

O Centro Logístico e Industrial Aduaneiro como Fator de Redução do Custo Brasil

Leonardo de Souza Sampaio e Silva (UTFPR) leonardosousam@hotmail.com

Alexandre Zammar (UTFPR) Alexandre-zammar@uol.com.br

Rui Tadashi Yoshino (UTFPR) ruiyoshino@utfpr.edu.br

João Luiz Kovaleski (UTFPR) kovaleski@utfpr.edu.br

Resumo:

O presente artigo busca descrever o efeito da falta que infra estrutura pode ocasionar para impulsionar o comércio exterior das empresas nacionais, que esbarram nas dificuldades em se tornarem competitivas quando comparadas com empresas de países mais preparados para as exportações. Estes custos causados pela falta de infra estrutura formam o conceito de Custo Brasil, que muito interferem neste processo. Este conceito poderá ser entendido como os custos não relativos às atividades diretas das empresas, e sim, os custos que interferem na competitividade, porém, são causados por fatores externos às empresas, como gargalos nos embarques, despachos aduaneiros, falta de energia elétrica suficiente, ausência de canais ideais de escoamento da produção e a falta de dragagem dos portos nacionais. Comparando os resultados comerciais de países como os Tigres Asiáticos com o Brasil, fica claro que a falta de preparação de melhores condições de escoamento da produção nacional para os mercados consumidores, encarecem os custos do produto nacional, e ainda, retira competitividade das empresas nacionais. Apresenta-se como alternativa a este dilema das empresas nacionais, a utilização dos CLIAs, centros logísticos e industriais aduaneiros, que têm por finalidade principal, dar competitividade às indústrias, seja nos processos de despacho aduaneiro, movimentação eficiente das cargas, armazenagem, intermodalidade ou mesmo, na redução de custos. Dentro deste princípio, surge, as zonas de comércio internacional, onde são criadas as condições ideais de logística, atraindo muitas indústrias a se implantarem nestes complexos, formando assim conglomerados industriais, que são comumente chamados de lugares globais.

Palavras chave: Custo Brasil, Plataforma Logística, CLIA.

The Industrial and Logistics Centre as Customs Factor Cost Reduction Brazil

Abstract

This article aims to describe the effect that lack of infrastructure can lead to boost national foreign trade enterprises, that bump in difficulty become competitive when compared with companies best prepared countries for exports. These costs caused by lack of infrastructure form the concept of Cost Brazil, which greatly interfere in this process. This concept can be understood as the costs not related to the activities of the companies direct, and yes, the costs that affect the competitiveness, however, are caused by factors external to firms, as bottlenecks in shipments, customs brokerage, lack of enough power, absence of drainage channels ideals of production and lack of dredging of ports. Comparing the results of trade countries like the Asian Tigers with Brazil, it is clear that the lack of preparation of better flow of domestic markets for consumers, more expensive costs of the national product, and also removes competitiveness of domestic firms. It presents itself as an alternative to this dilemma of national companies, the use of CLIAs, logistics centers and industrial customs, whose main purpose, to ace competitive industries, is in the process of customs clearance, efficient movement of freight, warehousing, intermodal or even at reduced costs. Within this principle arises, the areas of

international trade, which are created ideal conditions logistics, attracting many industries to establish themselves in these complexes, thus forming industrial clusters, which are commonly called global locations.

Key-words: Cost Brazil, Logistics Platform, ILCC.

1. Introdução

Em meio à globalização e incertezas que conturbam o mercado mundial, as empresas vêm buscando soluções cada vez mais inovadoras e agressivas, visando garantir sua eficiência e aumentar a sua participação no mercado em que estão inseridas.

No Brasil, não é diferente, as empresas nacionais perceberam a importância de investir em novas tecnologias e inovações para manterem-se competitivas, porém, a falta de infraestrutura e a política tributária continuam a penalizar estas empresas, que apesar de todo investimento em pesquisa e desenvolvimento, que por vezes trazem maior eficiência aos processos produtivos, o Custo Brasil usurpa-as em competitividade.

Dentro do conceito de Custo Brasil, poderão ser alocados todos os custos que não são inerentes à competência das empresas, assim destacando a infraestrutura e os regimes tributários cruéis a que estão sujeitas as indústrias nacionais. Dentro do regime tributário brasileiro, há que se destacar ainda, o efeito cascata, onde o mesmo serviço ou mercadoria, sofre tributação várias vezes, por cada operação de compra e venda de partes ou total dos serviços ou produtos, desta forma, a ganância da arrecadação do governo, torna as empresas nacionais, estruturas engessadas e pesadas, tornando-as muitas vezes ineficientes em relação ao custo de produção e pouca agilidade nos processos de exportação.

Assim, será proposto neste estudo, a utilização das plataformas logísticas como alternativa para se buscar maior competitividade, objetivando o ganho de eficiência e redução de custos, partindo-se da premissa que estas região, pode transferir às empresas, redução dos prazos para realização de operações de comércio exterior e também, de custos.

