

Negócios

Journal of International Business

internacionais

FACULDADE DE GESTÃO E NEGÓCIOS DA UNIMEP • ANO 12 • Nº 28 JUNHO/2017 • ISSN 1679-0693

LÓGISTICA E ORGANIZAÇÕES



Revista de Negócios Internacionais

– Journal of International Business –

**UNIVERSIDADE METODISTA
DE PIRACICABA**

Reitor

MARCIO DE MORAIS

Faculdade de Gestão e Negócios

DORGIVAL HENRIQUE

Curso de Negócios Internacionais

ALINE GISELE ZANÃO BENATTO, COORDENADORA

Editora

ALINE GISELE ZANÃO BENATTO

Co-Editor

REGINA CÉLIA FARIA SIMÕES

Conselho Editorial

ALEXANDRE RODRIGUES DA SILVA

ANTONIO NELSON CORREIA FILHO

FABÍOLA CRISTINA R. DE OLIVEIRA

IVENS DE OLIVEIRA

MARIO CESAR B. PÓLIS

ROGÉRIO TEIXEIRA DA CRUZ

SANETE IRANI DE ANDRADE

Conselho Editorial Externo

ACÁCIA DE FÁTIMA VENTURA (FATEC)

ANABELLA BUSSO (UNR/ARGENTINA)

ANDERSON CÉSAR GOMES TEIXEIRA PELLEGRINO
(ESAMC)

ANDRÉA OLIVEIRA (MG)

CARLOS ARAVECHIA (CBTA)

CRISTIANO MORINI (UNICAMP)

DANIEL HENRIQUE DARIO CAPITANI (UNICAMP)

GABRIEL GRANÇO

GUSTAVO MARINI (UNR/ARGENTINA)

LEILA ROCHA PELLEGRINO (UNIVERSIDADE

PRESBITERIANA MACKENZIE)

LILIAN MALUF DE LIMA (ESALQ/USP)

VIVIAN HELENA CAPACLE CORREA (UNICAMP)

Revisão (português)

JULIANA SANT ANA CAMPOS

Revisão (inglês)

SAMIRA KRAIDE

SAMIRA SPOLIDÓRIO

Revisão (normas ABNT)

JULIANA SANT ANA CAMPOS

Produção Gráfica e Impressão

EQUILIBRIO EDITORA SOCIEDADE LTDA.

CARLOS TERRA (COORDENAÇÃO E EDITORAÇÃO
ELETRÔNICA)

JURACI VITTI (REVISÃO GRÁFICA)

REVISTA DE NEGÓCIOS INTERNACIONAIS

Piracicaba: n. 1 • maio 2003

Publicação periódica

Semestral

n. 28, junho 2017

1. Comércio Exterior – periódicos

ISSN 1679-0693

CDU 330.6

Administração e contato

Revista de Negócios Internacionais

<http://www.unimep.br/rni>

Rodovia do Açúcar, km. 156

Tel. (19) 3124-1506/1507

13.400-911 – Piracicaba, SP, Brasil

e-mail: rcsimoes@unimep.br

RNI é uma revista dedicada à publicação de trabalhos acadêmicos e pesquisas desenvolvidas por alunos e professores. A área de atuação é a dos negócios entre países, sob suas diferentes abordagens: comercial, organizacional, mercadológica, logística, legal, aduaneira, cambial, financeira, burocrática e contábil.

The Journal of International Business is destined to communicate scientific works produced by students and professors. Its focused area is business around the world by different approaches in areas as commercial, organizational, marketing, logistics, legal, customs, exchange, financial, bureaucratic and accountancy.

ANO XII. Nº 28 Junho 2017

O Curso de Negócios Internacionais, com criação autorizada pelo Conselho Universitário em 17/09/2007, conforme Resolução Conselho Universitário (Consun) número 13/07 foi reconhecimento pelo MEC pela Portaria 277 de 14/12/2012. O curso propicia a formação de profissionais com capacidade para tomada de decisões relativas às diversas áreas dos negócios internacionais, que incluam no âmbito de sua atuação: domínio de línguas estrangeiras, visão sistêmica dos negócios nacionais e internacionais e conjuntura internacional, compromisso com valores éticos e capacidade de análise e compreensão do momento político, social e econômico do país.

O Núcleo Docente Estruturante (NDE) assessora o Conselho de Curso, cuja composição e atribuição estão estabelecidas na Resolução do Conselho Universitário (Consun) número 102/10 emitida em conformidade com o que determina a Resolução da CONAES número 1, de 17/06/2010. De acordo com a Resolução, é competência do NDE: acompanhar o processo de concepção, consolidação e contínua atualização do Projeto Político Pedagógico do Curso; consolidar o perfil profissional do egresso; zelar pela integração curricular interdisciplinar e indicar formas de incentivo ao desenvolvimento de linhas de pesquisa e extensão.

No caso do Curso de Negócios Internacionais, ao lado do Conselho de Curso, tem auxiliado de forma competente o processo de análise do Projeto Pedagógico. Com responsabilidade e maturidade o NDE tem trabalhado colaborando com as discussões que culminaram com os procedimentos pedagógicos delineados no Projeto Político Pedagógico, buscando atender ao perfil profissional específico do formando em Negócios Internacionais, respeitando as recomendações aprovadas pelo Conselho de Ensino, Pesquisa e Extensão (Consepe).

O NDE do Curso de Negócios Internacionais, formado por cinco professores, é responsável pela implantação e consolidação do Projeto Político Pedagógico do Curso, implementado as atividades já consolidadas no âmbito do referido. Assim, o NDE e o Conselho de Curso oferecem anualmente aos alunos as seguintes atividades: a) Visita Técnica ao Porto de Santos; b) Visita Técnica ao Aeroporto de Viracopos; c) Visita Técnica ao Terminal Multimodal da Rumo Logística em Sumaré; d) Cursos extracurriculares; e) Palestras; f) Intercâmbios; g) Concurso de Monografias; h) Semana de Estudos Internacionais; i) Dia das Nações no contexto da Mostra Acadêmica, entre outros.

Após esse pequeno relato sobre o Curso de Negócios Internacionais, este editorial irá apresentar mais um número da Revista de Negócios Internacionais, da Faculdade de Gestão e Negócios da Universidade Metodista de Piracicaba (Unimep).

A Revista de Negócios Internacionais (RNI) chega ao seu vigésimo oitavo número contando com artigos de professores e docentes do Curso de Negócios Internacionais, elaborados na disciplina “Trabalho de Conclusão de Curso”, contemplando as áreas das atividades de monografia junto ao referido curso e também de docentes de outras instituições.

Os temas desta edição contemplam os alguns assuntos tratados em Cursos de Negócios Internacionais, daí a opção pela temática **“Logística e Organizações”**. Há sete artigos que tratam de questões relacionadas ao tema: a) Programas brasileiros de investimento em logística e suas interações no comércio exterior e na competitividade; b) A Utilização de Instrumentos de Derivativos Cambiais no Processo de Exportação; c) Estratégias adotadas na Gestão da Cadeia de Suprimentos no contexto de recessão econômica brasileira: análise do Setor de Autopeças; d) Relação entre os custos de manufatura, investimento direto externo e formação bruta de capital fixo no Brasil, entre 2004 e 2014; e) Sustentabilidade corporativa: o impacto da adoção de práticas sustentáveis na gestão das cadeias de suprimentos das empresas multinacionais; f) Ten-

dências e desafios da exportação do agronegócio brasileiro pós crise de 2008; g) Aduana e Gestão de Riscos Aduaneiros: considerações sobre os ilícitos do comércio internacional

Finalizando, agradeço os professores orientadores que participaram do desenvolvimento das atividades de monografias no ano de 2017, e que incentivaram seus alunos a enviarem artigos sobre as diversas temáticas propostas no intuito de subsidiar a Revista de Negócios Internacionais.

Este número da Revista de Negócios Internacionais contou com o apoio do MBA em Negócios Internacionais e Comércio Exterior, com a EMME School.

ALINE GISELE ZANÃO BENATTO

*Coordenadora do Curso de Negócios Internacionais (NI) e
Curso Superior de Tecnologia em Comércio Exterior (COMEX)*

Programas brasileiros de investimento em logística e suas interações no comércio exterior e na competitividade

PROFA. DRA. ALINE GISELE ZANÃO BENATTO
agbenatt@unimep.br

LEANDRO GUIDOLIM
leandro.guidolim@gmail.com

Resumo: O presente trabalho aborda a importância e a necessidade de uma infraestrutura logística adequada no Brasil, objetivando apresentar um panorama geral do comércio exterior brasileiro, a importância da logística internacional e de sua infraestrutura no país e, através de realizações de programas nacionais de investimentos para esta área, mostrar o desenvolvimento na matriz de transporte brasileira e na competitividade externa. Através de pesquisas bibliográficas, foi possível verificar que os programas de investimentos do governo federal resultaram em melhorias de infraestrutura logística no Brasil.

Palavras-chave: Investimentos. Logística. Comércio exterior. Competitividade.

Abstract: The present work discusses the importance and necessity of an adequate logistics infrastructure in Brazil, aiming to provide an overview of the Brazilian foreign trade, of the importance of international logistics and its infrastructure in the country and, through national investment programs achievements in this area, to show the development in the Brazilian transportation matrix and external competitiveness. Through bibliographic research, it was possible to verify that the federal government's investment programs resulted in improvements in logistics infrastructure in Brazil.

Keywords: Investments. Logistic. Foreign trade. Competitivity.

1. INTRODUÇÃO

O Brasil é considerado por muitos, num âmbito geral, como um dos principais países em desenvolvimento com grande potencial de crescimento no mundo e está entre os trinta maiores exportadores do planeta (WORLD TRADE ORGANIZATION - WTO, 2015). Mas, apesar de todos estes números que até podem ser considerados favoráveis, ainda existem grandes barreiras na infraestrutura logística no país, especialmente na estrutura física, na qualidade dos modais de transporte, nas ineficiências operacionais, dentre vários outros impasses que afetam, diretamente e indiretamente, na competitividade do país no mercado global.

Toda essa carência de infraestrutura na logística brasileira acarreta em uma série de aumento de custos e despesas, principalmente os internos, e na

falta de confiabilidade dos compradores externos que demandam cada vez mais a agilidade de entrega e qualidade de seus produtos.

O Brasil investiu, desde 2007, em infraestrutura logística com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) que visava estimular o crescimento da economia do país por meio de obras de infraestrutura nas rodovias, portos, ferrovias, aeroportos e afins.

Também, como medida de melhoria, o governo federal lançou, no início de 2015, a nova fase do Programa de Investimentos em Logística (PIL) que fornecerá, para os setores de transporte e logística, investimentos e concessões para a modernização de estruturas em portos, aeroportos, rodovias e ferrovias para que atendam, de forma mais eficiente, as necessidades logísticas do país.

Estas medidas permitiram, e ainda vão permitir, que o Brasil volte a enxugar seus custos, melhorando resultados nas operações de comércio exterior e a melhorar as negociações de suas exportações e importações, sejam elas de produtos como commodities ou de produtos de alto valor agregado. Consequentemente trazendo crescimento econômico e posição competitiva frente a países concorrentes do mercado mundial e atraindo bons olhos para o país que sofre com a crise econômica no atual momento.

Desta forma, a questão a ser respondida ao longo do estudo é: quais melhorias a implantação de programas de investimento em logística no Brasil podem trazer para o comércio exterior brasileiro beneficiando sua competitividade no mercado global?

Justificado pela importância e necessidade que o Brasil tem de conseguir cada vez mais meios de competir no mercado internacional, defende-se como hipótese que, se implantados, programas de investimentos em logística contribuirão para a infraestrutura logística brasileira com melhorias de instalações, melhorias em processos, diminuição de custos e aumento de competitividade, uma vez que este trabalho tem como objetivo apresentar como o comércio e a infraestrutura logística são afetados por programas nacionais de investimento.

Em paralelo, será abordado um panorama do comércio exterior brasileiro, a logística e suas funções, os modais de transporte e dois programas nacionais de investimento.

