áreas produtiva e social nessas localidades do país, de forma que haja cada vez mais a soberania nacional em relação às suas fronteiras (BRASIL, 2015).

2.2. Zona Franca de Manaus

Iniciou-se em 1940 uma discussão a respeito do desenvolvimento regional no Brasil. O Artigo 199 da Constituição Federal de 1946 consolida o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, e também a SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia) em 1953. Em 1957, o Governo Federal cria uma Zona Franca na cidade de Manaus, conforme Lei nº 3.173, lançada no governo de Juscelino Kubitschek. De acordo com essa legislação, se trata de uma zona franca para armazenagem, conservação, beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de qualquer natureza, vindos do estrangeiro e destinados ao consumo interno na Amazônia, como dos países de interesse, que fazem divisa com

o Brasil ou que sejam banhados por águas tributárias do rio Amazonas. Esta Lei ainda instituiu que as terras destinadas à Zona Franca de Manaus seriam obtidas por doação do Governo do Estado do Amazonas, ou mediante desapropriação para fins de utilidade pública, na forma da legislação em vigor (Brasil, 1989). De acordo com HOLLAND et al. (2019), a Zona Franca de Manaus (ZFM) foi criada pelo Decreto-Lei nº 288, de 1967, como área de livre comércio, beneficiada por meio de incentivos fiscais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, objetivando-se a ocupação do território amazonense. Possui uma área total de dez mil quilômetros quadrados, 8 incluindo Manaus, capital do Estado do Amazonas, e os municípios de Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. Esta área pode ser aumentada, segundo o DecretoLei, mediante decreto e por proposta da Superintendência da Zona Franca, aprovada pelo Ministério do Interior.

O Polo Industrial de Manaus (PIM), a base de sustentação da Zona Franca de Manaus, possui em torno de 500 empresas de alta tecnologia que, em 2014, faturaram cerca de 17,4 bilhões de dólares. Segundo a SUFRAMA (2015), o polo foi responsável pela geração de mais de meio milhão de empregos, sendo 100 mil diretos e outros 400 mil indiretos. São Paulo, Porto Alegre e Rio de Janeiro superavam o de Manaus no período de 2003 a 2006..

Segundo Bispo (2009), os dados permitem afirmar sobre a Zona Franca de Manaus que:

- A Zona Franca de Manaus é responsável pelo elevado crescimento econômico do Estado do Amazonas;
- A Zona Franca de Manaus faz com que mais de 80% do PIB do Estado do Amazonas esteja concentrado na capital Manaus;
- O Estado do Amazonas, mesmo hospedando um modelo industrial baseado em incentivos fiscais, é responsável por mais de 61% da arrecadação de tributos federais da Região Norte;
- Manaus tornou-se a capital com o 4º maior PIB do Brasil.

Para todas as mercadorias permitidas, a legislação trata-as como isenção de tributos, desde que lá fiquem e sejam utilizadas para seu fim de destino. Além disso, quando estas mercadorias saem da Zona Franca de Manaus para outros pontos do território aduaneiro, estão sujeitas ao pagamento de todos os impostos intrínsecos às exportações vindas do exterior. Outro incentivo dado às empresas instaladas na Zona Franca de Manaus é o incidente sobre o IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados. Há várias formas de incentivo: a) isenção de IPI para produtos fabricados na Zona Franca de Manaus, quando destinados ao seu consumo interno ou a qualquer ponto do território nacional; b) isenção de IPI para mercadoria (incluindo bens de capital) de procedência estrangeira, consumida na Amazônia Ocidental, desde que listadas em Portaria Interministerial; c) isenção de IPI na aquisição de insumos nacionais que ingressam na Zona Franca de Manaus, Áreas de Livre Comércio e Amazônia Ocidental; d) Isenção de IPI para máquinas e equipamentos de uso da empresa; e) isenção de IPI dos produtos elaborados com matérias-primas agrícolas e extrativas vegetais de produção regional, inclusive as de origem agropecuária, em todas as localidades da Amazônia Ocidental; e f) crédito do IPI calculado como se devido fosse, sempre que os produtos acima citados sejam

empregados como matérias-primas, produtos intermediários ou materiais de embalagem na industrialização, em qualquer ponto do Território Nacional, de produtos efetivamente sujeitos ao pagamento do imposto (BISPO, 2009).

Além de todos estes incentivos já citados, Cavalcante (2017) cita ainda que o estado do Amazonas oferece também algumas vantagens, como crédito estímulo, redução da Base de Cálculo, Crédito Fiscal Presumido e Redução de Alíquota. Segundo Reis (2019), as empresas ali instaladas também recebem a restituição parcial ou total do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS). E para aquelas organizações que possuem pelo menos 500 empregos diretos, ainda há a isenção, por 10 anos, de:

- Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana;
- Taxas de Serviços de Coleta de Lixo;
- Taxas de Serviços de Limpeza Pública;
- Taxas de Serviços de Conservação de Vias e Logradouros Públicos;
- Taxas de Licença. A vulnerabilidade da Zona Franca de Manaus está na má distribuição das etapas de produção ali desenvolvidas, quando comparadas com países no exterior ou até mesmo com o sudeste do Brasil. Enquanto Manaus concentra as atividades de pouco valor agregado, no exterior concentram-se as atividades de pesquisa e desenvolvimento de produtos, a produção de componentes e peças de maior valor e complexidade, o design dos novos produtos e as decisões e o planejamento estratégico das empresas ali instaladas. Desta forma, a importância de Manaus fica restrita à disponibilidade de mão de obra barata e ao barateamento da importação de insumos mediante a concessão de benefícios fiscais. Portanto, as etapas do processo produtivo realizadas em Manaus podem ser feitas em qualquer lugar do mundo, desde que ali seja estabelecida uma aliança entre interesses, haja oferta de infraestrutura básica de transporte e energia, a mão de obra barata esteja disponível e os arranjos políticos criem incentivos ao barateamento dos insumos produzidos no exterior. A busca por uma capacidade produtiva autônoma e competitiva não faz parte do planejamento estratégico das empresas sediadas em Manaus, e todas as energias políticas do Brasil estão concentradas em eternizar os privilégios fiscais, pois não há o objetivo de obtenção de competitividade e se incentiva, intencionalmente, a dependência das empresas às decisões da Administração Pública que asseguram os arranjos fiscais de barateamento de importação de insumos e os benefícios fiscais para facilitar a compensação das externalidades negativas (MIRANDA, 2013). Durante os últimos anos, a Zona Franca de Manaus e o Polo Industrial de Manaus vêm sofrendo com a crise econômica global que está assolando todo o planeta. E um dos desafios da Zona Franca de Manaus frente a isso é potencializar o Polo Industrial de Manaus. A solução desenvolvida pela Suframa para reagir às perdas de faturamento e de empregos no Polo Industrial de Manaus é a atração de novos investidores, ampliando a variedade de produtos fabricados.

2.3. Zona Franca no Estado do Espírito Santo

O Estado do Espírito Santo, com vocação e arquitetura natural para o comércio exterior, inaugurou, em dois de março de 2018, um novo negócio para fomentar o Estado, a Zona Franca do Estado do Espírito Santo que teve origem pelo Projeto de

Lei do Senado nº 90, de 2017, de autoria da Senadora Rose de Freitas (MDB/ES) que dispõe sobre a área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais (BRASIL, 2017). 12 O projeto de Lei de 2017 teve como fundamento para a instalação da Zona Franca no ES a própria Zona Franca de Manaus, instituída no ano de 1957, a qual gerou impacto positivo no estado do Amazonas. O projeto também tem como justificativa a excelente localização geográfica do estado do Espírito Santo, por poder escoar toda a carga com mais facilidade para outros estados, principalmente do Sul e do Sudeste do Brasil. Muito disso é devido à infraestrutura logística do Estado do Espírito Santo, que tem servido de corredor de transporte de mercadorias. No Art. 1º Esta Lei cria a Zona Franca no Estado do Espírito Santo e Art. 2º Fica criada uma Zona Franca no Estado do Espírito Santo, área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais (BRASIL, 2017). Ainda, Brasil (2017) cita que o Poder Executivo fará demarcar área contínua onde será instalada a Zona Franca do Espírito Santo, incluindo locais próprios para entrestamento de mercadorias a serem nacionalizadas ou reexportadas. As mercadorias estrangeiras ou nacionais enviadas à Zona Franca do Espírito Santo serão, obrigatoriamente, destinadas às empresas autorizadas a operar nesse enclave. A Zona Franca do ES é caracterizada como uma área de livre comércio, de importação e exportação, e de incentivos fiscais especiais. Os incentivos fiscais cedidos são a suspensão do Imposto de Importação (II), e o Imposto sobre Produto Industrializado (IPI). Além de haver a possibilidade de isenção, desde que cumpridas as devidas exigências. O Imposto de Importação é um dos principais incentivos concedidos às empresas instaladas na Zona Franca do ES, devido à grande taxa de redução oferecida como forma de atrativo para as empresas. Já o IPI tem sua suspensão deferida quando da entrada do produto estrangeiro importado pelas empresas sediadas na Zona Franca do ES O Art. 5º, em Brasil (2017) dispõe sobre a suspensão de impostos. A entrada de mercadorias na Zona Franca do Espírito Santo far-se-á com suspensão do Imposto de Importação e do Imposto sobre Produtos Industrializados, a qual será convertida em isenção quando as mercadorias forem destinadas a:

- 1) Consumo e vendas internas na zona franca;
- 2) Beneficiamento, em seu território, de pescado, pecuária, recursos minerais e matérias-primas de origem agrícola ou florestal;
- 3) Agropecuária e piscicultura;
- 4) Estocagem para comercialização no mercado externo; e 5) Industrialização de produtos em seu território. O projeto de Brasil (2017) também prevê que a suspensão de impostos será também convertida em isenção nos casos de mercadorias que deixarem a Zona Franca do Espírito Santo, como:

1) Bagagem acompanhada de viajantes, observados os limites fixados pelo Poder Executivo; 2) Remessas postais para o restante do País, nas condições fixadas pelo Decreto-Lei nº 1.804, de 03 de setembro de 1980, com as modificações introduzidas pela Lei nº 8.383 As mercadorias estrangeiras que saírem da Zona Franca do Espírito Santo para o restante do País estarão sujeitas a tributação no momento de sua internação, exceto nos casos previstos no § 1º do artigo de Brasil (2017).