2. Custo Brasil

Por Custo Brasil, são denominados vários aspectos que usurpam a competitividade das empresas nacionais, encarecendo seus custos e tornando-as estruturas menos enxutas e com altos custos de produção, fazendo com que toda a eficiência alcançada nos processos inovadores e nos produtos criativos, seja perdida no momento em que, estas empresas necessitam investir, financiar, transportar, despachar, armazenar e exportar sua produção.

Para bem definir o conceito de Custo Brasil, apresenta-se a definição utilizada pela Revista Custo Brasil:

Convencionou-se denominar de Custo Brasil o conjunto de distorções existentes na economia brasileira, responsável pela baixa competitividade e ineficiência das empresas. Fala-se muito da falta de infraestrutura, das dificuldades de mão-de-obra, dos incontáveis gargalos que afetam a produtividade da indústria e dos serviços que, ressalte-se, não dependem das empresas. O custo médio de captação contabilizada entre as 500 maiores corporações brasileiras é de 14% ao ano, contra menos da metade aferida no mercado internacional. A carga tributária que incide sobre a economia, da ordem de 40% do PIB, é uma das mais altas do mundo. (REVISTA CUSTOBRASIL, 2011).

De acordo com Ambrozio (2009, p.5), estes custos impedem o desenvolvimento rápido dos investimentos nacionais e internacionais como os que ocorreram no Japão, China e Coréia do Sul, que crescem vertiginosamente, onde os investidores consideram alguns aspectos para

tomar a decisão de investir em um país, que são: impostos, mão-de-obra, matérias-primas, juros, infraestrutura de transportes, energia, mercado consumidor, câmbio e inflação.

Compreende-se como infraestrutura de um país, as rodovias, portos, aeroportos, ferrovias e energia, entre outros. Desta forma, os governantes brasileiros por muitos anos, permitiram que os investimentos se tornassem deficitários, mas que, enquanto a economia do país estava recessiva, não era facilmente percebida.

Por muito tempo, os investimentos em infraestrutura eram feitos exclusivamente com recursos públicos, que quase sempre, são escassos. Já no ano de 2004, a Lei Nº 11.079, instituiu as normas que passaram a regular as Parcerias Público Privadas, que então permitiram o aporte de recursos de investidores da iniciativa privada, para então explorar serviços que antes só eram permitidos aos órgãos públicos.

Esta iniciativa foi fundamental para desafogar ao menos emergencialmente a falta de infraestrutura que existia, e que ficou claramente perceptível quando o país entrou em um processo de reaquecimento da economia e elevação das atividades produtivas, e que no auge deste crescimento, o país foi surpreendido com apagões e racionamentos de energia elétrica. Evidenciando a falta de preparação para este crescimento, que limitou a expansão da indústria nacional, num momento fundamental para as empresas nacionais.

Os portos nacionais também demonstraram estarem atrasados em relação á demanda atual, ocasionando filas para atracação e limitação de tamanho de embarcações, pois também faltou investimento em dragagem e infraestrutura logística de movimentação de cargas nestes portos, conforme o Jornal A Tribuna, que trouxe: “Em 2011, o prejuízo para os exportadores brasileiros com os atrasos foi de R\$ 100 milhões. Cada navio parado no Brasil chega a dar um prejuízo de US\$ 100 mil por dia ao comprador europeu” (A Tribuna, 2011, p.2).

Esta situação é verificada em todos os portos brasileiros, onde os atrasos são uma constância no dia a dia, e a ineficiência destas estruturas, prejudicam as empresas nacionais, fazendo com que, encareça qualquer transação comercial com outros países.

Buscando captar recursos para investir em infraestrutura, as Parcerias Público Privadas surgiram, e que possibilitaram o avanço das plataformas logísticas no Brasil, de forma que o governo delega a maior parcela de investimentos e na operação da plataforma propriamente dita, delegando inclusive o serviço de despacho aduaneiro, que antes seria inimaginável um operador logístico despachar uma carga e apenas informar a Receita Federal; podendo ser fiscalizado a qualquer momento.

Muito embora, estas parcerias estejam fazendo a infraestrutura do país se desenvolver, o que é louvável, o atraso de muitos anos em investimentos em infraestrutura exigirá do país, além de investimentos, um bom modelo de gestão, desburocratizando os processos de transporte, armazenagem, movimentação e despacho aduaneiro, que hoje, sem um regime especial aduaneiro, poderá consumir até 40 dias de espera.

Nos casos de regimes especiais aduaneiros, como o RECOF e o LINHA AZUL da Receita Federal, este prazo poderá cair para apenas um dia, desta forma, contribuindo para que as empresas não percam sua competitividade com os processos burocráticos que também encarecem o Custo Brasil (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2011).