A metodologia utilizada neste estudo foi a pesquisa bibliográfica em fonte secundária como livros, periódicos, teses e sites de entidades governamentais.

2. O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

O comércio internacional baseia-se na troca de bens e serviços entre os países que é resultado das divisões do trabalho e das vantagens competitivas entre os países (MALUF, 2000). E também, segundo o mesmo autor, tem como objetivo o desenvolvimento das nações através das trocas comerciais.

No que se refere ao comércio exterior brasileiro, com base nos dados do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) deu-se início em meados de 1808, no século XIX, quando o país ainda era uma colônia portuguesa.

Desde então, através principalmente de produtos agrícolas como café, açúcar, algodão e cacau a exportação do Brasil foi desenvolvendo-se, passando por períodos de avanço da indústria nacional e entrada de produtos manufaturados na pauta exportadora.

A abertura comercial na década de 90 e a criação da Organização Mundial do Comércio para melhor regulamentação do comércio global reformulou os incentivos ao comércio, aumentando os fluxos comerciais.

Sendo assim, a partir de 2000, o país vinha com expectativas de grandes mudanças para trabalhar de forma mais favorável com os benefícios do comércio internacional, conseguindo usufruir de uma conjuntura altamente positiva, com acelerado crescimento do comércio mundial e trazendo benefícios para as exportações brasileiras.

A crise de 2008 atingiu o Brasil fazendo com que o país sentisse o impacto com escassez de financiamentos, redução de produção industrial, queda nos preços internacionais que fez com que o volume de exportações brasileiras diminuísse, mas não com a intensidade que se temia.

Resumindo os últimos cinco anos, é perceptível que os valores de exportação e importação da balança comercial, que mostram o resultado de um superávit ou déficit em uma economia, foram caindo ao longo deste período. Após o crescimento em 2011, o volume das exportações brasileiras foi caindo ao longo dos anos, especialmente no período de 2012. Já o ano de 2014 foi marcado pelo início da recessão da economia brasileira e cresceu apenas 0,1%.

A falta de investimentos foi intensificando-se de forma acentuada. A indústria encolheu apesar de todas as medidas protecionistas e dos pacotes de estímulos realizados pelo governo, o que produziu insegurança para os investidores do país, gerando ondas de pessimismo e desconfiança em todos os setores, levando a estagnação da economia.

Apesar de o saldo voltar a ser positivo em 2015, é totalmente perceptível a redução do volume da economia como um todo em que exportações e importações caíram desde 2011.

Todo esse cenário econômico que o Brasil vem enfrentando permite entender e mostrar como a

falta de investimentos nos diversos segmentos, inclusive na logística, afeta as operações de comércio exterior em que nem os planos de investimentos conseguem agir de forma plena, pois não há movimentação econômica suficiente para o andamento de planos como este.

3. A LOGÍSTICA E A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES BRASILEIRA

Segundo Ballou (1993), a logística tem como objetivo providenciar bens e serviços corretos, no lugar certo, no tempo exato e na condição desejada ao menor custo possível e a busca em minimizar os custos e os tempos, em maximizar a qualidade e a segurança nas tarefas de planejamento, projeto, realização, controle, armazenamento, distribuição e transporte representa toda a lógica matemática da logística, de acordo com Lopez e Gama (2010).

Através dos diversos modais de transporte, junto com fatores como armazenagem, qualidade, movimentações etc., são realizadas as transferências de produtos e serviços do ponto de origem até o ponto de destino, técnica conhecida como logística de transporte (KEEDI, 2007).

3.1 Infraestrutura e logística

Atualmente, o Brasil trabalha com os modais de transporte rodoviário, aquaviário, ferroviário, aéreo e dutoviário, formando uma matriz de transporte que, equilibrada, afeta diretamente na competitividade em relação aos custos e na qualidade da infraestrutura de qualquer país.

O modal rodoviário, segundo Keedi (2007), possui pequena representatividade no comércio exterior brasileiro, porém dispõe de grande importância no transporte interno. Segundo o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (2016), esse modal de transporte é utilizado para o transporte de mercadorias e pessoas por veículos automotores (ônibus, caminhões, veículos de passeio etc.). Em relação à infraestrutura brasileira para com esse modal, o país enfrenta inúmeros desafios, como o fato de a malha viária ser altamente precária, com problemas nas pavimentações, sinalizações e geometria das vias.

O modal aquaviário, também segundo Keedi (2007), tem grande importância para o comércio ex-

terior brasileiro, sendo o mais utilizando fisicamente nas cargas de exportação e importação. Em compensação, nas trocas comerciais entre países com pequenas distâncias entre si, ou que não possuem saídas para o mar ou oceano, a sua importância é menor.

Em relação ao transporte aéreo, a sua principal vantagem é a maior rapidez, o que facilita a utilização de estratégias como *just in time* com a consequente redução dos custos de estoque e sua influência no capital de giro, por isso é o modal mais indicado para mercadorias de alto valor e pouco peso/volume e também para mercadorias urgentes (VIEIRA, 2003).

O transporte ferroviário, por sua vez, é o realizado sobre linhas férreas para transportar pessoas e mercadorias. As mercadorias que são transportadas neste modal são geralmente de baixo valor agregado e de grandes quantidades como, por exemplo, minérios, produtos agrícolas, fertilizantes, carvão, derivados de petróleo etc. (Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Portos e Aviação Civil, 2014).

Quando o assunto é infraestrutura, apesar dos desenvolvimentos realizados no transporte ferroviário, dos consequentes ganhos em eficiência ao longo dos anos e do aumento de demanda, existe ainda muito a ser feito neste setor da logística brasileira, tanto em âmbito nacional como internacional.

Já as dutovias brasileiras, definidas como o transporte de granéis, apesar de representativas, estão concentradas em poucas empresas e têm uma participação pequena em relação à matriz geral de transportes.

3.2 Competitividade logística

Por meio das exportações, qualquer país procura distribuir uma parte de sua produção, possibilitando maiores condições de desenvolvimento da sua economia e uma integração maior dentro da economia global (KEEDI, 2007).

O mesmo autor complementa que uma logística de transportes bem estruturada, com base nas importantes variáveis dentro do processo logístico, pode representar lucratividade ou prejuízo nas atividades comerciais, devido à transferência de mercadorias de um lugar para o outro no melhor custo,

tempo e qualidade possível. Este sempre foi o maior desejo perseguido na contínua busca da melhoria dos preços e serviços, trazendo por consequência o aperfeiçoamento da competitividade.

A falta de uma infraestrutura de transporte eficaz em determinado país pode repercutir significativamente no comércio internacional, desta forma, investimentos na área de logística é extremamente necessário para reduzir os gastos e aprimorar a competitividade das exportações de um país. (KORINEK; SOURDIN, 2011).

A competitividade pode ser medida pelo desempenho e pela eficiência, segundo Ferraz, Kupfer e Haguenaer (1996). Por meio da questão do desempenho é revelada a competitividade de uma empresa pela sua participação, ou inserção, no mercado interno ou externo. Já a eficiência é um indicador de competitividade potencial que mostra a capacidade de uma empresa em converter seus insumos em produtos de máxima rentabilidade.

Contudo, para os mesmos autores, desempenho e eficiência não conseguem explicar competitividade como essência, sendo então a capacidade de formular e implementar estratégias concorrenciais.

4. OS PLANOS DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA DO BRASIL

O Brasil já começou a colocar em prática certas providências objetivando melhorias na infraestrutura e logística dos transportes do país. Entre os anos de 2008 a 2011 foram investidos R\$ 359,4 bilhões no setor de infraestrutura, sendo 40 bilhões em rodovias, 27,2 bilhões em ferrovias, 9,7 bilhões em portos e 3,4 bilhões em aeroportos. Posteriormente, no ano de 2012, foram investidos 125,1 bilhões em infraestrutura, seguido por 127,9 bilhões em 2013 (BNDES, 2014).

Foi dado início a dois planos de investimentos para o Brasil, o primeiro foi o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e o segundo o PIL (Programa de Investimentos em Logística), ambos voltados para o crescimento da infraestrutura brasileira, em especial a logística.

Criado no ano de 2007 e dividido em três fases, PAC 1 (2007-2010), PAC 2 (2011-2014) e PAC 3 (2015-2018), o Programa de Aceleração do

Crescimento (PAC) promoveu a retomada dos planejamentos e também das execuções das obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do Brasil, contribuindo para o acontecimento de um desenvolvimento rápido, eficiente e também sustentável (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2016).

Na área de logística, ao final desse período, a previsão era chegar a R\$ 65,4 bilhões em ações concluídas, excluindo o que ficaria para pós 2010, do PAC 1. O aproveitamento do PAC 1 trazia expectativas positivas para os gargalos da infraestrutura logística nacional e teve continuidade com o PAC 2 que deu andamento a investimentos em infraestrutura.

O PAC 2, em sua concepção, possuía previsões otimistas em relação ao que era previsto no final de 2014, execução de 96,5% das obras, o equivalente a R\$ 1,066 trilhão e 99,7% do valor global calculado até o final de 2014 em ações concluídas, superando a primeira fase do plano em 72%. E no que diz respeito à infraestrutura logística, o PAC 2 previa concluir R\$ 66,9 bilhões em empreendimentos em todo o Brasil (PORTAL BRASIL, 2015).

Após o ano de 2014, o PAC entra em sua terceira (e atual) fase, já tendo contribuído para a logística de transportes nacional, porém com muitas obras em andamento e longe de serem finalizadas.

Até junho de 2016, os investimentos executados pelo PAC somavam-se R\$ 364,6 bilhões, o que significa 35,1% dos R\$ 1,04 trilhão estimado para ser investido neste período (SECRETARIA DO DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA, 2016). E em relação ao eixo de infraestrutura logística, no período 2015 a 2016 já foram concluídos 8,8 bilhões de investimentos.

É plausível dizer que os investimentos realizados no âmbito do PAC possuem grande importância no fortalecimento dos alicerces para o crescimento sustentável do país. O cenário é bastante positivo, com investimentos vultosos em setores estratégicos como os transportes. Porém, os inúmeros atrasos na implantação das ações do programa inviabilizam a finalização de algumas das grandes obras estruturantes e representam risco à consecução da totalidade

dos investimentos previstos e à contribuição do PAC para o crescimento da economia.

Em paralelo, o Programa de Investimentos em Logística (PIL) é um projeto do Governo Federal, lançado em 15 de agosto de 2012, que visa aumentar a malha rodoviária e ferroviária de forma a adequá-la às grandezas geográficas brasileiras, trazendo uma logística mais eficiente e maior modicidade tarifária.

Segundo o Programa de Investimento em Logística 2015-2018, apresentado em junho de 2015 pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, a retomada do crescimento econômico do Brasil depende de mais investimentos em infraestrutura. O programa objetiva investimentos projetados para os anos 2015-2018 de R\$ 198,4 bilhões, sendo R\$ 66,1 bilhões em rodovias, R\$ 86,4 bilhões em ferrovias, R\$ 37,4 bilhões em portos e R\$ 8,5 bilhões em aeroportos (Ministério do Planejamento, 2015).

Essas etapas de concessões no transporte até então são perspectivas de melhorias à infraestrutura e à logística do país para os próximos anos. O Brasil depende de investimentos para aumentar sua posição no comércio, ampliar a competitividade econômica pela redução de custos, aumentar a eficácia das cadeias produtivas nacionais e ampliar a qualidade de vida e oportunidades de comércio internacional.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O intuito deste trabalho foi verificar a importância do Brasil em possuir um cenário de infraestrutura logística melhor, que forneça maiores viabilidades e aplicações de tecnologia para a realização de operações de comércio e que assim consiga, cada vez mais, meios de competir no comércio internacional, alavancando sua posição e melhorando seus resultados como economia no contexto internacional.

Durante o seu desenvolvimento, foram apresentados dados do comércio exterior brasileiro e pôde-se observar que o país desenvolveu-se ao longo de décadas e, recentemente, manteve-se de forma relativamente tranquila na época de crise mundial e que, nos últimos anos, começou a passar por dificuldades, enfrentando recessão, recuos de crescimento, índices de desenvolvimento negativos que resulta-

ram em uma crise econômica nacional carente de investimentos, especialmente em logística que viabiliza novas oportunidades de crescimento.