O projeto também prevê normas no que diz respeito à industrialização. De acordo com Brasil (2017), a instalação de uma Zona Franca proporcionaria incentivo à geração de empregos e a elevação da renda a partir da produção de bens de alto valor agregado, bem como maior diversificação da pauta de exportações para o

Estado do Espírito Santo. No planejamento do projeto do armazém, estava no escopo a geração de empregos (30 diretos e 90 indiretos) com a criação do armazém. Além disso, há também a questão da atração de novas empresas para o Espírito Santo, ajudando no desenvolvimento do Estado (FINDES, 2018). No Espírito Santo, o IDESC (Instituto de Desenvolvimento de Cariacica) atua como órgão de gerenciamento e execução de atividades diretamente relacionadas ao município de Cariacica, focando principalmente no planejamento e desenvolvimento de ações estratégicas que tragam um crescimento socioeconômico e urbano para o município. Algumas de suas atividades são, por exemplo: pesquisa das potencialidades do município e sua divulgação para atração de novos negócios; execução de ações para atrair novas empresas ao município; estudo, proposição e gerenciamento do desenvolvimento de projetos realizados através de parcerias público-privadas (CARIACICA, 2015). Ainda que preponderante para o bom desempenho da Zona Franca do ES, o sistema de incentivos fiscais somente não seria capaz de cumprir com todos os requisitos de competitividade exigidos pela internacionalização das mercadorias. Faz-se necessário, portanto, que existam portos, aeroportos e sistemas de transporte. A infraestrutura é uma forma rápida para a chegada da carga e sua circulação. Portanto, o conjunto variado de modais de transporte no território, aptas a proporcionar as condições de fluidez requisitadas pelos agentes corporativos, são de extrema importância. Assim, as empresas estão sempre em busca de métodos logísticos para aperfeiçoar seus procedimentos e diminuir seus custos.

2.4. Portos secos

De acordo com a APRA (2012), Associação das Empresas Permissionárias de Recintos Alfandegários, portos secos são responsáveis por movimentações, armazenagens e despachos aduaneiros de mercadorias e de bagagem, estando sob o controle aduaneiro, sendo de uso público e situados em zonas secundárias. Além de oferecer os serviços de armazenagem, movimentação e despacho, a empresa pode se valer do Depósito Alfandegário Certificado (DAC), por meio do qual é feita a exportação dos produtos, que já ficam com liquidação do câmbio antes mesmo do embarque, permanecendo armazenados à disposição do importador. Para efeitos fiscais, de créditos e cambiais, a mercadoria é considerada exportada (MARQUES, 2018).

Segundo Pedro (2018), os principais serviços dos Portos Secos para as exportações são:

- Admissão de contêineres vazios para utilização de cargas;
 - Admissão de mercadorias, amparadas, em nota fiscal, para serem exportadas;
 - Pesagem de veículos, contêineres e volumes;
 - Movimentação e armazenagem de mercadorias para unitização de cargas;
 - expedição das mercadorias para exportação, após o desembarço aduaneiro.
- Serviços na importação:
- Admissão de mercadorias e bagagens desacompanhadas, sob regime de trânsito aduaneiro, procedente de portos, aeroportos ou fronteiras;
 - Pesagem de veículos, contêineres e volumes;
 - Movimentação e armazenagem de mercadoria desunitizada ou na mesma unidade de carga em que for transportada;

- Pesagem e contagem de mercadorias;
- Expedição de mercadorias importadas, após desembaraço aduaneiro;
- Atendimento completo à importação através dos regimes aduaneiros especiais.

Segundo a APRA (2012), nos portos secos são realizadas as execuções dos serviços aduaneiros, que estão a cargo da Receita Federal do Brasil, incluindo os processamentos de despacho aduaneiro de importação e de exportação, permitindo a interiorização desses serviços no País. E a oferta de serviços de logística e de comércio exterior na zona secundária garante o desenvolvimento das atividades portuárias e aeroportuárias, aumentando a agilidade e a fluidez no escoamento de mercadorias na zona primária (APRA, 2012).

2.5. Portos secos do Espírito Santo

Existem 03 portos secos no Espírito Santo que equivalem a 15% de toda a área alfandegada de todos os portos secos em atividade no país, sendo os maiores do Brasil em área, destacando o Espírito Santo no segmento de portos secos no Brasil (APRA, 2012). Conforme a APRA (2012), os serviços oferecidos pelos Portos Secos do Espírito Santo vão desde uma simples pesagem até a consolidação documental, trazendo diversos benefícios, como: equipamentos modernos e pessoal especializado; investimentos elevados em tecnologia; operações customizadas; atividades centralizadas; seguro e segurança especializada.

2.6. Terca – Armazéns Gerais

O Terca, empresa consolidada no ramo de comércio exterior, atua como operadora portuária no Espírito Santo, localizando-se estrategicamente na BR-101, estando distante somente a 15 km do Aeroporto Eurico Sales e a 24 km do Complexo Portuário da Grande Vitória, um dos pontos principais de onde entram e saem produtos do país. Suas operações abrangem operações portuárias e de logística na distribuição de cargas, veículos e demais serviços do segmento. Possui uma área de 530 mil metros quadrados, sendo sua área alfandegada equivalente a 330 mil metros quadrados, e com um pátio capaz de armazenar 24 mil veículos. Possui infraestrutura moderna e sistema ERP que garante uma dinâmica mais fluida nas operações de fracionamento, picking, cross docking e e-commerce de todas as suas mercadorias (TERCA, 2004). Recentemente, o Terca foi homologado como OEA – Operador Econômico Autorizado. Esta homologação confere tratamento diferenciado para aqueles que intervêm em operações de comércio exterior envolvidos na movimentação internacional de mercadorias a qualquer título. Para receber os benefícios oferecidos pela Aduana é necessário comprovar o cumprimento dos requisitos e critérios estabelecidos pelo Programa OEA e, assim, receber a certificação como operador de baixo risco e confiável, o que habilitará a receber os benefícios oferecidos pelo 17 programa que, resumidamente, oferecem simplificação, facilidade e agilidade nos procedimentos aduaneiros no país e no exterior (MONTEIRO, 2017).