Nos países chamados de Tigres Asiáticos, que hoje se encontram em adiantado estágio de desenvolvimento, os investimentos em infraestrutura e tecnologia, são os responsáveis por sustentarem este avanço tecnológico e estrutural, conduzindo estes países para uma posição de vanguarda ao considerarmos os processos logísticos e a criação de estruturas propícias ao desenvolvimento de indústrias, e assim, concentrando aglomerados empresariais num mesmo

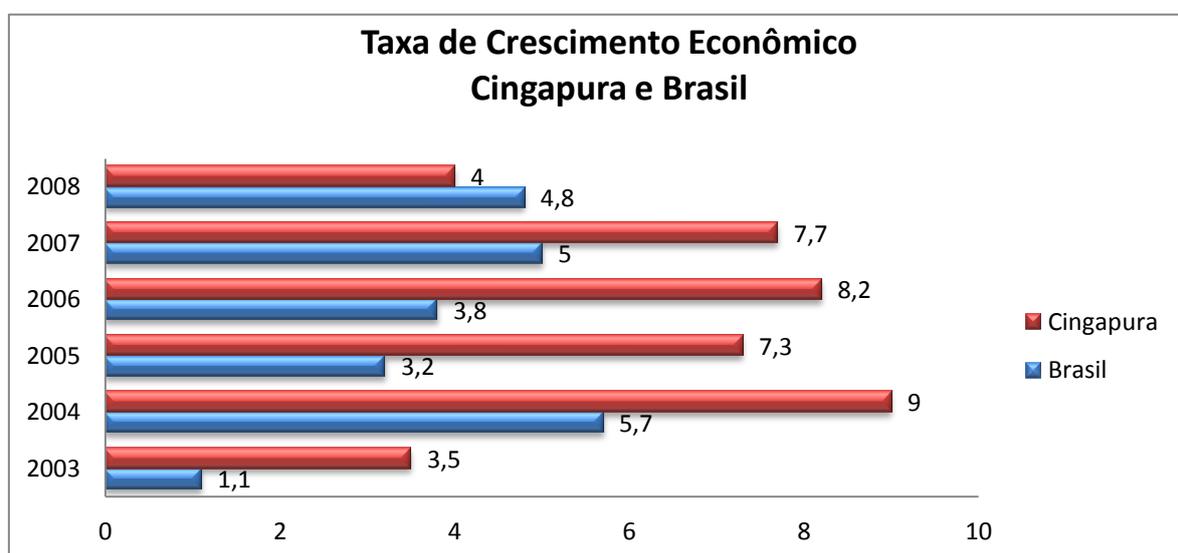
local, para que usufruam da infraestrutura disponível, o que ocasionou a criação de Zonas de Comércio Internacional ou Lugares Globais.

Cingapura, como um dos Tigres Asiáticos, se tornou um exemplo a ser seguido, com investimentos maciços em épocas conturbadas para o comércio mundial, vieram garantir as vantagens competitivas conquistadas nos dias atuais, ainda somadas a localização estratégica:

Representa para o Brasil excelente centro de redistribuição para o Sudeste Asiático, China e Índia, nenhum dos quais possuem as facilidades ofertadas pela ilha: inglês como idioma; porto automatizado, com capacidade atual de processamento de 58.000 contêineres/dia (TEUS); moeda estável; informatização dos serviços; transparência nos trâmites burocráticos e comerciais; e um arcabouço jurídico-comercial, voltado para os negócios (MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, 2006, p 04).

Desta forma, os investimentos no Brasil, agora facilitados por estas parceiras, tendem a desenvolver a infraestrutura para possibilitar a redução de custos e prazos para colocar as empresas nacionais em condições de igualdade de disputa por mercados internacionais, assim fazendo com que a eficiência buscada dentro dos processos produtivos através de pesquisas de novas tecnologias e criação do conhecimento, sejam otimizadas no momento em que competirem internacionalmente, ao contrário do que ocorre hoje.