A logística, como papel fundamental para desenvolvimento em competitividade no comércio internacional, é considerada uma ferramenta indispensável para atividades empresariais para gerir toda uma cadeia de custos e resultados produtivos.

A infraestrutura, nesse contexto, é um dos principais gargalos que o país enfrenta em transportes e em instalações, mesmo o Brasil sendo um grande mercado global. O comércio sofre com esse obstáculo, gerando atrasos para o crescimento do país, pois não consegue atender demandas maiores, uma vez que não tem capacidade para tal, como consequência, é possível notar as dificuldades que cada modal de transporte possui e que precisam ser melhoradas, já que todos estes entraves enfrentados na infraestrutura e na logística causam aumento de custos e ineficiência nos modais de transporte.

Em suma, a competitividade buscada pelo Brasil, para alcançar desenvolvimento, integração comercial e crescimento econômico acaba sendo afetada, fazendo com que os produtos brasileiros exportados não atendam, de forma adequada, o comércio externo, pois sem uma estrutura satisfatória de logística de transportes a atividade comercial não flui adequadamente, afetando os preços e qualidade dos bens e serviços.

Isso porque a competitividade é diretamente ligada à eficiência de qualquer empresa, de qualquer organização, de qualquer país. É preciso competir e o investimento em logística, como obtenção de vantagens, pode ser o caminho para a diferenciação do país na ótica internacional que está disposta a obter melhores produtos e melhores preços que permitam alavancar a eficiência e a eficácia dos processos logísticos e, por consequência, o processo de crescimento da economia brasileira.

Diante dessa necessidade, o trabalho apresentou dois programas do governo federal brasileiro em prol de investimentos no setor logístico para o desenvolvimento e crescimento do país. O primeiro foi o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e depois o PIL (Programa de Investimentos em Logística) que é basicamente um plano de aumento

de investimentos públicos e privados, principalmente por meio de concessões, para que as infraestruturas sejam melhores exploradas e aperfeiçoadas.

De acordo com o trabalho, verifica-se que a hipótese levantada é verdadeira, uma vez que os programas contribuíram e ainda contribuirão com investimentos, porém não foram efetuados de forma plena, com inúmeros resultados a serem alcançados.

O objetivo geral foi atendido, mostrando desde um histórico do comércio externo brasileiro à situação atual em que as operações de comércio e a infraestrutura logística são impactadas pelos programas nacionais que o governo possui, mostrando os empreendimentos realizados e os que ainda serão efetuados ao longo dos próximos anos.

Os objetivos específicos foram atendidos dentro de cada capítulo, com uma ideia geral do comércio exterior brasileiro, com apresentação de conceitos de logística e suas funções nas organizações, as características dos modais de transporte, a matriz de transporte do país e como tudo isso faz parte do processo de competitividade brasileira no mercado externo, levando em conta as ideias iniciais e realização de planos de investimentos do governo federal do Brasil.

A problemática foi devidamente estudada dentro do trabalho, tornando se mais evidente no terceiro capítulo em que os resultados obtidos até então com os planos governamentais do Brasil ficam evidentes.

Como sugestão de continuidade de pesquisa, o Brasil, neste ano, iniciará novos projetos de investimento em infraestrutura nacional (inclusive em logística), que sugere nova visão, novo conceito e nova forma de trabalho que merecem atenção para os próximos anos.

REFERÊNCIAS

BALLOU, R. H. **Logística Empresarial: Transportes, Administração de Materiais e Distribuição Física**. São Paulo. Atlas, 1993.

BNDES, Banco Nacional do Desenvolvimento. **Perspectivas do Investimento 2015-2018 e Pano-ramas Setoriais**. BNDES, APE/DEPEQ e Comitê de Análise Setorial. Rio de Janeiro, p. 1-3, 2014.

BRASIL. **Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Portos e Aviação Civil**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/>>. Acesso em 7 e jun. 2016.

BRASIL. **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/>>. Acesso em 15 de mar. 2016.

BRASIL. **Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão**. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/apresentacoes/programa-de-aceleracao-do-crescimento-pac>>. Acesso em 16 de ago. 2016.

BRASIL. **SDI. Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura**. Disponível em: < <http://www.planejamento.gov.br/acesso-a-informacao/institucional/unidades/secretaria-de-desenvolvimento-da-infraestrutura>>. Acesso em 16 de ago. 2016.

BRASIL. **Portal Brasil**. Disponível em: < <http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2015/01/pac-2-completa-quatro-anos-de-investimentos-estrategicos-no-pais>>. Acesso em 05 de ago. 2016

FERRAZ, J. C.; KUPFER, D.; HAGUENAUER, L. **Competitividade e padrões e concorrência**. Made in Brasil: desafios competitivos para a indústria. Rio de Janeiro: Campus, 1996.

KEEDI, S. **Logística de transporte internacional**. Veículo prático de competitividade. São Paulo. Aduaneiras, 2007.

KORINEK, J., SOURDIN, P. **To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating?** Trade Policy Working Papers, No. 108, OECD Publishing, 2011.

LOPEZ, J. M. C.; GAMA, M. **Comércio Exterior Competitivo**. 4 ed. São Paulo. Aduaneiras, 2010.

MALUF, S. N. **Administrando o Comércio Exterior do Brasil**. São Paulo. Aduaneiras, 2000.

VIEIRA, G. B. B. **Transporte Internacional de Cargas**. 2 ed. São Paulo. Aduaneiras, 2003.

WTO. **World Trade Organization**. Disponível em: <https://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/brasil_e.htm>. Acesso em 15 de mar 2016.

A Utilização de Instrumentos de Derivativos Cambiais no Processo de Exportação

PROF. MS. PAULO ROBERTO PALAURO
ppalauro@unimep.br

LEONARDO ESTEVÃO DOS SANTOS
leonardoestevao2008@hotmail.com

Resumo: A oscilação da taxa de câmbio no mercado interno e externo pode trazer às empresas, que possuem cultura exportadora, grandes vantagens e desvantagens, fator este que leva estas organizações a adotarem estratégias de gestão de risco. O mercado de derivativos oferece inúmeras opções de *hedge*, possibilitando ao administrador adequar cada operação de acordo com a estratégia da empresa. Em termos de resultado, o presente artigo permitiu, de forma prática, identificar e analisar os principais instrumentos de *hedge* utilizados pelas grandes organizações exportadoras do Brasil. Para esta verificação, foi realizada uma pesquisa bibliográfica para o conteúdo teórico e foram selecionadas quinze empresas de grande porte por meio da pesquisa documental no site do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, constituídas sob a forma de sociedade anônima de capital aberto e que divulgam suas demonstrações financeiras na BM&FBovespa.

Palavras-chave: Mercado de Câmbio. Exportação. *Hedge*.

Abstract: The fluctuation of the exchange rate on the domestic and foreign markets can bring to companies, that have large export culture, advantages and disadvantages, a factor that leads these organizations to adopt risk management strategies. The derivatives market offers numerous hedge options, allowing the administrator to tailor each operation according to the company's strategy. In terms of results, this article allowed a practical way to identify and analyze the main hedging instruments used by major exporting organizations in Brazil. For this check, a literature search for the theoretical content and were selected fifteen large companies through documentary research in the Ministry of Development site that was conducted, Industry and Foreign Trade, incorporated as a corporation publicly traded and disclose its financial statements on the BM & FBovespa.

Keywords: *Foreign Exchange Market. Exportation. Hedge.*

1. INTRODUÇÃO

A exportação é em uma importante atividade das organizações que destinam seus bens ao mercado externo. As empresas exportadoras deparam-se com vários riscos neste processo, principalmente o risco cambial, atrelados às receitas de exportação (TORRENT, 2012).

A finalidade dos instrumentos de derivativos é justamente minimizar as possíveis consequências da taxa de câmbio em uma transação internacional. Dessa forma, o objetivo desta pesquisa é identificar e analisar os instrumentos financeiros de proteção cambial que as empresas não financeiras adotam

para proteger suas receitas de exportação, abordando o mercado de câmbio e os aspectos teóricos do mercado de derivativos para realizar esta análise.

O estudo do mercado de câmbio e sua relação com o mercado de derivativos é de grande relevância em uma época na qual, com o advento da globalização, as transações financeiras internacionais são intensas, tornando as economias nacionais mais próximas e dependentes do comércio exterior. Além disso, este trabalho acadêmico possibilita que a análise dos instrumentos de proteção cambial seja útil para outras empresas, que atuam ou atuarão no co-

mércio internacional, a fim de reduzir os riscos em suas receitas de exportação.

2. MERCADO DE CÂMBIO

O mercado de câmbio se constitui na determinação de moeda estrangeira em moeda nacional (BRASIL, 2014). Para Carmo et al. (2006), a determinação da taxa de câmbio no curto prazo acontece pela oferta e demanda de divisas no país e pela política cambial determinada pelas autoridades monetárias.

No Brasil, as transações de compra e venda de moeda estrangeira organizam-se em três mercados principais: o mercado primário, o secundário ou interbancário e o mercado futuro (BRASIL, 2006).

O mercado primário de câmbio consiste nas transações realizadas entre instituições financeiras autorizadas pelo Banco Central e seus clientes, agentes residentes e não residentes. É nesse segmento que se realizam transações primárias de divisas como exportações, importações, investimentos e turismo (BRASIL, 2006). Segundo Prates (2009), atuam nesse mercado três grupos principais: os bancos que possuem carteira de câmbio (corretoras e agências de turismo), os clientes (pessoas físicas) e o Banco Central, regulamentando e supervisionando as operações cambiais.

O mercado secundário é a interação entre bancos com o objetivo de ajustar a posição de câmbio (ROSSI, 2016) que é afetada passivamente por todas as operações de compra e venda no mercado primário (PRATES, 2009). E o mercado futuro ou de derivativos de câmbio visa principalmente fornecer *hedge* para os agentes.

2.1 Exportação e Risco Cambial

Para Lopez e Gama (2011) o conceito de exportação pode ser subdividido em três fases: comercial, aduaneira e a cambial que, de acordo com González (2006) consiste na celebração das operações cambiais entre clientes exportadores e bancos autorizados.

Ao executar um processo de exportação, as empresas devem se atentar para o impacto da variação cambial nas transações financeiras (TORRENT, 2012). O estudo da variação cambial pode abranger

vários aspectos como a intervenção do BACEN no mercado de câmbio, a perda ou ganho de caixa da organização e a ação dos especuladores (TORRENT, 2012), tentando auferir lucro com as expectativas do mercado (CARBAUGH, 2004).

A análise do risco cambial deve ser procedimento crucial para as empresas exportadoras (CZINKOTA; RONKAINEN, 2008), pois uma diminuição na taxa de câmbio (valorização) pode expressar redução nos resultados.

3. MERCADO DE DERIVATIVOS

Derivativos são ativos cujo valor é determinado por outro ativo ou por outro mercado (CARMO; MARIANO, 2006). A expansão e a consolidação desse mercado permitem uma gama de operações de cobertura de riscos e oferecem margem à especulação. É na BM&FBovespa (Bolsa de Mercados e Futuros) que se negocia os contratos de derivativos (BM&FBOVESPA, 2007), sendo classificado em três tipos: derivativos agropecuários, derivativos de energia e climáticos e derivativos financeiros.

O mercado de derivativos é dividido em quatro grandes mercados: termo, opções, *swaps* e futuro. O **mercado a termo** consiste no comprometimento dos negociadores em comprar ou vender bens e ativos a um preço prefixado e com data futura para liquidação (BM&FBOVESPA, 2007).

Já o **mercado de *swaps*** é um acordo entre duas partes para troca de risco de uma posição ativa (credora) ou passiva (devedora) em data futura, com critérios preestabelecidos (BM&FBOVESPA, 2007) que tem por objetivo adequar fluxos de caixa (CLIMENI; KIMURA, 2008).