2.7. Incentivos fiscais

Foram estabelecidos incentivos fiscais especiais com a finalidade de criar, no Espírito Santo, o Entreposto da Zona Franca de Manaus, permitindo seu desenvolvimento em face dos fatores locais já expostos. Estes incentivos fiscais específicos oferecidos às empresas que se instalaram na Zona Franca do ES têm representatividade e proteção aduaneira, por se tratarem de impostos federais (II e

IPI). Segundo Assunção (2011), incentivos fiscais são medidas que estimulam a realização de determinada conduta. Neste sentido, “a concessão de incentivos fiscais se insere como instrumento de intervenção no domínio econômico, a fim de que se possam concretizar vetores e valores norteadores do Estado”.

2.8. Logística

Uma das principais definições de logística moderna é proposta por Daskin (1985), que a considera a ciência responsável por estudar e propor soluções para a movimentação de diferentes insumos e produtos entre empresas e/ou consumidores, buscando a satisfação das necessidades de localização, quantidade, tempo e qualidade dos produtos, com o menor custo possível. Segundo Ballou (2013), as atividades de transporte, estocagem e comunicações iniciaram-se antes mesmo da consolidação de um comércio ativo entre regiões vizinhas. Atualmente, as empresas realizam estas atividades por pura necessidade no desenvolvimento de seus negócios, fornecendo a seus clientes os produtos e serviços que eles desejam. Existem atividades-chave que, de acordo com Ballou (2013), são de importância primária para atingir os objetivos logísticos quanto ao custo e ao nível de serviço, que são:

- Padrão de serviço ao cliente: definir a política de fornecimento, determinando horários e locais de entrega, volumes transportados, seu recolhimento, entre outras atividades, definindo um plano contemplando um objetivo de garantir o nível de serviço desejado entre cliente e empresa, evitando variações no processo que podem vir a prejudicar as operações;
- Transporte: atividade relacionada ao planejamento, execução e controle do transporte, cujo objetivo é garantir que o fornecimento não seja interrompido, chegue com qualidade, e que seja adequado ao orçamento da organização;
- Gestão de estoque: determinar e controlar a quantidade de itens em estoque que viabilize o pleno atendimento das necessidades do cliente, sem incorrer em desperdício por solicitar ou manter itens a mais do que o necessário;
- Processamento de pedidos: viabilizar que as informações de necessidades de recursos sejam transmitidas rapidamente e com consistência, seja no interior da organização quanto com seus fornecedores, possibilitando o atendimento dos pedidos dentro dos prazos;
- Armazenagem, manuseio e embalagem: garantem a qualidade dos recursos demandados, seja no depósito, na forma de manutenção e manuseio, e nos tipos de embalagem nas quais serão acondicionados;
- Compras: realizar especificações corretas, permitindo que os recursos atendam às necessidades das organizações, identificando potenciais fornecedores que atendam aos requisitos relativos ao produto e aos serviços logísticos de entrega, além das cotações e aquisições;
- Manutenção da informação: possuir dados e informações que permitirão análises mais aprofundadas, facilitando o planejamento de programas futuros, minimizando perdas e auxiliando na alocação de recursos mais adequados às ações vindouras.

Ballou (1993) cita que “a logística é um assunto vital. É um fato econômico que tanto os recursos quanto seus consumidores estão espalhados numa ampla área geográfica”. Logística não é caracterizada apenas pelo transporte e movimentação

de mercadorias, prazo e custo se tornam peças fundamentais para os procedimentos envolvidos.

De acordo com Keedi (2007) é de conhecimento público que os tempos mudaram na economia e que hoje, desde alguns anos, as empresas já não têm mais oportunidades de obter ganhos consideráveis na produção e comercialização, a não ser em casos excepcionais, e de monopólio ou oligopólio, pois a concorrência está cada vez maior e os preços estão internacionais. Podem-se obter os mesmos produtos e com a mesma qualidade e preço em qualquer parte do mundo. Neste sentido, as empresas que sobrevivem do ramo buscam aprimorar suas atividades de forma a aperfeiçoar sua mão de obra, reduzir custos e implantar tecnologias, para que possam agregar qualidade no serviço, utilizando menos recursos, podendo assim ter margem para uma negociação. No contexto de mundo volátil em que estamos vivendo atualmente surge o contexto de Logística 4.0, que se traduz por produção coordenada e distribuição por meio de fronteiras geográficas utilizando uma visão mais avançada do que a tradicional país a país com estrutura rígida e setorizada de vendas, produção, armazenagem e distribuição em cada país. Nesse novo panorama, utiliza-se uma rede integrada dos recursos da empresa com os prestadores de serviços. Quando se fala em logística, podemos citar alguns exemplos, como transportes internos flexíveis, baseados na informação em tempo real, ou seja, sem rotas previamente definidas, evitando que se passe por pontos de entrega que não precisam de abastecimento (MOTTA, 2018). Para Freitas et al. (2016), os conceitos da Logística 4.0 podem ajudar profissionais da cadeia de suprimentos das seguintes formas:

- Redução de perdas de ativos: conhecer os problemas dos produtos em tempo para encontrar uma solução;
- Economia de custos de combustível: otimizar rotas de frota, monitorando as condições de tráfego;
- Garantia da estabilidade de temperatura: monitorar resfriamento, no caso de alimentos; • Gerenciamento do estoque do armazém: monitorar inventários em situações de peças fora do estoque;
- Identificação da visão do usuário: sensores incorporados fornecem visibilidade sobre o comportamento do cliente e uso do produto;
- Criação da eficiência de frotas: reduzir as redundâncias.

2.9. Município de Cariacica

Cariacica se tornou um município independente na data de 30 de dezembro de 1890. Na época, a região foi desmembrada definitivamente da cidade de Vitória. A história do povoamento de Cariacica se confunde um pouco com a de Viana. No final do século XVI e início do século XVII, os portugueses fizeram incursões pelo rio Jucu, partindo de Vila Velha, e foram atingindo o atual território de Cariacica. Assim, foram formando fazendas de cana-de-açúcar e implantando engenhos. Como um dos 23 mais importantes municípios integrantes da região denominada Grande Vitória, principalmente em termos populacionais, Cariacica tem sua formação geoeconômica datada do início da Colonização do Solo Espírito-Santense (CARIACICA, 2015). A economia da cidade é voltada para o setor terciário, comércio exterior e indústrias. O bairro de Campo Grande é o que concentra o maior contingente de lojas comerciais, sendo considerado o maior shopping a céu aberto do estado do Espírito Santo.

Cariacica ainda possui o "maior" porto seco da América Latina, além de várias empresas de logística (BUENO, 2003). De acordo com o IBGE (2019), o município de Cariacica atualmente possui 381.285 habitantes, segundo o último censo. O município, situado a 7km da capital Vitória, faz limites com Serra, Viana, Vila Velha e Santa Leopoldina, e possui uma área de 279.718 km². Com um PIB per capita de R\$19.215,53, Cariacica possui um IDH de 0,718.

3. METODOLOGIA

3.1. Tipo de pesquisa

A pesquisa caracteriza-se por meio de uma abordagem qualitativa, visto que a mesma buscou identificar descritivamente os benefícios econômicos e tributários disponibilizados pela Zona Franca do ES. Segundo Gil (2006, p.41), as pesquisas exploratórias têm como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com a intenção de torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses, tendo como foco o aprimoramento de ideais ou a descoberta de intuições. Ainda Gil (1999) a pesquisa descritiva possui o objetivo de descrever as características de algum fenômeno ou população utilizando técnicas padronizadas na coleta de dados. As questões de pesquisa enquadradas nos fins de investigação descritivos exigem um maior conhecimento do problema pesquisado. É necessário que o pesquisador saiba quem, o que, onde, e porque será feita a pesquisa (MATTAR, 2001).

3.2. Universo

O conceito de universo se traduz no conjunto de indivíduos que possuem características comuns para o estudo em questão (FRAGA, 2017). Dito isso, o universo da pesquisa se resumiu na Zona Franca do Espírito Santo, situado no Terça, às margens da BR 101, que teve origem no Projeto de Lei do Senado nº 90, de 2017, de autoria da Senadora Rose de Freitas (MDB/ES).

3.3. Coleta de dados

Segundo Vergara (2016), possuímos quatro maneiras diferentes de coleta de dados: questionário, formulário, entrevista e técnicas diversas (que englobam, por exemplo, workshops ou grupos focais). Objetivando amparar a pesquisa descritiva e atender seus objetivos, tornou-se importante utilizar como meios de investigação fontes bibliográficas e documentais, como artigos, revistas, livros, meios eletrônicos como web sites e artigos, teses e dissertações encontradas em repositórios online. De acordo com Vergara (2000) uma pesquisa bibliográfica se desenvolve por meio de documentos, materiais, livros e artigos científicos, pois se torna importante levantar informações que sirvam de base para a pesquisa, sejam elas diretamente ou indiretamente ligadas ao tema da pesquisa. A pesquisa não possui características probabilísticas, sendo assim não foi necessário definir uma população e amostragem para esta pesquisa, da mesma maneira que não haverá tratamento dos dados. A área de estudo se resumiu na Zona Franca do Espírito Santo, apontadas pelo Projeto de Lei do Senado nº 90, de 2017, de autoria da Senadora Rose de Freitas (MDB/ES). A coleta de dados foi realizada por meio de pesquisas em páginas eletrônicas relacionadas ao tema, como a do Município de Cariacica e do Terça, e com autoridades do município que estão diretamente relacionadas ao projeto. Muitas das informações logísticas foram retiradas do site da SUFRAMA, que disponibilizou dados relativos tanto à Zona Franca de Manaus no ES quanto do próprio Polo Industrial de Manaus. Já os dados tributários foram extraídos do Projeto de Lei do

Senado nº, de 2017, que explicita todas as vantagens do ponto de vista fiscal em se adotar o uso do Entrepósito da Zona Franca de Manaus.