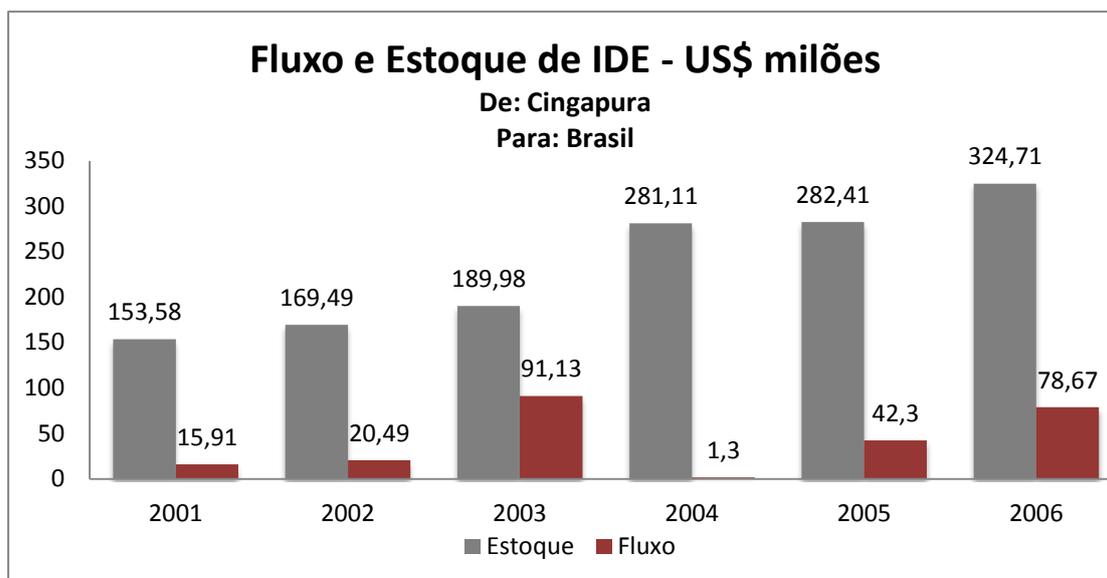
O resultado deste investimento pode ser percebido quando comparamos os resultados de crescimento entre o Brasil e Cingapura ao longo de cinco seguidos anos, exatamente no período em que o país enfrentou o colapso de infraestrutura, no momento em que a produção nacional se expandia, e viria a enfrentar vários apagões, como o de energia, a baixa produtividade dos portos nacionais, o que ocasiona até hoje as filas de caminhões nos pátios dos portos, estradas e ferrovias sem condições apropriadas e que aumentam os custos de produção e atrasam o despacho de cargas para o exterior.



Fonte: Department of Foreign Affairs, Australian Government

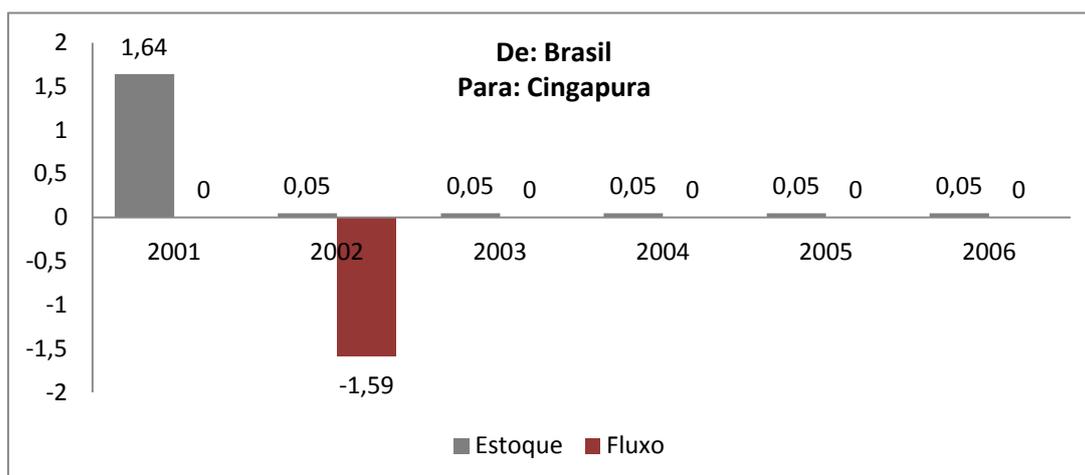
Tabela 1 – Taxa de Crescimento Econômico – Cingapura versus Brasil

Exceto no ano de 2008, quando ocorreu a fatídica crise internacional e principalmente na Ásia, Cingapura crescia economicamente seguidamente duas a três vezes mais do que o Brasil, exatamente por estes investimentos em infraestrutura e a preparação do país para competir internacionalmente, isso passa também por desenvolvimento de novas tecnologias, onde Cingapura atingiu um estágio de destaque no mundo.



Fonte: BACEN - Elaboração: DECOS/SCS

Tabela 2 – Fluxo de Estoque de IDE – de Cingapura para o Brasil



Fonte: BACEN - Elaboração: DECOS/SCS

Tabela 3 – Fluxo Comercial do Brasil para Cingapura

No terceiro gráfico, fica claro que o contra fluxo do Brasil para Cingapura, se mostra insignificante, fato que vem reforçar a necessidade de se investir em infraestrutura, para que se de condições de igualdade de concorrência às nossas indústrias, sem que sejam fixadas políticas protecionistas por parte do governo. Pois, as empresas nacionais possuem competência para disputar o mercado, o que elas necessitam, não é proteção, e sim obras de infraestrutura, que no mínimo não as penalizem por produzir bem.