O **mercado de opções** é o direito de comprar ou vender ativos por preço determinado, com liquidação em data futura (BM&FBOVESPA, 2007). Esse mercado é dividido em dois tipos: *call* e *put*. Na opção de compra (*call*) o titular adquire o direito de comprar o ativo por preço fixo e em data futura, pagando ao lançador o valor chamado prêmio na data de liquidação. Na opção de venda (*put*) o titular garante o direito de vender o ativo a um preço fixo e predeterminado (IDOETA, 2009).

O último tipo é o **mercado futuro** que é semelhante ao mercado a termo, porém os compro-

missos são ajustados diariamente a fim de corrigir perdas e ganhos (BM&FBOVESPA, 2007), fazendo-se necessária uma margem de garantia para assegurar o cumprimento das obrigações por parte do agente com os ajustes (BM&FBOVESPA, 2007).

3.1 Operações de *Hedge*, Especulação e Gestão de Risco

A teoria financeira averigua que a gestão dos riscos com instrumentos de derivativos por parte das empresas corrige possíveis imperfeições de mercado (FROOT; SCHARFSTEIN; STEIN, 1993 *apud* LOPES; SHOZER; SHENG, 2013). Os instrumentos de derivativos são de extrema importância para o mercado financeiro internacional, movimentando expressiva quantidade de moeda por todo o mundo (DARÓS; BORBA, 2005).

A operação de *hedge*, segundo Eiteman, Stonehill e Moffett (2013) refere-se ao gerenciamento de exposições cambiais. Ao fazer *hedge*, o agente econômico assume uma posição, adquirindo um fluxo de caixa, um ativo ou um contrato, que oscilará em valor até a data de vencimento e neutralizará um aumento ou uma diminuição no valor de uma posição existente (STONEHILL; EITEMAN; MOFFETT, 2013). As operações de *hedge* permitem ainda a maximização do valor da empresa, além de outras vantagens como a redução nos riscos de fluxo de caixa, por exemplo (STONEHILL; EITEMAN; MOFFETT, 2013).

A definição clássica da economia para especulação é explicada por Kaldor (1939) que alude à especulação como compra ou venda de um ativo com o objetivo de revendê-lo em uma data futura, sendo a motivação desta ação a antecipação de mudança de preços em vigor (FARHI, 1999).

Os instrumentos e práticas especulativas tem se aperfeiçoado à medida que o mercado financeiro torna-se mais eficiente. Para Farhi (2001), os ataques especulativos dos dias atuais representam uma consequência da livre circulação de capitais que podem incluir a generalização do uso de derivativos, alavancagem na gestão dos recursos, novos instrumentos de crédito e adoção de classificação de risco por parte de agências privadas.

A intensa transação dos fluxos financeiros e a crescente globalização permitiram aos agentes e às corporações trabalharem com seus ativos no mercado financeiro internacional, gerando, dessa forma, riscos inerentes às transações (CLIMENI ; KIMURA, 2008). Os riscos que um agente econômico pode encontrar no decorrer de uma transação financeira são subdivididos em cinco tipos: Risco de Mercado, Risco de Crédito, Risco Operacional, Risco de Liquidez e Risco Legal.

4. METODOLOGIA

O presente estudo adota como técnica a documentação dos registros e coleta de dados (SEVERINO, 2010). Os tipos de pesquisa são: bibliográfica de fontes secundárias, pesquisa descritiva que expõe os fatos observados sem interferência (PRODANOV; FREITAS, 2013), documental e qualitativa, não sendo empregados métodos estatísticos para a análise dos dados.

Para o procedimento de coleta de dados foi reunido no site do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) a relação das empresas exportadoras no ano base 2015, sendo selecionadas quinze empresas constituídas sob a forma de sociedade anônima de capital aberto que são obrigadas, de acordo com a Lei 6404/76, a divulgarem suas demonstrações financeiras na BM&FBovespa.

O universo da pesquisa foi alicerçado em 244 empresas que exportaram mais de US\$100 milhões em 2015, sendo 13 empresas selecionadas (5% da amostra), 194 empresas que exportaram entre US\$50 e US\$100 milhões, considerando 1 empresa selecionada (0,5% da amostra) e finalmente, 832 empresas exportadoras, variando entre US\$10 e US\$50 milhões, sendo 1 empresa escolhida (0,1% da amostra).

5. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Buscou-se averiguar e analisar de forma geral os principais instrumentos de *hedge* que as organizações utilizam, considerando que o presente estudo possa contribuir para as empresas que desejem exportar e utilizar instrumentos de proteção cambial.

O quadro 1 mostra os instrumentos de proteção cambial.

Quadro 1 – Instrumentos de Proteção Cambial	
EMPRESAS	TIPOS DE INSTRUMENTOS
Alpargata S.A	NDF
Ambev S.A	Contrato Futuro- full deliverable forwards, NDF, Swaps e Opções
Braskem S.A	ACC, PPE, Swap de Câmbio, Swap de taxa de juros e Contrato Futuro de moeda
BRF S.A	PPE, Currency Forward, Swap de taxa de juros, NDF, Opções Cambiais e Contrato Futuro
Companhia Siderurgia Nacional S.A	Swap Cambial, Contrato Futuro de dólar, Swap de taxa de juros, PPE
Embraer S.A	Swap de taxa de juros, Opções e NDF
Fibria Celulose S.A	Swaps
Gerdau S.A	Contrato Futuro de dólar, Swap e NDF
Natura S.A	NDF e Swap
Petrobras S.A	Contrato Futuro, Opções, Termo e Swap Cambial
Raízen Energia S.A	Contrato Futuro, Termo, Trava de Câmbio e Swap Cambial
Souza Cruz S.A	ACC, NDF, Swap e ACE
Vale S.A	Swaps e Opções
Votorantim Metais S.A	Swaps, Opções de Compra e NDF
Whirlpool S.A	NDF e NDF Asiático

Fonte: Elaborado a partir de DFP's, ITR e Relatórios Anuais 2015

O **Non Deliverable Forwards (NDF)** organiza-se em um contrato a termo de moedas sem a entrega física (CLIMENI; KIMURA, 2008). A liquidação de NDF é averiguada pela diferença entre a taxa negociada e a cotação da moeda estrangeira do dia anterior (CLIMENI; KIMURA, 2008).

O **NDF asiático** é instrumento de *hedge*, permitindo ao agente comprar ou vender um *forward* em data futura, mas a apuração do resultado acontece com a comparação entre a taxa de câmbio negociada e a média aritmética das taxas de câmbio PTAX nos dias de liquidação dos contratos (TORRENT, 2012).

O **Swap Cambial** é o diferencial entre a taxa de juros efetiva de DI e a variação cambial, denominado Cupom Cambial (FORTUNA, 2008).

As **Opções** constituem-se no direito de comprar ou vender ativos por preço determinado com exercício em data futura (BM&FBOVESPA, 2007). Na Opção de **Compra (call)** o titular adquire o direito de comprar o ativo por preço fixo em data futura, pagando ao vendedor o prêmio (BM&FBOVESPA, 2007). Na Opção de **Venda (put)** o titular garante o direito de vender ao comprador o ativo por um preço fixo (IDOETA, 2009).

Muitas empresas utilizam instrumentos de financiamento às exportações para realizar *hedge*. O **ACC** e **ACE** podem ser considerados operações de *hedge* cambial. O exportador opta por receber no presente o valor em reais com a taxa de câmbio do dia, porém, caso decida receber no futuro, poderá pagar juros pelo negócio. Nesta situação, a avaliação

que deverá ser feita é se a oscilação da taxa de câmbio para o período é maior do que a taxa de juros de um ACC ou ACE (TORRENT, 2012).

Com a finalidade de não incorrer a nenhuma dívida financeira, o importador efetua o **Pré-Pagamento** ao exportador mediante a contratação do câmbio (LOPEZ; GAMA, 2011). O exportador fica totalmente responsável por enviar o bem em um prazo de 360 dias. Caso isso não ocorra, o pré-pagamento realizado por uma instituição financeira do importador converte-se em investimento direto de capital ou em empréstimo em moeda (FORTUNA, 2008). No quadro 2 verifica-se a quantidade de utilização dos instrumentos de proteção cambial.

Quadro 2 – Quantidade de Utilização dos Instrumentos de Proteção Cambial	
TIPO DE INSTRUMENTO	QUANTIDADE
NDF	11
NDF asiático	1
Swap	7
Swap Cambial	4
Swap de Taxa de Juros	4
Opções	6
ACC	2
ACE	1
PPE	3
Trava de Câmbio	1

Fonte: Elaboração Própria (2017)

A **Trava de Câmbio** constitui-se no fechamento de um contrato de câmbio sem o crédito da moeda doméstica para o exportador (HARTUNG, 2004 *apud* TORRENT, 2012). Nesta operação, define-se a taxa de conversão da moeda nacional frente à moeda estrangeira, podendo o exportador perder com a correção cambial (FORTUNA, 2008). Porém o autor afirma que se as taxas da instituição financeira forem superiores à desvalorização cambial, o exportador obterá vantagens ao travar o câmbio e

receber em data futura, embolsando do banco um prêmio pela operação.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intensa globalização financeira e o aperfeiçoamento de mecanismos de proteção cambial permitiu a criação de instrumentos derivativos complexos, capazes de dispersar o risco entre os produtos financeiros (GREENSPAN, 2008).

Este estudo averiguou que grandes empresas exportadoras utilizam instrumentos de *hedge* cambial oferecido não somente pelo mercado de derivativos, mas também no mercado de câmbio. A pouca utilização desses instrumentos neste mercado pode estar atrelada a pouco risco, consequentemente pouco retorno financeiro se comparado ao mercado de derivativos ou à proteção de processos específicos como as exportações e as variações da moeda.

Os temas Mercado de Câmbio e Mercado de Derivativos são de alta complexidade, sofrendo distorções e se aperfeiçoando na medida em que são cada vez mais utilizados. Deve-se ressaltar que esta pesquisa possibilitou o conhecimento dos instrumentos de derivativos mais usados nas grandes corporações e que podem ser utilizadas por empresas que desejam atuar no comércio exterior.

Este trabalho trouxe fundamentos e explicações de fácil entendimento ao leitor, permitindo compreender o funcionamento desses mercados e proporcionando futuros estudos sobre o câmbio e derivativos, bem como o questionamento da utilização de derivativos para alavancagem financeira e a desregulamentação do mercado de derivativos, por exemplo.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Mercado de Câmbio**: definições. 2014. Disponível em: <http://www.bcb.gov.br/pre/bc_atende/port/merc-Cam.asp>. Acesso em: 28 fev. 2016.
- BM&FBOVESPA; (São Paulo). Mercados Derivativos. 2007. Disponível em: <http://www.economia.esalq.usp.br/~les202/Aula9/serie-introdutoria_mercados-derivativos.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2016.