3.4. Análise de dados

De acordo com Vergara (2008), é uma técnica que visa identificar o que os dados mostram a respeito de determinado tema. Procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição de conteúdo de mensagens permitem obter inferências de possíveis resultados. A análise de dados da pesquisa se caracterizou como análise de conteúdo, pois, segundo Moraes (1999), a análise se resume a uma metodologia que descreve e interpreta seus dados dentre os documentos e textos. Por meio de narrativas sistemáticas, ela auxilia o pesquisador a dar novos significados às mensagens, atingindo um melhor entendimento das mesmas. Vale ressaltar que, de certa maneira, a análise de conteúdo se trata de uma interpretação pessoal do pesquisador com relação ao assunto. A leitura neutra é impossibilitada, uma vez que o método é totalmente baseado na interpretação daquele que lê sobre o tema. Os dados foram então analisados com base nos incentivos dados de acordo com o Projeto de Lei do Senado nº 90, de 2017, baseando-se em outras Zonas Francas de Manaus já existentes em outros estados, como Rio de Janeiro (Resende), Minas Gerais (Uberlândia), Santa Catarina (Itajaí) e Pernambuco (Ipojuca). Esta análise foi realizada para comparar este início de operação da Zona Franca de Manaus no ES com as demais já existentes. Além disso, houve certa dificuldade de extração de alguns dados exatos do ponto de vista econômico e logístico, devido à não divulgação dos mesmos pelos órgãos competentes. Desta forma, foram feitas análises comparativas e estimativas de acordo com os incentivos dados às empresas.

3.5. Empresas instaladas na Zona Franca do ES

A pequena quantidade de empresas que atualmente utilizam o Entrepósito da ZFM no ES pode não ser estatisticamente significativa, de forma que as informações obtidas por meio das pesquisas realizadas não sejam representativas. Atualmente, estão instaladas na Zona Franca de Manaus no ES as empresas Daikin Brasil (especializada no setor de ar condicionado) e Caloi (bicicletas). E, ainda, algumas informações podem ser de caráter confidencial, sendo julgadas pela própria empresa, ficando algum dado em aberto ou inexistente, podendo influir nos resultados da pesquisa.

4. RESULTADOS

Nobre et al. (2019) cita que, com a operação do Entrepósito da Zona Franca de Manaus em Cariacica, no Espírito Santo, há uma enorme expectativa, entre os especialistas, de impactos positivos, como: criação de novos postos de trabalho e de geração de renda; novos investimentos sendo aplicados em infraestrutura da parte logística do Estado; implementação de tecnologias avançadas; capacitação da mão-de-obra para que as necessidades das empresas ali instaladas sejam atendidas; expansão, em tamanho e em capacidade, dos modais já existentes e a criação de novos para suprir a demanda; redução de custos com transporte de mercadorias; diminuição de custos de armazenagem e estocagem; redução do lead time dos produtos; surgimento de novos moradores na cidade e criação de novas vias. Para tomarmos como referência o potencial de operação do Entrepósito da Zona Franca de Manaus no município de Cariacica/ES, podemos verificar a operação ocorrida no Entrepósito da ZFM localizado na cidade de Uberlândia, que movimentou, em 2012,

o equivalente a R\$1,5 bilhões, contando com 13 empresas se utilizando deste incentivo (NEVES, 2013). Portanto, com a consolidação deste empreendimento no Estado, o volume de movimentações de cargas tem um grande potencial de crescimento. Analisando o impacto municipal e estadual relacionado ao incentivo de isenção do ICMS dado às empresas da Zona Franca de Manaus que se utilizarem do Entrepósito, como o Imposto é recolhido para o estado do Amazonas, a vantagem para o Espírito Santo se dá no sentido de incrementar das operações de armazenamento e transporte, devido ao aumento de movimentações provenientes de empresas instaladas na ZFM, uma vez que o Sudeste corresponde a 60% do consumo de produtos fabricados no Polo Industrial de Manaus (LIMA, 2019). O pagamento do ICMS fica suspenso até a venda da mercadoria (180 dias e renováveis por mais 180 dias), um dos incentivos “vigorosos o suficiente para pagar uma despesa (elevado custo logístico) que não era encontrada pelas empresas e/ou circuitos produtivos instalados na região concentrada do território brasileiro” (TREVISAN, 2012, p. 159; HUERTAS, 2013). Uma empresa pode, por exemplo, transferir R\$10 milhões em estoque e só pagar pelos impostos incididos após seis meses ou quando efetuar a venda do produto para o cliente. O posicionamento privilegiado do Entrepósito da Zona Franca de Manaus no ES leva a um escoamento facilitado dos produtos pelo país. Porém, percebeu-se que a cabotagem pode se tornar um gargalo, não acompanhando o fluxo dos produtos, trazendo problemas com cronogramas de entregas dos produtos, encarecendo os custos de estocagem, no aguardo de cargas consolidadas para transporte e, sucessivamente, não cumprindo o prazo de entrega dos produtos para o cliente final. Todo este contexto vai de encontro ao objetivo do Entrepósito da Zona Franca de Manaus, que é a descentralização dos estoques, aproximando fabricante e consumidor (NOBRE et al., 2019). A solução para o gargalo do processo de cabotagem pode vir por meio do investimento nas infraestruturas já existentes, ampliando a capacidade e as tecnologias utilizadas. Além disso, a diversificação do transporte utilizado também pode solucionar este problema, uma vez que o modal hidroviário apresenta grande variabilidade das condições naturais de navegabilidade, pois alguns trechos podem ficar comprometidos durante a estiagem. Isto demanda muito investimento em sinalização, dragagem, monitoramento e regulação do setor. Uma alternativa é a utilização do modal aéreo, que é o mais utilizado entre as principais formas de escoamento e abastecimento do Polo Industrial de Manaus, correspondendo a 9,27% de toda a movimentação da região Norte que, por sua vez, tem o modal aéreo representando 13% de toda a carga movimentada no país (NASCIMENTO, 2012). Isso consolida o Espírito Santo como uma localização privilegiada para recebimento da Zona Franca de Manaus, devido à proximidade de 15 km do aeroporto Eurico Sales de Aguiar. Pode-se pensar na Zona Franca de Manaus no Espírito Santo com determinada vulnerabilidade, principalmente no que tange à contínua dependência de concessões de incentivos fiscais para seu estabelecimento. Porém, observando-se o histórico de implementação e os cases dos Entrepósitos anteriores (Rezende-RJ, Uberlândia-MG, Itajaí-SC e Ipojuca-PE), e realizando benchmarkings estratégicos de estruturação do modelo de negócios, esta vulnerabilidade pode ser mitigada, visto que os quatro Entrepósitos anteriores hoje operam com resultados que 28 desenvolveram um ecossistema de sustentabilidade entre as empresa e o respectivo Entrepósito e a Zona Franca de Manaus, atraindo cada vez mais novos investidores/empresas.