Neste sentido, 12 países sul americanos, se uniram ao final do ano 2000, formando um fórum sul americano de desenvolvimento e integração regional, através de financiamentos oriundos da CAF Corporacion Andina de Fomento (Banco de Desenvolvimento da América Latina) juntamente com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que apoiam ações aprovadas pelo Comitê de Coordenação Técnica, como as relacionadas abaixo:

- Programa de Energia Sustentável

- Programa GeoSUL
- Programa de Apoio a Tecnologias de Informação e Comunicações (TICAF)
- Observatório de Mobilidade Urbana (OMU)
- Programa Portos de Primeira
- Programa de Apoio ao Desenvolvimento e Integração Fronteiriça (PADIF)
- Infraestrutura de integração
- Projeto de Integração e Desenvolvimento da Mesoamérica

Este bloco formado por países sul americanos, tem por finalidade, além do desenvolvimento da região como um todo, a integração dos países através de infraestrutura de qualidade, para que sejam alcançados resultados práticos na vida dos cidadãos do continente, levando o avanço planejado e ordenado, para que o crescimento regional se desenvolva, levando em consideração as políticas ambientais e de mobilidade urbana com a integração territorial.

Carteira de empréstimos em US\$ milhões

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Total 2003-09	Em % por país em 2009
Argentina	175	60	257	580	204	411	649	2.336	7,5
Bolívia	619	499	523	397	275	560	511	3.384	5,9
Brasil	245	170	695	579	1.518	1.798	907	5.912	10,5
Colômbia	617	922	1.237	1.001	1.213	1.483	2.050	8.523	23,8
Equador	438	338	815	1.024	1.089	604	873	5.181	10,1
Paraguai	-	11	11	3	-	6	107	138	1,2
Peru	633	604	417	941	1.180	1.458	2.287	7.520	26,6
Uruguai	0	0	70	20	115	601	590	1.396	6,9
Venezuela	535	821	627	842	816	72	627	4.340	7,3
Total	3.262	3.425	4.652	5.387	6.410	6.993	8.601	38.730	100,0

Fonte: Alves (2011, p. 6)

Tabela 4 – Carteira de Empréstimos América Latina

Percebe-se que o Brasil vem buscando evoluir nos investimentos em infraestrutura, pois se localiza na terceira posição das nações sul americanas, que buscam empréstimos, porém devido á sua extensão territorial continental, estas ações terão de ser implementadas com maior intensidade por um período muito grande de tempo, para que, ao menos, conquiste-se o mínimo de competitividade.

3. Centros Logísticos Industriais Aduaneiros

O CLIA enquanto plataforma logística, poderá contribuir largamente, uma vez que possibilitará a utilização da estrutura especializada em armazenagem, movimentação, transporte e despacho aduaneiro, agilizando o processo de exportação e importação, tanto no embarque como nos despachos. Ainda, na importação de insumos através da plataforma poderá se dar num tempo muito menor que o normalmente praticado nos processos convencionais. Esta agilidade deverá impactar fortemente no fluxo de caixa das empresas, pois o tempo decorrido entre o pagamento dos insumos e a sua chegada, será minorado,

ocasionando redução de custos de capital e redução das necessidades de níveis de estoques muito altos. Ainda, a imobilização de capitais nos altos níveis de estoque, que pela morosidade verificada hoje nos processos de importação, obrigam as organizações a manterem estes estoques em níveis muito mais altos do que seria considerado como ponto ótimo.

A Medida Provisória 320, publicada no Diário Oficial da União, ditou novas regras de funcionamentos dos Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIA), que irão substituir os portos secos. Estes recintos terão duas classificações, zona primária e secundária, buscando um novo padrão de serviços aduaneiros e vigilância eletrônica, impondo novas responsabilidades aos operadores logísticos e administradores do CLIA no que se refere ao controle aduaneiro (RECEITA FEDERAL, 2010).

Um dos principais avanços tecnológicos do CLIA é sem dúvida a agilidade obtida no despacho aduaneiro e na realização das operações, os quais deverão conferir maior competitividade aos usuários da dita plataforma. Portanto, a agilidade prometida por parte da Receita Federal no tocante ao CLIA, vai ao encontro da necessidade e percepção de exportadores nacionais, que necessitam de todo esforço possível para que se tornem competitivos diante de um cenário internacional que premia a eficiência.

A partir da evolução de uma plataforma logística poder abrigar indústrias em seu interior, o grande atrativo que deverá influenciar uma indústria a se instalar em um CLIA, será a condição de estar em uma área neutra. Pois, até que uma mercadoria seja destinada ao mercado, seja interno ou externo, ficará livre de tributação. Então, somente no momento em que for dada a destinação de um lote de mercadorias é que deverá ser recolhido o tributo incidente e apropriado à sua classificação fiscal.