- ZEILMANN, M. **A Formação da Taxa de Câmbio no Brasil: Uma Abordagem Sobre a Especulação e Arbitragem no Mercado de Câmbio Futuro**. 2014. 72 f. Monografia (Especialização) - Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014. Cap. 1. Disponível em: <<http://www3.eco.unicamp.br/cecon/images/arquivos/observatorio/OBSERVATORIO7.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2016.
- CARMO, E. C; MARIANO, J. **Economia Internacional**. São Paulo: Saraiva, 2006.
- CLIMENI, L. A.O.; KIMURA, H. **Derivativos Financeiros e seus Riscos**. São Paulo: Atlas, 2008.
- CZINKOTA, M. R; RONKAINEN, I. A. **Marketing Internacional**. 8. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2008. 626 p. Tradução Vertice Translate.
- DARÓS, L. L.; BORBA, J. A.. **Evidenciação de Instrumentos Financeiros de Derivativos nas Demonstrações Contábeis: uma análise das empresas brasileiras**. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rcf/v16n39/v16n39a06.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2016.
- FARHI, M. **Derivativos Financeiros: hedge, especulação e arbitragem**. 1999. Disponível em: <http://www3.eco.unicamp.br/cecon/images/arquivos/publicacoes/publicacoes_23_3961167024.pdf>. Acesso em: 05 abr. 2016.
- FARHI, M. **Dinâmica dos Ataques Especulativos e Regime Cambial**. 2001. Disponível em: <http://www3.eco.unicamp.br/cecon/images/arquivos/publicacoes/publicacoes_23_3514479872.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2016.
- FORTUNA, E. **Mercado Financeiro: Produtos e Serviços**. 17. ed. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2008.
- GONÇALEZ, O. **Câmbio: Exportação e Importação**. São Paulo: Aduaneiras, 2006.
- IDOETA, A. R. A. **Aplicação da Análise Gráfica no Mercado de Opções**. 2009. Disponível em: <www.teses.usp.br/teses/disponiveis/12/12139/tde-09112009.../Andr_Idoeta.pdf>. Acesso em: 10 maio 2016.
- LOPEZ, J. M. C; GAMA, M. **Comércio Exterior Competitivo**. São Paulo: Aduaneiras, 2011.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Coordenação de Estatística da Secretaria de Comércio Exterior. **Estatísticas de Comércio Exterior**. 2016. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/empresas-brasileiras-exportadoras-e-importadoras>>. Acesso em: 05 set. 2016.
- PRATES, D.M. (2009). Os Determinantes das taxas de câmbio nominal e real no Brasil no período de 2003-2007, **In FERREIRA, F. MEIRELES, B. Ensaio sobre economia financeira**, Rio de Janeiro: BNDES.
- PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. **Metodologia do Trabalho Científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2013. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=zUD-sAQAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=tecnica+de+pesquisa&hl=pt-BR&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false>. Acesso em: 19 jun. 2016.
- ROSSI, P. **Taxa de Câmbio e Política Cambial no Brasil: teoria, institucionalidade, papel da arbitragem e da especulação**. Rio de Janeiro: Fgv Editora, 2016. 176 p.
- SEVERINO, A. J. **Metodologia do Trabalho Científico**. 2010. Disponível em: <<http://minhate>>

ca.com.br/pcfernandes1951/Letra+A/Antonio+Joaquim+Severino_Metodologia+do+trabalho+cientifico+++23Ed,32292857.pdf>. Acesso em: 19 jun. 2016.

STONEHILL, A. I; EITEMAN, D. K; MOFFET, M. H. **Administração Financeira Internacional**. 12. ed. Porto Alegre: Bookman, 2013.

TORRENT, M. A. **Hedging na Exportação**: instrumentos de proteção cambial de empresas exportadoras. 2012. Disponível em: <unihorizontes.br/novosite/banco_dissertacoes/141120121354329065.pdf>. Acesso em: 04 set. 2016

Estratégias adotadas na Gestão da Cadeia de Suprimentos no contexto de recessão econômica brasileira: análise do Setor de Autopeças

PROF. MS. IVENS DE OLIVEIRA
ivens.oliveira@uol.com.br

ALEXANDRE MOREIRA DE GODOY
alexandre_godoy@live.com

Resumo: O presente estudo tem por objetivo analisar as possíveis estratégias de gestão a serem aplicadas na cadeia de suprimentos por empresas do setor de autopeças para a manutenção sustentável das atividades diante do atual cenário de recessão econômica. Dessa forma, as empresas necessitam adotar estratégias no intuito de reestruturarem-se e diferenciarem-se dos seus concorrentes e, conseqüentemente, obterem vantagem competitiva. Os resultados obtidos indicam que embora a gestão da cadeia de suprimentos seja um mecanismo essencial para impulsionar o crescimento e rentabilidade das organizações, não é suficiente para fazer uma empresa concorrer e sustentar-se no mercado, sobretudo em períodos de recessão econômica. Os dados necessários à materialização dos objetivos resultaram de pesquisas bibliográficas realizadas em fontes secundárias e pesquisas documentais.

Palavras-chave: Gestão da cadeia de suprimentos. Recessão econômica. Autopeças.

Abstract: This study will attempt to analyze a variety of management strategies applied in the supply chain of companies specializing in auto parts, in order to maintain a strong position in the market during recession. Therefore, it is vital that companies adopt strategies to restructure and achieve maximum efficiency in order to enhance competitiveness and take a leading role in the field. However, the results indicates that although the SCM is considered key to drive growth and profitability for organizations, SCM solely is not enough to make a company compete and sustain itself in the market, especially in periods of economic recession. The data used in this study came from bibliographical research of secondary sources and documentary research.

Keywords: Supply chain management. Economic recession. Auto-part industry.

1. INTRODUÇÃO

A globalização e a conseqüente inserção de países no comércio internacional acirrou a concorrência entre as empresas, colocando-as mais suscetíveis às inseguranças do mercado, uma vez que os sistemas financeiros tornaram-se inter-relacionados. Assim, qualquer política, instrumento ou estratégia adotada por um país em relação à demanda, produção e emprego, serão refletidos imediatamente em outro, sobretudo em períodos de crise global.

A crise financeira internacional que se iniciou em 2008 atingiu fortemente o setor automobilístico. Embora o Brasil tenha apresentado uma capacidade de reação positiva na época, devido à marcante

presença do Estado com políticas e instrumentos de estímulo à demanda e produção através da oferta de crédito doméstico para compra de veículos e diminuição das alíquotas do IPI, a indústria de autopeças sofreu um grande impacto. O setor é, atualmente, o segmento que mais sente os prejuízos da recessão econômica brasileira, pois a produção e vendas setoriais não conseguem acompanhar o mesmo desempenho do segmento montador.

Em vista disso, as empresas necessitam adotar estratégias como redefinir novos investimentos em produtos, processos e inovação; promover transformações estruturais; deslocar plantas e unidades de negócios; realocar seus fluxos financeiros, produ-
ti-

vos e comerciais, entre outras medidas no intuito de reestruturarem-se e diferenciarem-se dos seus concorrentes.

Nesse aspecto, pelo fato de a cadeia de suprimentos englobar todas as atividades associadas ao fluxo e transformação de bens, desde a matéria prima até o consumidor final e envolver mercado, receitas e custos, fatores estes que assumem vital importância no contexto de um planejamento estratégico, a questão que a pesquisa se propõe responder é a seguinte: como a gestão da cadeia de suprimentos pode contribuir para solucionar ou amenizar os impactos causados pela crise econômica? Assim, defende-se como hipótese a gestão da cadeia de suprimentos como artifício para as organizações obterem vantagem competitiva a fim de concorrer e se sustentar no mercado diante de uma recessão.

Dessa forma, o presente estudo tem por objetivo geral analisar as possíveis estratégias a serem adotadas por parte das empresas do ramo de autopeças, no contexto da gestão da cadeia de suprimentos, para a manutenção sustentável das atividades diante do atual cenário de recessão econômica.

A partir de tais premissas, o estudo torna-se relevante por indicar quais e onde os esforços, no âmbito da Cadeia de Suprimentos, deverão ser concentrados para que as empresas se diferenciem dos seus concorrentes e obtenham uma posição lucrativa e sustentável no mercado competitivo atual.

Afinal, segundo o Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio Exterior – MDIC, o setor fabricante de autopeças é composto por 500 fabricantes distribuídos em onze estados, tem faturamento na ordem de US\$ 39,7 bilhões e gerou em média 220 mil empregos no ano de 2013. Quanto ao comércio exterior, de acordo com o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores – Sindipeças, o resultado da balança comercial das autopeças, embora ainda deficitária, tem apresentado evolução favorável. O saldo negativo em 2015 atingiu US\$ 5,6 bilhões, 37,8% inferior ao de 2014.

Deste modo, por se tratar de um mercado competitivo e extremamente importante para o país, o segmento de autopeças em conjunto com o automotivo representam cerca de 23% do PIB in-

dustrial. Mediante a esta constatação, é fundamental uma análise estrutural e conjuntural mais detalhada, principalmente diante do crítico cenário econômico vigente na atualidade, a fim de se realizar perspectivas quanto ao futuro do setor e à possibilidade de superação da crise financeira que vêm impactando drasticamente a geração de emprego, renda, impostos e divisas no país.

Os dados e informações necessários à materialização dos objetivos resultaram de pesquisas bibliográficas realizadas em fontes secundárias (periódicos, livros, publicações realizadas por instituições do setor automotivo, anais de eventos científicos e sites confiáveis como os de entidades governamentais) e pesquisas documentais.

2. GESTÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS

Desde o início da civilização tem-se a preocupação com a formação e com o dimensionamento de estoques. As primeiras técnicas de controle de produção e gestão foram introduzidas na Idade Média, durante a construção do Arsenal de Veneza, considerada a maior instalação industrial do mundo na época e que tinha por objetivo abastecer, transportar e armazenar materiais utilizados nas embarcações (DIAS, 2005).

Posteriormente, com o início da Revolução Industrial e o conseqüente surgimento da administração no século XVIII e, principalmente no período pós-guerra, com o advento dos processos de produção em massa proposto por Henry Ford e Taylor, novas ferramentas, práticas e técnicas foram adotadas. A partir daí, as empresas voltaram-se totalmente para o volume produzido e passaram a utilizar uma série de princípios administrativos com enfoque em redução de custos e em aumento de eficiência, marcando, dessa forma, o surgimento da logística (DIAS, 2005).

Todavia, com as condições produtivas, tecnológicas e mercadológicas propostas pelo processo de globalização e internacionalização dos mercados na década de 1980, a busca por uma nova forma de gestão com enfoque em redução de custos e aumento de eficiência tornou-se realidade para muitas empresas. Afinal, manter a competitividade por meio de uma efetiva gestão tornou-se condição necessária

para a sobrevivência das organizações diante desse novo cenário, sobretudo pelo fato de a competição, tanto no contexto doméstico como internacional, ter se acirrado (PIRES, 2004).

Dessa forma, as empresas deixaram de gerenciar a logística isoladamente e passaram a promover uma gestão conjunta do fluxo de material e de informações de modo a envolver todos os elos participantes e a atender aos requisitos do consumidor, partindo do princípio de que o produto ou serviço deveria chegar às mãos do cliente final com o menor custo e com níveis de serviço elevados, emergindo, assim, o conceito de Gestão da Cadeia de Suprimentos – SCM (PIRES, 2004).

Para Pires (2004), Gestão da Cadeia de Suprimentos é uma estratégia competitiva e integrada da administração de materiais com a cadeia produtiva, ou seja, “é o processo da movimentação e armazenamento de materiais, desde o pedido do cliente através dos estágios de aquisição de matéria prima, produção até a distribuição dos mesmos para os clientes”.

Segundo o mesmo autor, ao contrário do que muitos pensam, SCM não é gestão de inventários, logística, dirigido apenas ao lado do abastecimento e distribuição, estratégia de despacho ou um sistema de software computacional, mas sim o ponto de convergência na expansão de quatro áreas tradicionais no ambiente empresarial – logística, marketing, compras e gestão da produção (PIRES, 2004).

Como Lambert et al. (1998) afirma “é muito mais fácil escrever definições sobre esses processos do que implementá-los”. Afinal, gerir coerentemente essa rede interligada de constante fluxo de informações e materiais é desafiador, embora seja fundamental na agregação de valor para a empresa.

Assim, o Rockford Consulting Group – RCG (2001) afirma que para se estruturar uma cadeia de suprimentos a empresa deve entender os tipos de demanda, o nível de serviço requerido pelo cliente, a distância do consumidor, os custos, entre outros aspectos considerados relevantes no contexto da SCM como produção, fornecedor, estoque, localização, transporte e informação.

3. O SEGMENTO DE AUTOPEÇAS

O setor de autopeças é o segmento que mais sente os prejuízos da atual recessão econômica brasileira, pois as vendas e a produção das montadoras sofreram desaceleração com a redução dos investimentos e com a retração da demanda por parte da população.

A estagnação das vendas aumenta a ociosidade das fábricas pelo fato de as montadoras, que são responsáveis pela maior participação no faturamento total do setor, passarem a operar com metade da capacidade instalada, fazendo com que as organizações acumulem prejuízos na sua margem de lucro (SINDIPEÇAS, 2016).