5. CONCLUSÃO

O desenvolvimento do presente trabalho possibilitou a análise dos impactos provenientes da instauração do Entrepasto da Zona Franca de Manaus no Espírito Santo. O objetivo principal de identificar os benefícios logísticos e tributários foi alcançado, com a apresentação e discussão de todos os benefícios provenientes desta operação. Os objetivos secundários de caracterização da Zona Franca do Espírito Santo e a apresentação dos benefícios tributários também foram atingidos, por meio de pesquisa em referências bibliográficas. Percebemos que, em curto prazo, os incentivos dados à Zona Franca do ES servem para atrair investimentos de empresas que desejem se instalar ali. E o próprio ambiente, envolvendo investimentos públicos e privados, serve para a retenção destas empresas para que todo o ecossistema funcione de maneira natural, sem forte dependência dos incentivos. Alternativas estratégicas podem ser adotadas pelas empresas para opção pelo uso do Entrepasto da Zona Franca de Manaus do ES, como adoção de diferentes modais de transporte e redução do estoque mínimo adotado, resultando em aumento da capacidade operacional e redução dos custos com armazenagem e transporte. Isso mais reforçado ainda devido ao Estado do Espírito estar muito bem situado geograficamente no que diz respeito ao escoamento de cargas. Além disso, investimentos na própria Zona Franca de Manaus são necessários para que tudo isso ocorra de forma orgânica, beneficiando o próprio país no comércio de produtos de fabricação interna, gerando receita, empregos e outros benefícios, como a modernização produtiva e o estímulo à capacitação da mão de obra. Respondendo ainda ao problema de pesquisa, referente aos tributos, a suspensão do Imposto de Importação e do Imposto sobre Produto Industrializado traz benefícios, pois o Imposto de Importação entra no fluxo de caixa das empresas como uma despesa, não creditável. Portanto, com sua suspensão e posterior isenção, a empresa deixa de ter um custo a mais no processo. Quanto ao IPI, sua suspensão e posterior isenção também ocorrem em toda a cadeia do processo. Ainda que preponderantes para o bom desempenho da zona franca do ES, o sistema de incentivos fiscais somente não seria capaz de cumprir com todos os requisitos de competitividade exigidos pela internacionalização das mercadorias. Faz-se necessário, portanto, que existam portos, aeroportos e sistemas de transporte muito bem desenvolvidos. A infraestrutura é uma forma rápida para a chegada da carga e sua circulação. Logo, o conjunto variado de modais de transporte no território, aptas a proporcionar as condições de fluidez requisitadas pelos agentes corporativos, são de extrema importância. Assim, as empresas estão sempre em busca de métodos logísticos para aperfeiçoar seus processos e diminuir seus custos operacionais. Por tratar-se de um empreendimento ainda recente, há carência de dados sobre resultados já atingidos pela operação do Entrepasto, restando a esta pesquisa se basear em dados históricos de outros Entrepastos semelhantes para comparação e análise de possíveis cenários futuros. Mas espera-se que este trabalho desperte o interesse da comunidade acadêmica para levantamento de estudos deste investimento no Estado do Espírito Santo. Sugere-se para trabalhos futuros que sejam feitas pesquisas com profissionais internos ao Entrepasto da Zona Franca de Manaus e que atuem diretamente nas empresas ali instaladas, de forma a extrair resultados tangíveis que permitam uma análise da real contribuição desta operação. Além disso, pesquisas com o governo do município e do Estado podem contribuir para este levantamento. Outra sugestão é o estudo comparativo entre os quatro Entrepastos da Zona Franca de Manaus já existente no Brasil, elencando seus principais incentivos e

vantagens/desvantagens, de forma a criar um enredo de escolha entre as empresas que atuam no Polo Industrial de Manaus e optem por utilizar essa opção logística.