A gestão dos riscos de oportunidade poderá também propiciar a obtenção de vantagem competitiva, na medida em que possibilitar identificar alguns indicadores que poderão auxiliar no processo de tomada de decisão, elegendo pontos ótimos como parâmetros para tal. Baseando-se em dados e informações históricas, poderá ser construído um modelo singular para cada segmento de negócio, pois o que funciona para uma empresa, ou um setor, muito dificilmente funcionará em outra, devido às suas especificidades.

A relevância da gestão de riscos ainda não está muito bem disseminada entre as empresas nacionais, possivelmente estes gestores ainda não tenham se atentado para a sua importância, mas com as ameaças de entrantes no mercado, está se configurando num tema que poderá ser um diferencial importantíssimo na busca pela eficiência e competitividade (PORTER, 1997, p. 13).

A diminuição dos níveis de estoques possibilitada pelas reduções dos prazos de importação e exportação ao se utilizar a estrutura de um CLIA, poderá possibilitar uma drástica diminuição dos riscos, se considerarmos que um estoque em níveis maiores que o necessário, ocasiona aumento nos custos de gestão destes estoques, custos de capital e também nos riscos oportunizados por estes níveis elevados de estoques. Desta forma, operar somente a quantidade necessária indubitavelmente possibilita a redução de custos de movimentação, armazenagem e manutenção, e paralelamente, diminui os riscos, que por ocasião das supracitadas operações, sendo realizadas apenas nas medidas ideais, diminuem as oportunidades de acontecimentos indesejáveis e desnecessários à atividade industrial.

A aplicação desta gestão de riscos, que prega utilizar-se de níveis de estoques ideais, pode ser considerada como uma gestão inteligente e moderna, que oportuniza o ganho de produtividade e por consequência competitividade, contribuindo para fomentar a frenética busca pela excelência, determinada pela concorrência acirrada em todas as partes do mundo.

Neste sentido, os Tigres Asiáticos como Cingapura, Taiwan, Hong Kong e Coréia do Sul, dão exemplo de visão de futuro, que desde a década de 1970, através de políticas agressivas que visavam às exportações, prepararam a infraestrutura necessária para tal. Assim, desenvolveram parques industriais destinados às exportações, através de ações dos governos, que investiram fortemente em transportes, comunicação, energia, educação e qualificação profissional (FRANCISCO, 2011).

Os sistemas de transporte de mercadorias são caracterizados por transferências sequenciais de bens entre os pontos de origem e destino, geralmente definidos como nós. Atividades, tais como a consolidação, a triagem, armazenamento e transbordo entre veículos e modos de tráfego, são realizadas em nós. A globalização das cadeias de abastecimento implica que é, muitas vezes atraente para carregadores, terceirizar os serviços de valor acrescentado, tais como as alfândegas, embalagem ou sequenciamento de serviços de logística fornecidos em nós estrategicamente colocados (Roso et al 2009, p. 8).

O Porto Seco é um terminal intermodal terrestre diretamente ligado a um porto, com alta capacidade de tráfego como se estivesse diretamente ligada a um porto (ROSO et al. 2006, p. 5).

Esta é uma tendência verificada em muitos países pelo mundo, visto que, as empresas podem terceirizar as operações logísticas á especialistas, e assim dedicarem todo seu foco, às atividades inerentes a sua atividade fim, conseguindo concentrar seus esforços no que é realmente o seu negócio; assim, utilizando-se de estruturas logísticas especializadas, que as transferem competitividade nas operações logísticas.

Para Roso (2007, p.527), serviços logísticos como armazenagem, movimentação, depósito, manutenção de contentores, desembarço aduaneiro, dentre outros, devem equipar um porto seco. A qualidade da infraestrutura de acesso a um porto seco e a qualidade da interface rodoferroviária determina o desempenho do porto seco. Desta forma, a alta qualidade de transporte de e para o porto é, portanto, essencial. Assim, os portos secos são utilizados muito mais conscientemente como terminais terrestres convencionais, com o objetivo de melhorar a situação resultante do aumento dos fluxos de *containers*, e um foco na segurança e controle do uso da informação e comunicação.

A crescente utilização de *containers* por todo o mundo é a prova real de que as empresas possuem a clareza de que deverão se utilizar de todas as oportunidades disponíveis para alcançar a eficácia, assim, terceirizam os processos logísticos aos operadores logísticos, que como estruturas especializadas e dotadas de eficiência, reduzem os custos e os prazos de entrega, através da excelência verificada nas suas atividades e também, nos processos de desembarço aduaneiro.

Segundo Roso (2009b, p.340), o acesso terrestre á um porto pode se tornar um fator de geração de vantagem competitiva ou um ponto crítico de sucesso de um porto, dependendo da infraestrutura de acesso.

Sob este prisma, investimentos são necessários em todo o sistema logístico brasileiro, de forma que apesar do atraso verificado em todo o país, no que tange á infraestrutura, este será o único caminho que poderá levar as empresas nacionais á conseguirem se tornar mais competitivas dentro do comércio mundial globalizado, pois, deixarão desta forma de perder competitividade perante aos concorrentes mundiais.