Outro indicador que demonstra as dificuldades que a indústria de autopeças instalada no país tem enfrentado é o investimento. Cerca 80% do total de investimentos do setor são compostos por capital estrangeiro, principalmente da Alemanha e Estados Unidos (SINDIPEÇAS, 2016). Assim, devido aos constantes rebaixamentos da nota de crédito do Brasil pela agência de avaliação de risco “Standard & Poor’s”, os empresários estão deixando de investir cada vez mais por falta de confiança no mercado e no país como um todo, e o acesso do país aos recursos de fundos de investimentos internacionais está ficando cada vez mais limitado.

A queda de investimentos, somada com a queda da demanda, influencia diretamente o nível de emprego, pois as empresas realizam demissões em massa no intuito de adequar os custos fixos ao faturamento mais baixo. Nesse aspecto, a região que mais sente o desemprego é o estado de São Paulo que tem 67,1% do market share no país e que concentra o maior número de empresas e empregados (63,8%) do segmento (SINDIPEÇAS, 2016).

Por outro lado, o resultado da balança comercial, embora ainda deficitária, tem apresentado evolução favorável. O setor registrou déficit comercial de US\$1,42 bilhão de janeiro a abril de 2016. Quanto ao comércio exterior, as exportações e importações recuaram nos quatro primeiros meses desse ano, 16,2% e 28,4%, respectivamente, em relação aos mesmos meses de 2015 (SINDIPEÇAS, 2016).

Nesse quesito, a taxa de câmbio merece destaque, pois além de influenciar na atividade econômica e no crescimento em longo prazo da estrutura produtiva, impacta diretamente no comportamento dos preços. A desvalorização cambial é prejudicial às empresas, principalmente para as que importam insumos e bens, pois tende a aumentar o preço das autopeças importadas utilizadas na fabricação de veículos nacionais e, com isso, os custos de produção, fazendo com que os preços destinados ao consumidor também aumentem, afetando, dessa forma, o poder de compra da população. Tal fato contribuiu para uma recessão econômica, uma vez que com menos consumo o ritmo de produção das empresas diminuiu e, conseqüentemente, o nível de emprego caiu, pois como recurso para sobreviverem no mercado as organizações demitem seus funcionários.

Todavia, vale afirmar que mesmo com o mau desempenho das montadoras e com a queda nas vendas de componentes, o segmento de reposição de peças aumentou a sua representatividade, uma vez que os consumidores passaram a adiar a troca de veículos, tendo de gastar mais com a sua manutenção (SINDIPEÇAS, 2016).

4. ESTRATÉGIAS EMPRESARIAIS NA GESTÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS

Em períodos de crise, é importante que as organizações revisem algumas práticas em relação a estoques, produção, fornecedores, transportes, entre outros processos no intuito de atingir padrões de desempenho elevados e, conseqüentemente, obterem vantagem competitiva para concorrer e se sustentar no mercado.

Os estoques estão intimamente relacionados à competitividade das organizações, uma vez que constituem a disponibilidade efetiva de produtos ou materiais e afetam o resultado financeiro (CORRÊA, 2001; SIMCHI LEVI et al, 2003).

Nesse contexto, a implantação de algumas práticas em gestão de estoques como a determinação do lote ideal, a possibilidade de utilizar a filosofia Just in Time, metodologia 6 Sigma, a adoção de Lean Production, Classificação ABC, Criticidade e a prática do FIFO – First in First out ou “o primeiro a entrar, o primeiro a sair”, além de proporcionar re-

dução de custos e redução no tempo de atendimento à demandas, gera maior confiabilidade, maior nível de serviço, mais qualidade e menos desgaste de relacionamento, o que agrega valor ao cliente e fornece subsídios suficientes para as organizações competirem globalmente (PIRES, 2004).

Vale afirmar, porém, que não se pode falar em gestão de estoques sem levar em conta a produção. Assim, é importante que as empresas revejam aspectos relacionados à capacidade de produção; às instalações para atingir o volume de produção desejado; à tecnologia, aos tipos de equipamentos e sistemas a serem utilizados; ao grau de automação do processo; aos sistemas de controle e garantia da qualidade para prevenção de defeitos, monitoramento ou intervenção; ao processo de desenvolvimento de novos produtos e aos sistemas de planejamento da produção e controle de estoque através de políticas de fornecimento e regras de decisão (HAYES, 1988).

Além disso, é fundamental que as organizações se modernizem com novas tecnologias, inovem seus produtos e invistam em projetos de pesquisa e desenvolvimento (P&D) para obterem competitividade frente às demais empresas, caso contrário, as chances dessas organizações entrarem em falência, principalmente em períodos de recessão econômica, são extremas.

O processo de compras no contexto da gestão da cadeia de suprimentos também assume vital importância, uma vez que permite a continuidade de suprimentos para o fluxo de produção com o mínimo de investimentos em estoques e possibilita adequado cumprimento dos programas, além disso, garante a compra de materiais e produtos a baixos custos e, dentro das especificações predeterminadas em qualidade, prazos e preços, evita desperdício e obsolescência de materiais; permite às empresas uma posição competitiva mediante negociações justas, além, é claro, de manter parceria com os fornecedores para crescer junto com a empresa (POZO, 2010).

Assim, no processo de desenvolvimento de fornecedores, deve-se levar em conta fatores como habilidade técnica, capacidade de fabricação, confiabilidade, serviço pós-venda, localização geográfica, saúde financeira, condições comerciais e afinidade

com valores dos clientes. Afinal, atualmente as organizações buscam fornecedores que tenham competência e capacidade técnica e operacional de responder as demandas feitas por parte da organização e que procurem manter ou melhorar o padrão de atendimento (ARNOLD, 1999; PIRES, 2004).

Todavia embora a gestão de estoques, produção e o desenvolvimento de fornecedores sejam os componentes mais importantes da gestão da cadeia de suprimentos, o planejamento e coordenação dos fluxos de materiais, desde as fontes de suprimento até chegar ao cliente, são considerados os meios mais eficazes de se obter vantagem competitiva (FIGUEIREDO & WANKE, 2006).

Nesse quesito, pelo fato de o transporte tratar da distribuição do produto ao consumidor final, verificar qual o melhor meio de transporte para conduzir o bem ao destino e quais deles são capazes de fornecer o menor custo, a capacidade de transporte adequada, a versatilidade, a rapidez e a segurança é crucial, visto que cerca de 30% do custo de um produto é influenciado pelo transporte. Dessa forma, o cliente pode optar pelo uso dos modais rodoviário, ferroviário, marítimo, hidroviário, aéreo, dutoviário, bem como a prática de intermodalidade e multimodalidade (BALLOU, 2006).

Além das estratégias adotadas na SCM, as empresas também realizam alianças estratégicas como fusão, aquisição e internacionalização para competir e aumentar a sua presença no mercado mundial. Essa integração de competências além de conquistar novos mercados atrai investimentos, novas tecnologias e reduz custos a partir dos ganhos de escala (LORANGE, 1996).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A globalização trouxe um novo conjunto de oportunidades e desafios às empresas, pois acirrou a competição, tanto no contexto doméstico como internacional. Os consumidores passaram a exigir cada vez mais preços competitivos, menores prazos de entregas e produtos com maior qualidade. Nesse aspecto, preocupados com a satisfação do cliente, as organizações principiaram a adotar uma postura empresarial com reflexo nos mercados, na estrutura organizacional, no processo produtivo, nas compras

e no marketing. Assim, a cadeia de suprimentos tornou-se um mecanismo essencial à competitividade das organizações por englobar todas as atividades associadas ao fluxo e transformação de bens, desde a matéria prima até o consumidor final.

O presente estudo teve por objetivo analisar as possíveis estratégias de gestão a serem aplicadas na cadeia de suprimentos por empresas do setor de autopeças para a manutenção sustentável das atividades diante do atual cenário de recessão econômica. Para isso, foi necessário, inicialmente, caracterizar e apresentar aspectos importantes da gestão da cadeia de suprimentos, analisar o atual cenário de crise no Brasil e apresentar dados sobre a estrutura e conjuntura da indústria de autopeças no país e, finalmente, verificar prováveis estratégias para solucionar ou amenizar os impactos da recessão nessas empresas.

Constata-se que os benefícios do gerenciamento da cadeia de suprimentos são concretos e a adoção de estratégias contribui para amenizar os impactos causados pela crise econômica. Afinal, por meio da sua efetiva gestão, as empresas rompem barreiras entre os departamentos e áreas, maximizando o valor agregado e contribuindo, dessa forma, na obtenção de economias de escala e, conseqüentemente, na redução de custos.

No entanto, os resultados obtidos indicam que embora estas estratégias auxiliem as organizações a se reestruturarem e se diferenciarem dos seus concorrentes, elas não são suficientes para fazer uma empresa concorrer e se sustentar no mercado, sobretudo em períodos de recessão econômica, não validando, desse modo, a hipótese declarada nesta pesquisa.

Há inúmeras variantes que interferem nesse quesito como políticas governamentais de incentivo à pequenas e médias empresas, medidas em relação à facilitação do financiamento à inovação e internacionalização de indústrias, bem como criação de projetos de P&D. Assim, é fundamental que tais medidas sejam adotadas em conjunto com a gestão da cadeia de suprimentos para que as empresas tornem-se competitivas e mantenham-se no mercado.

Vale afirmar que há variáveis não explicadas e nem exploradas neste trabalho. Sendo assim, pesquisas mais aprofundadas em relação à atual recessão

econômica e ao planejamento estratégico envolvendo o gerenciamento da cadeia de suprimentos em empresas do segmento de autopeças podem trazer elementos adicionais para a discussão aqui apresentada.

REFERÊNCIAS

ARNOLD, T. J. R. **Administração de Materiais**. São Paulo: Atlas, 1999.

BALLOU, R. H. **Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial**. Porto Alegre: Bookman, 2006.

CORRÊA, H. L.; GIANESI, I. G. N.; CAON, M. **Planejamento, programação e controle da produção MRP II/ERP**. São Paulo: Atlas, 2001.

DIAS, B. **Logística Militar: Berço da Logística Empresarial**. 2005. Disponível em: <<http://www.guiaalog.com.br>>. Acesso em: 28 fev. 2016.

FIGUEIREDO, K. F.; FLEURY, P. F.; WANKE, P. **Logística Empresarial**. São Paulo: Atlas, 2006.

HAYES, R.; WHEELWRIGHT, S. C.; CLARK, K. B. **Dynamic Manufacturing: Creating the Learning Organization**. New York: The Free Press, 1988.

LAMBERT, D. M.; STOCK, J. R.; VANTINE, J.G. **Administração estratégica da logística**. São Paulo: Vantine Consultoria, 1998.

LORANGE, P.; ROOS, J. **Alianças estratégicas**. São Paulo: Editora Atlas, 1996.

PIRES, S. R. I. **Gestão da Cadeia de Suprimentos: Conceitos, Estratégias e Casos**. São Paulo: Atlas, 2004.

POZO, H. **Administração de recursos materiais e patrimoniais**. 6a ed. – São Paulo: Atlas, 2010

RCG - **Supply Chain Management Definition**. Rockford Consulting Group. Disponível em: <<http://rockfordconsulting.com>>. Acesso em: 10 set. 2015.

SIMCHI-LEVI D.; K. P.; SIMCHI-LEVI E. **Cadeia de Suprimentos: Projeto e Gestão**. Porto Alegre: Bookman, 2003.

SINDIPEÇAS – Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores. **Desempenho do Setor de Autopeças 2015 – Sindipeças / Abipeças**. Disponível em: <<http://www.sindipecas.org.br>>. Acesso em: 07 mar. 2016.

SINDIPEÇAS – Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores. **Relatório da Pesquisa Conjuntural**. Disponível em: <<http://www.sindipecas.org.br>>. Acesso em: 07 mar. 2016.

SINDIPEÇAS – Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores. **Relatório da Balança Comercial de Autopeças**. Disponível em: <<http://www.sindipecas.org.br>>. Acesso em: 07 mar. 2016.