6. REFERÊNCIAS

ACA – Associação Comercial do Amazonas. ZFM ganha entreposto no Espírito Santo. Disponível em: <<http://www.aca.org.br/2017/08/30/zfm-ganha-entreposto-no-espírito-santo/>>. Acesso em: 15/09/2019.

APRA – Associação das Empresas Permissionárias dos Recintos Alfandegados. O que são portos secos? Disponível em: <http://www.apra.org.br/siteapra/mostraconteudos.asp?cod_conteudo=3%20>. Acesso em: 14/10/2019.

Araújo, O. Entreposto da ZFM em Cariacica será atrativo para novos empregos em Cariacica fortalece o PIM. Disponível em: <<https://amazonianarede.com.br/entreposto-da-zfm-em-cariacica-sera-atrativo-para-novos-empregos-em-cariacica-e-fortalece-o-pim/>>. Acesso em: 15/09/2019.

Assunção, M. C. Incentivos fiscais em tempos de crise: impactos econômicos e reflexos financeiros. Revista PGFN, Ano 1, n. 1, 2011.

Ballou, R. H. Logística empresarial: transportes, administração de material, distribuição física. São Paulo: Atlas, 2001.

Ballou, R. H. Gerenciamento da cadeia de suprimentos. Porto Alegre: Bookman, 2006. Ballou, R. H. Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física. 1 ed., 28 reimpr., São Paulo: Atlas, 2013.

Bispo, J. Criação e distribuição de riqueza pela Zona Franca de Manaus. 317 f. Tese (Doutorado em Administração) – Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

Bowersox, D. J.; Closs, D. J.; Cooper, M. B. Supply chain logistics management. New York: McGraw-Hill Publisher, 2002.

Brasil. Constituição. 1989. Decreto-Lei nº 3.022, de 28 de dezembro de 2005. 2005. Regulamenta a Política Estadual de Incentivos Fiscais e Extrafiscais, e dá outras providências. Disponível em: <http://online.sefaz.am.gov.br/silt/Normas/Legisla%C3%A7%C3%A3o%20Estadual/Lei%20Estadual/Ano%202005/Arquivo/LE_3022_05.htm>. Acesso em: 03/11/2019.

Brasil. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. Superintendência da Zona Franca de Manaus. SUFRAMA. O Que é o Projeto ZFM? 2015. Disponível em: <<https://www.gov.br/suframa/pt-brassuntos/modelo-zona-franca-de-manaus/o-que-e-o-projeto-zfm>> . Acesso em 20/04/2018. .

Cariacica. Lei nº 5.489, de 13 de novembro de 2015. Dispõe sobre a transformação da companhia de desenvolvimento de Cariacica-CDC em autarquia e dá outras providências. Disponível em:

<<http://www.legislacaocompilada.com.br/cariacica/Arquivo/Documents/legislacao/html/L54892015.html>>. Acesso em: 14/10/2019.

Caxito, F. Logística: um enfoque prático. Rio de Janeiro: Saraiva, 2011.

Daskin, M. S. Logistics: an overview of the state of the art and perspectives on future research. *Transportation Research*, v. 19, n. 5-6, pp. 383-393, 1985.

Gil, A. C. Como Elaborar Projetos de Pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2006. .

Huertas, D. M. Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil. Tese apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Geografia Humana. IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cariacica. Disponível em: Acesso em 14/10/2019.

Keedi, S. Logística, transporte, comércio exterior e economia em conta-gotas. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

Lima, V. Operadora do entreposto ZFM no Espírito Santo faz palestra em Manaus. Portal do Holanda. Disponível em: <<https://www.portaldoholanda.com.br/noticia-hoje/operadora-do-entreposto-zfm-no-espírito-santo-faz-palestra-em-manau>>. Acesso em 18/04/2020.

Marques, M. Entreposto da Zona Franca coloca Cariacica no mapa do desenvolvimento. Disponível em: <<https://www.cariacica.es.gov.br/noticias/56544/entreposto-da-zona-franca-coloca-cariacica-no-mapa-do-desenvolvimento>>. Acesso em: 15/09/2019. 33 Moraes, R. Análise de conteúdo.

Neves, O. Município pode ganhar entreposto da Zona Franca de Manaus até o final do ano. *Revista O Estado*, Ano XIV, Edição Digital n. 3954, 2013.

Nobre, A. C.; Santos, D. C.; Santos, E. B.; Loureiro, M. C.; Santos, P. H. Análise dos impactos logísticos locais do Entreposto de Zona Franca: um estudo em Cariacica/ES. IX Congresso Brasileiro de Engenharia de Produção. 2019.

Pereira, D.; Silva, M. Introdução à Logística. *Revista Gestão em Foco*. Ed. 9, 2017. Reis, T. Zona Franca: entenda como funciona essa área econômica especial. Disponível: . Acesso em: 07/09/2019.

Teixeira, L. C. A Zona Franca de Manaus. 2013. Disponível em: <<https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/1955/3/LCTeixeira.pdf>>. Acesso em: 22/04/2018.

Vergara, S. Métodos de pesquisa em administração. 3 Ed. São Paulo: Atlas, p. 15, 2008.

Vergara, S. Projetos e relatórios de pesquisa em administração. 16 Ed. São Paulo: Atlas, 2016.