Para Dadvar et al (2010, p. 22), um das bem sucedidas soluções com tantas experiências em todo o mundo é a implementação dos portos secos, como alternativa para os países em desenvolvimento, dada a falta de infraestrutura nos centros urbanos, que por vezes,

apresentam congestionamentos nos acessos aos portos, deixando explícito que os portos secos se configuram como soluções através da intermodalidade rodoferroviária e investimentos na infraestrutura de acesso rodoviário aos portos de interior ou portos secos.

Ainda segundo Dadvar et al (2010, p.30), segundo o relatório do Grupo IBI (2006) Análise de Terminais Terrestres de Contentores, três classificações foram adotadas com base em: orientação modal (marítimo, aéreo e ferroviário), distância do porto marítimo (distante, média e curta), e a principal, o tráfego (expansão do sistema existente, as exportações e importações).

4. Conclusões

O Brasil se configura hoje como um país em desenvolvimento, e desta forma não possui ainda uma infraestrutura desenvolvida para sustentar o crescimento econômico e comercial, que vem demonstrando estar em pleno aquecimento, mesmo em meio a seguidas crises econômicas mundiais, que vêm assolando economias de países muito mais sólidos.

Desta forma, padronizou-se chamar os custos gerados por esta falta de infraestrutura do país de Custo Brasil, que com certeza, penaliza os sistemas produtivos que incansavelmente buscam a eficiência, e mesmo assim, perdem competitividade quando enfrentam organizações servidas de todo o aparato necessário para dar-lhes agilidade e redução de custos; geralmente as localizadas em países desenvolvidos ou que ao menos se prepararam para o comércio exterior como os Tigres Asiáticos.

Quando se leva em consideração esta preparação para o crescimento, há que se considerar os países como a Cingapura, Taiwan, Hong Kong e Coreia do Sul, que mesmo em tempos de crises financeiras, guerras e incertezas, enxergaram que este era um caminho a ser trilhado, e investiram fortemente em infraestrutura, fato que os colocou em posição de vantagem quando os comparamos em termos de eficiência e custos logísticos, entregando maior competitividade às suas indústrias.

Ao se comparar os resultados de Cingapura com o Brasil, fica muito claro que, que a falta de infraestrutura brasileira, percebe-se que países com menor potencial de crescimento, não esperaram a formação dos gargalos de produção para que fosse investido em energia, comunicação, rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, como no Brasil, que no instante em que começou a incrementar a produção, foi prejudicado por apagões elétricos, aéreos, dos portos, de ferrovias, de rodovias.

Desta forma, os resultados da comparação dos índices de desenvolvimento econômico entre o Brasil e Cingapura, são tão favoráveis à Cingapura, que ao longo do tempo, vem demonstrando um crescimento sustentado e estratégico, que supera muitos países, que na teoria, possuem maior potencial de crescimento, porém na prática, não possuem infraestrutura para tal.

A China apesar do atraso na preparação do país para o crescimento, devido entre outros motivos ao regime de governo e por possuir até pouco tempo seu mercado fechado para o mundo, despertou e vem investindo quantias enormes em infraestrutura, pois perceberam que, será através da competitividade que dominarão o comércio mundial.

Assim, fica claro que não se imaginava que o Brasil, fosse um dia voltar a crescer, ou se era imaginado este crescimento, foi o descaso de governantes que ocasionou este despreparo das infraestruturas do país, fazendo com que, com muitos anos de atraso, ainda estejamos discutindo as Parcerias Público Privadas para que se possa tentar crescer como os Tigres

Asiáticos, que nunca pararam de investir na preparação dos países para o comércio exterior eficiente.

Esta falta de infraestrutura é verificada de forma geral na América do Sul como um todo, caracterizando um problema regional, que através de bancos de desenvolvimento regionais, tem se buscado diminuir este atraso, fomentando obras de infraestrutura e de ligação entre os países do bloco. Esta é uma ação que já vem demonstrando surtir efeitos, como as ligações de transmissão de energia, oleodutos, gasodutos, rodovias intercontinentais, entre outras.

Então, surge como alternativa às empresas nacionais, utilizar-se de portos secos, que são plataformas logísticas dotadas de eficiência e *know-how* para buscar superar estas dificuldades encontradas no momento de concorrer com empresas de países mais preparados e eficientes nos processos logísticos e dotados de infraestrutura de escoamento de produção para os mercados consumidores.

Estes portos secos no Brasil, são estruturas relativamente novas, mas pelo resultado que vêm oferecendo, se conformam em soluções competitivas, principalmente quando é levado em consideração os prazos de despacho aduaneiro e a intermodalidade.

Neste sentido, muitos países vêm buscando através de políticas públicas de incentivo à formação de centros industriais para que se utilizem das mesmas infraestruturas de exportação, formando assim lugares globais ou zonas de comércio internacional.