STOREY, J.; EMBERSON, C.; GODSELL, J.; HARRISON, A. **Supply chain management: theory, practice and future challenges**. International Journal of Operations; Production Management: 2006. Disponível em: <<http://onlinelibrary.wiley.com>>. Acesso em: 18 fev. 2016.

Relação entre os custos de manufatura, investimento direto externo e formação bruta de capital fixo no Brasil, entre 2004 e 2014

PROF. DR. DANIEL HENRIQUE DARIO CAPITANI
daniel.capitani@fca.unicamp.br

ALISON FERNANDO DE OLIVEIRA
alisonf.oliveira@gmail.com

Resumo-Este trabalho tem como objetivo analisar o aumento do custo de manufatura observado na economia brasileira no período recente e seus impactos nos investimentos que visam à criação ou à ampliação de capacidade produtiva. Para tanto, buscou-se avaliar as mudanças no padrão do Investimento Direto Externo (IDE) e da Formação Bruta de Capital Fixo no país que pudessem atestar o impacto causado pelo aumento dos custos de manufatura. Em geral, não é possível identificar alterações nestas variáveis em relação aos aumentos dos custos de manufatura, no entanto, observou-se declínio no montante de *IDE greenfield*, investimento externo com finalidade exclusiva de ampliação ou criação de nova capacidade produtiva.

Palavras chave: Investimento Direto Externo. Formação Bruta de Capital Fixo. Custos de manufatura.

Abstract - This paper proposes to investigate the impacts of the increasing in the Brazilian manufacturing costs over the amount of investments in the country's recent period. The changing in the foreign direct investments and the gross capital formation was assessed. Overall, it is not possible to associate changes in these variables regarding the raise of manufacturing costs. However, the amount of Greenfield direct foreign investments in Brazil declined and might be associated with the manufacturing costs, reducing new investments from non-residents companies.

Key words: Foreign Direct Investment. Gross Fixed Capital Formation. Manufacturing costs.

1 INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, a indústria em âmbito global vem sendo transformada em sua estrutura, em grande parte devido às estratégias de internacionalização e gerenciamento das cadeias de produção e de valor por Corporações Transnacionais (CTs), cada vez menos dependentes de uma estrutura verticalmente integrada, fragmentando suas etapas produtivas com maior especialização das atividades realizadas em cada país (BENNET, 2007; SARTI; HIRATUKA, 2010a).

Em consonância com políticas industriais dos países onde são instaladas, as CTs têm o poder de deslocar rapidamente o fluxo de investimentos de capital em nível global, como, por exemplo, “o intenso deslocamento da atividade industrial em direção aos países em desenvolvimento (PED) e a emer-

gência da região asiática, em especial a China, como grande centro mundial produtor de manufaturas” (SARTI; HIRATUKA, 2010a, p.1).

No processo de internacionalização estão presentes, também, os países receptores dos investimentos das ETs que podem se beneficiar dos investimentos para, por exemplo, expandirem sua capacidade produtiva.

No Brasil, foram verificados volumes expressivos de Investimento Direto Externo (IDE) após o processo de abertura econômica no início da década de 1990, principalmente na segunda metade da década, evidenciando que o país apresentava as características buscadas pelas ETs como um amplo mercado consumidor e baixos custos de manufatura. (SARTI; HIRATUKA, 2010b).

Segundo Sarti e Laplane (2002), a relação entre IDE e formação bruta de capital fixo (FBKF) seguiu trajetória ascendente na década de 1990, explicitando o maior grau de internacionalização da economia e, também, influenciando na diversificação do parque industrial. No entanto, de acordo com os autores, apesar do considerável aumento do fluxo de IDE a partir da segunda metade da década de 1990, a taxa de investimento (representada pela relação entre FBKF/Produto Interno Bruto) na economia brasileira oscilou negativamente, entre 21 e 19%, evidenciando que o IDE recebido esteve fortemente atrelado à onda de privatizações.

Assim, o objetivo central do presente trabalho é explorar a relação entre os sequentes aumentos nos custos de manufatura no Brasil e suas potenciais consequências na formação bruta do capital fixo do país, ao longo do período de 2004 a 2014. Como objetivos específicos, o trabalho propõe avaliar os impactos na formação bruta de capital fixo advinda essencialmente do investimento direto estrangeiro, no período em questão, além de avaliar a composição do investimento direto estrangeiro via criação ou expansão da capacidade produtiva das companhias estrangeiras no território nacional, ou seja, através do chamado IDE *greenfield*.

Para isso, são adotadas as premissas de que (i) os custos de manufatura no Brasil aumentaram no período de 2004-2014, conforme Sirkin et al. (2014); (ii) de que o investimento estrangeiro em um país se dá pela atratividade de uma série de fatores, como o custo de produção (excelência operacional). Assim, trabalha-se a hipótese de que as variáveis custo de manufatura e FBKF apresentaram uma relação de dependência no Brasil, entre 2004 e 2014.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 Integração internacional a partir do movimento internacional de fatores: empresas multinacionais, IDE e FBKF

Carvalho e Silva (2007) aponta o crescente número de empresas que exploram mundialmente atividades industriais, comerciais, financeiras, entre outras, conforme avança o processo de globalização. Dentre os fatores mais marcantes observados pelos

autores, está o crescimento acelerado do IDE. Conforme Krugman e Obstfeld (2010), o IDE é o meio pelo qual uma empresa de determinado país cria ou expande uma filial em outro país, tendo como característica não apenas uma transferência de recursos, mas a aquisição do controle, gerando mais do que uma obrigação financeira com a integração de diferentes estruturas organizacionais. Neste sentido, os investidores procuram controle do processo para (i) garantir a segurança do investimento e o bom uso dos ativos; (ii) eliminar a concorrência entre a firma estrangeira e as firmas em outros países; (iii) apropriar-se do retorno ou de certas vantagens diferenciais.

A explicação da adoção da estratégia de produzir um determinado bem, cujo o custo de produção seja menor, vai de encontro com o teorema de Heckscher-Ohlin, o qual explica que as vantagens comparativas entre os países são determinadas por diferenças nas dotações de fatores de produção. Quanto maior a disponibilidade de trabalho em determinado país, maior será sua especialização em atividades de trabalho intensivas. Entretanto, como os fatores da produção têm liberdade de deslocamento, eles serão atraídos para áreas onde a sua remuneração seja maior (área onde ele é escasso) (CARVALHO; SILVA, 2007).

Para Baumann et al. (2004), o diferencial nas taxas de retorno que conduzem os investimentos não explicam sozinhos os fluxos internacionais de capital, mas sim, o diferencial de rentabilidade de operações distintas de IDE, a partir da interação de um conjunto de características específicas a cada espaço possível de localização. De acordo com Garcia (2000), o IDE também desempenha a função de modernizar e racionalizar as estruturas produtivas domésticas, aportando novas tecnologias e induzindo ganhos de produtividade. No sentido de modernização e expansão das estruturas domésticas, o IDE pode ser relacionado com a formação bruta de capital fixo (FBKF).

Segundo Pinto Junior (2010), a FBKF está intimamente ligada com o desenvolvimento de infraestrutura necessária para estimular o crescimento econômico de um país e, exatamente por ser um in-

vestimento estratégico, deveria ser melhor coordenado e impulsionado pelo Estado.

A constatação principal que deve ser destacada com relação a seus fluxos é de que a fragmentação e a dispersão da cadeia de valor passaram a ser organizadas de maneira a envolver crescentemente diferentes firmas em diferentes países, interagindo, portanto, com as políticas e estratégias de desenvolvimento adotadas por esses países e integrando o IDE com a FBKF (PINTO JUNIOR, 2010).

3 METODOLOGIA

O presente artigo emprega o método de pesquisa exploratória que, de acordo com Gil (2007), é o método que propicia maior familiaridade com o problema, com objetivo de torná-lo mais explícito ou mesmo construir hipóteses. As pesquisas exploratórias envolvem o levantamento bibliográfico e análise de modelos que estimulem a compreensão, podendo ser classificadas em pesquisa bibliográfica ou estudo de caso.

Quanto aos procedimentos, foram utilizados os métodos de pesquisa bibliográfica e documental, já que a distinção entre os dois tipos de pesquisa é uma tarefa difícil, sendo que a pesquisa bibliográfica “utiliza fontes de materiais já elaborados, constituídos basicamente por livros e artigos científicos”. Em contrapartida, a pesquisa documental “recorre a fontes mais diversificadas e dispersas, sem tratamento analítico, tais como: tabelas estatísticas, jornais, revistas, relatórios, documentos oficiais [...] relatórios de empresas, etc.” (GERHARDT; SILVEIRA 2009, p. 37).

Neste sentido, além explorar e dialogar com os resultados de artigos científicos que se propuseram a avaliar a temática do IDE, FBKF e custos de manufatura no Brasil, a presente pesquisa faz uso de dados secundários destes indicadores para a análise do período mais recente da economia brasileira, os quais estão disponíveis nos bancos de dados do Banco Central do Brasil e do Sistema de Contas Nacionais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Além dos dados secundários, também são utilizados dados fechados de IDE *greenfield* da economia brasileira, os quais foram garimpados e adaptados a partir de informações presentes na literatura.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Brasil: um país com elevados custos de manufatura

De acordo com Sirkin et al. (2014), a concepção bifurcada do mundo com países latino-americanos e asiáticos, classificados como de baixo custo de manufatura, e com os países da União Europeia, EUA e Canadá como de elevado custo de manufatura, direcionou fortemente os investimentos corporativos em manufatura e as decisões de *sourcing* para os países em desenvolvimento. Tal afirmação vai de encontro com o que já foi amplamente discutido por Carvalho e Silva (2007) de que um determinado produto será produzido onde o custo de produção for menor.

No Brasil, verificou-se uma mudança nos investimentos em manufatura e IDE a partir de 2000, sobretudo a partir de cinco fatores, os quais: (i) mudanças constantes nos salários decorrentes de uma política de rendas distributiva; (ii) perdas de produtividade, sobretudo após a crise de 2008; (iii) aumento substancial nos custos energéticos; (iv) volatilidade cambial, com forte desvalorização em relação ao período pós-Plano Real; (v) custo Brasil, decorrentes, sobretudo, da baixa infraestrutura, burocracias e corrupção (UKON et al., 2013; SIRKIN et al., 2014).

O estudo de Sirkin et al. (2014), a partir do uso do *Global Manufacturing Cost-Competitiveness Index*, revela que o Brasil perdeu pontos nas dimensões avaliadas, tornando-se um país muito caro do ponto de vista de manufatura. Aponta-se que o país tornou-se ainda mais dispendioso, sobretudo, em razão dos aumentos salariais nos setores de manufatura e de uma produtividade que não acompanharam tais variações. No saldo comparativo com a linha base (os EUA), foi verificado um aumento de 26 pontos percentuais no custo de manufatura entre 2004-2014, especialmente em razão dos aumentos salariais em cerca de 50% (em termos reais). Dentre as explicações para os poucos ganhos de produtividade, de acordo com Ukon et al. (2013), estão a falta de talentos, subinvestimento, infraestrutura inadequada e a excessivamente complexa e custosa estrutura institucional para negócios.