A partir deste novo conceito, comparando as possibilidades que existem no Brasil, a Medida Provisória nº 320, permite a criação destas zonas internacionais, que são os Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros, que entre outras vantagens, possibilita a instalação de indústrias dentro da plataforma logística, surgindo a possibilidade de importar insumos sem a obrigatoriedade de recolher impostos de importação, produzindo então com menor custo, e então, no momento da destinação do produto acabado, recolher-se-á apenas o imposto de exportação, conferindo maior competitividade às empresas nacionais, e também, configurando uma alternativa aos efeitos do Custo Brasil.

Referências

ALVES, R.M.; *Corporação Andina de Fomento: o financiamento da infraestrutura integradora Sulamericana e a participação do Brasil.* Boletim Meridiano 47 Vol. 12, n.123, jan-fev. 2011 p.3-13.

AMBROZIO, A. M. H. *Brasil se destaca no panorama do emprego no mundo.* BNDES Visão do Desenvolvimento, n. 61, p. 1-7, 18 mar. 2009.

AMBROZIO, A. M. H. *Cresce o emprego formal em todos os setores de atividade.* BNDES Visão do Desenvolvimento, n. 3, p. 1-6, 6 jul. 2006.

A TRIBUNA; *Falhas nos portos brasileiros prejudicam a exportação do país.* Jornal Impresso. A Tribuna. 14 Jul. 2011.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. *Investimento estrangeiro direto: tabelas — Censo 1995 e ingressos 1996 a 2000.* Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/rex/IED/Port/ingressos/htms/index1.asp?idpai=invedir>>. Acesso em: 10.3.2012.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. *Investimento estrangeiro direto: tabelas — Censos 1995/2000 e ingressos 001 a 2006* Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/rex/IED/Port/ingressos/htms/index2.asp?idpai=invedir>>. Acesso em: 19.6.2012.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. *Ingressos a partir de 2007.* Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/rex/IED/Port/Ingressos/planilhas/DivulgacaoAtividades07.xls>>. Acesso em: 1.3.2012.

DADVAR, GANJI, S.R.S; TANZIFI, M. *Feasibility of establishment of Dry Ports in the developing countries – the case of Iran.* Journal of Transportation Security. Vol. 4: p.19-33. 2011.

DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS, AUSTRALIAN GOVERNMENT, CER Joint Ministerial communiqué, various 2003 – 2010.

FRANCISCO, W. C. *Os Biocombustíveis*. Disponível em: <<http://www.brasilecola.com/geografia/biocombustiveis.htm>>. Acesso em: 24 nov. 2011.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. *Relatório Anual de Avaliação do Plano Plurianual 2004-2007. Ano base 2006*. p 04.

PORTER, M. E.. *Estratégia Competitiva - Técnicas para Análise de Indústrias e da Concorrência*. 7a ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. *Lucro Presumido*. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/publico/perguntao/dipj2011/capituloxiii-irpj-lucropresumido2011.pdf>>. Acesso em: 20.11.2011.

REVISTA CUSTO BRASIL. Retrieved May 5, 2011 from Revista Custo Brasil's website: <<http://www.revistacustobrasil.com.br/conceito.htm>>. Acesso em: 19.07.2012

ROSO, V. *Seaport inland access with and without a dry port – A comparison of two systems from an environmental perspective*. NOFOMA 2006 Conference, 08-09 June 2006, Oslo, Norway.

ROSO, V. *Emergence and significance of dry ports. Thesis for the degree of licentiate of engineering*. Göteborg: Chalmers University of Technology. 2006.

ROSO, V. *Evaluation of dry port concept from an environmental perspective: A note, Transportation Research Part D*. 12(7):523-527. 2007.

ROSO, V. *Factors influencing implementation of a dry port*. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management. Vol. 38 No. 10, pp. 782-798. 2008.

ROSO, V. *A Review of Dry Ports: Characteristics, Driving Forces and Impediments*. Proceedings of NOFOMA 2009, Conference held in June, in Jönköping, Sweden. 2009.

ROSO, V.; WOXENIUS, J.; LUMSDEN, K.; *The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland*. Journal of Transport Geography, v. 17, p. 338-345, 2009

ROSO, V., WOXENIUS, J. AND OLANDERSSON, G. *Organization of Swedish dry port terminals. A report in the EU Interreg project SustAccess*. Göteborg : Chalmers University of Technology. (Meddelande - Department of Logistics and Transportation, Chalmers University of Technology;123). 2006.

SILVA, L.S.S.S.; ZAMMAR, A.; YOSHINO, R.T.; KOVALESKI, J.L.; *Plataforma Logística em Ponta Grossa, perspectivas para Implantação*. Anais Enegep 2012.

UNCTAD — UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. *World Investment Report 2000 Cross-border mergers and acquisition and development*. New York: United Nations, 2000.