4.2 Trajetória do IDE realizado no Brasil entre 2004 e 2014

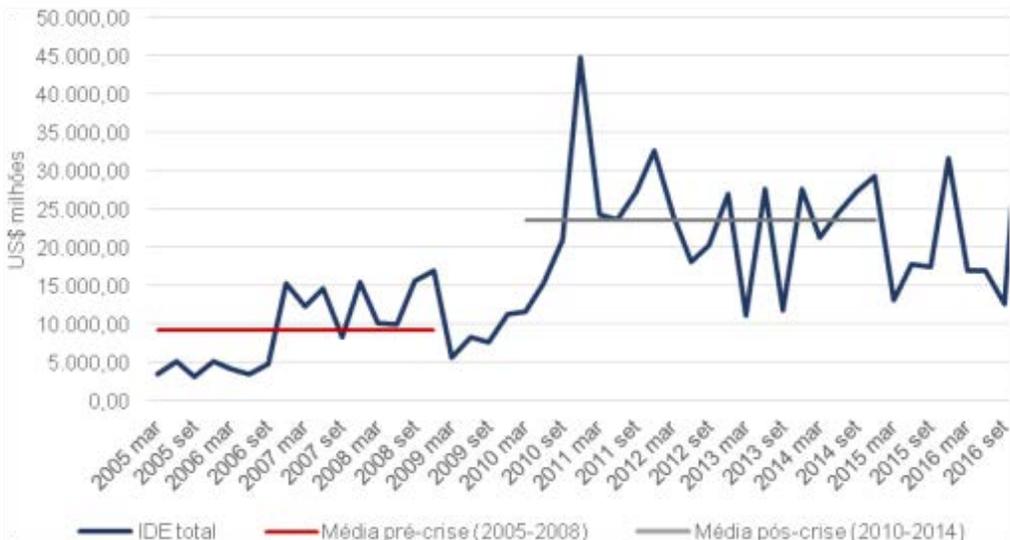
A estrutura produtiva brasileira apresenta elevado nível de internacionalização, como observa, dentre vários autores, Silva Filho (2015), destacando a posição do Brasil na recepção de IDE realizado por companhias multinacionais. O autor aponta que entre 1990 e 2012, o estoque de IDE per capita no Brasil elevou-se de US\$ 248 para US\$ 3.540, enquanto a participação desse estoque no PIB brasileiro saltou de 10,1% para 31,2%.

A avaliação da entrada de IDE no Brasil, no período 2004-2014, permite a identificação de uma ruptura no padrão de investimento. De 2004 até a metade de 2008, o volume financeiro que ingressou no país teve alguns picos, mas girou em torno da média de US\$ 9 bilhões. Silva Filho (2015) avalia que a trajetória ascendente que o investimento tomou em 2006 foi quebrada pela retirada de capitais, que aconteceu no final de 2008 e em 2009, devido ao agravamento da crise internacional.

Entretanto, os investimentos no Brasil tomaram um curso de subida já em 2010, atingindo um pico de mais de US\$ 44 bilhões no terceiro trimestre do mesmo ano. Nos trimestres seguintes, a média do IDE no Brasil foi mantida em torno dos US\$ 23 bilhões, números significativos para a série histórica. Na figura 1, observa-se a evolução trimestral dos fluxos de entrada de IDE no país, em volume financeiro, para o período de 2004 a 2016.

Apesar do forte impacto causado pela retirada de capitais, em razão do aprofundamento da crise financeira (2008-2009) que representou uma queda de 42%, a recuperação, já em 2010, mostrou que a atratividade da economia brasileira ainda estava em alta. De acordo com UNCTAD (2013), naquele período, o Brasil figurava como o segundo maior receptor de IDE dentre o grupo BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul).

Figura 1 – Evolução Trimestral dos Fluxos de Entrada de IDE (volume financeiro) no Brasil (2004-2016) em bi US\$



Fonte: Elaborado a partir de Banco Central (2016) e adaptado de Silva Filho (2015).

Nota: Dados de IDE atualizados de acordo com nova metodologia do Manual de Balanço de Pagamentos do FMI.

Vale destacar que os fluxos de entrada de IDE nos BRICS, durante a crise, permaneceram relativamente estáveis em comparação com países desenvolvidos (UNCTAD, 2013). Nos últimos anos, verificou-se uma estabilização dos fluxos de IDE no Brasil

em um patamar superior a US\$ 80 bilhões, tendo atingido US\$ 107 bilhões em 2011 e US\$ 102 bilhões em 2014.

4.3 Trajetória da formação bruta de capital fixo

A formação bruta de capital fixo (FBKF), apesar de não representar participação tão expressiva do volume de IDE, ainda permite avaliar se há expansão da indústria para um determinado momento. Vale ainda considerar que, de acordo com Pinto Junior (2010), o setor privado ocupa posição de investidor no desenvolvimento de muitos projetos de infraestrutura globais.

Primeiramente, focando unicamente no volume da FBKF no Brasil, nota-se, pela figura 2, que esta apresenta uma tendência semelhante ao IDE (Figura 1). De 2004 a 2008, a FBKF seguia uma tendência de crescimento à média de R\$ 110

bilhões, sofrendo uma queda brusca de 24% entre 2008 e 2009.

A FBKF atingiu, no período em questão, o mesmo nível de um ano antes (2007), indicando uma estagnação temporária no investimento em infraestrutura. Entretanto, já nos trimestres seguintes de 2009 e 2010, a FBKF voltou a apresentar a tendência de crescimento verificado no período anterior, porém, em um patamar mais elevado, até o início da crise econômica do país, a partir de 2014, quando apresenta recuos sucessivos, porém, ainda a patamares maiores que os da pré-crise internacional, em 2008/2009.

Figura 2 – Volume financeiro trimestral de FBKF no Brasil (2004-2016) em bi R\$



Fonte: Elaborado a partir de IBGE/SCN (2016).

Quando comparado com a análise de Sirkin et al. (2014), observa-se que, apesar de os custos de manufatura no Brasil terem subido de 2004 a 2014, a FBKF não sofreu impacto significativo por conta do aumento dos custos, já que no período posterior à crise financeira internacional (pós 2009), a indicação é de que houve uma elevação no patamar de investimentos em infraestrutura. Entretanto, a FBKF não permite constatar o volume de capital estrangei-

ro que entrou no país com o intuito de ampliação da capacidade produtiva.

O IDE, por sua vez, também não pode ser interpretado como investimento realizado exclusivamente para a expansão da capacidade produtiva, pois inclui os investimentos realizados para reforço de caixa de organizações já existentes, bem como fusões e aquisições. Dessa maneira, é preciso recorrer a um tipo específico de IDE que permita a avaliação

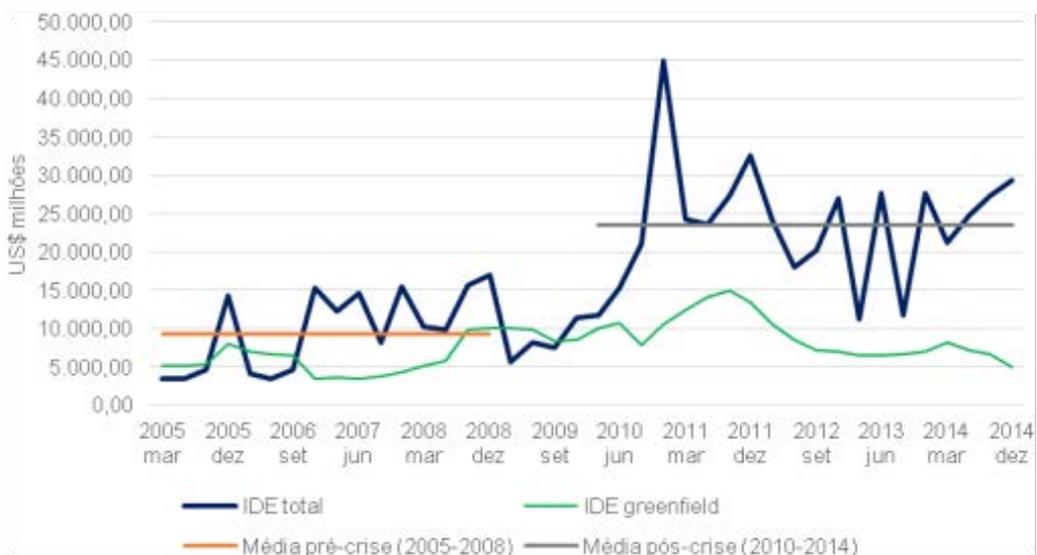
do montante de capital estrangeiro que esteve ligado diretamente à expansão da capacidade produtiva no período de 2004 a 2014.

O conceito de *IDE greenfield* permite avaliar o “montante de investimento recebido pelo país cuja destinação é exclusivamente a criação ou expansão da capacidade produtiva das companhias estrangeiras no território nacional” (SILVA FILHO, 2015, p. 8). Nessa modalidade de investimento, “a companhia opta por construir uma nova fábrica (planta industrial) para realizar suas atividades, ou expandir sua estrutura produtiva, que estará sob seu controle direto, sendo que o financiamento para o investimento advém, grosso modo, de fontes existentes

no país de origem da empresa investidora” SILVA (2015, p. 49).

Capturar os dados relativos aos investimentos realizados no Brasil por empresas estrangeiras, com o intuito exclusivo de criação ou expansão de capacidade produtiva, mostra-se uma difícil tarefa em razão de dados escassos e fechados. Em seu estudo, Silva Filho (2015) compara a trajetória do IDE Total com o *IDE Greenfield*, indicando que este último acompanha o fluxo total de investimento no país até 2011, descolando-se, a partir de então, com uma queda brusca que leva seus indicadores para patamares anteriores à crise de 2009 (Figura 3).

Figura 3 – Fluxo trimestral de IDE no Brasil, em volume financeiro e com finalidade *greenfield* (2005-2014), em bi US\$.



Fonte: Elaborado a partir de Banco Central (2016) e adaptado de Silva Filho (2015).

Nota: Dados de IDE total atualizados de acordo com nova metodologia do Manual de Balanço de Pagamentos do FMI.

Uma interpretação que pode ser feita a partir deste cenário é que, como o investimento total entrou em um patamar mais elevado do que no período anterior à crise financeira, os investimentos em capacidade produtiva, que acompanhavam a trajetória ascendente de investimentos no país, cederam espaço para os investimentos realizados na aquisição

e fusões de empresas, bem como na recomposição de caixa das filiais de empresas estrangeiras.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou analisar a trajetória dos investimentos externos realizados no Brasil para averiguar se os aumentos nos custos de manufatura,

entre 2004 e 2014, causaram impacto na formação bruta de capital fixo. Percebe-se, em geral, que a FBKF inclui não somente os investimentos de companhias transnacionais, mas é principalmente composta pelos investimentos governamentais em infraestrutura e, por isso, evidencia-se a necessidade de um indicador mais específico para a análise do impacto que os custos de manufatura podem causar na decisão de investimento de gestores internacionais.

Com os dados de IDE Total e FBKF apresentando tendências crescentes no período avaliado, não foi possível constatar que o aumento no custo de manufatura, entre 2004 e 2014, afetou os investimentos que aconteceram no Brasil. Uma razão se dá pela crise internacional, que impactou fortemente o IDE e a FBKF no país, no período em análise.

Alternativamente, a análise do *IDE greenfield* permite subsidiar a discussão acerca dos impactos sobre os investimentos em infraestrutura no país. Quando colocado em perspectiva com o aumento nos custos de manufatura, o descolamento do *IDE greenfield* com o IDE total, a partir de 2011, pode ser um indicativo de que a decisão de investir no Brasil, com intuito de criação e/ou expansão de capacidade produtiva (por parte das companhias transnacionais), possa ter sido afetada. Neste sentido, pode justificar, parcialmente, que os aumentos nos custos de manufatura impactaram o investimento mais em longo prazo. No entanto, esta questão merece maior destaque em pesquisas posteriores, utilizando dados fechados de órgãos governamentais, bem como modelos mais robustos de análise, de forma que possam testar tais hipóteses.

Por fim, é de suma importância que políticas governamentais, como as políticas comercial e industrial voltadas à atração de novos investimentos, contemplem medidas que visem à reestruturação dos aspectos institucionais e de infraestrutura do país, de forma a reduzir os custos de manufatura e, assim, atrair investidores externos interessados em aumentar suas participações produtivas no mercado doméstico.

REFERÊNCIAS

BAUMANN, R. CANUTO, O.; GONÇALVES, R. (2004). *Economia internacional: teoria e experiência brasileira*. Rio de Janeiro: Elsevier.

BANCO CENTRAL DO BRASIL – BCB. (2016). Investimentos diretos estrangeiros. Disponível em: < <http://www.bcb.gov.br/?SERIESTEMP> >. Acesso em 07 abr. 2016.

BENNETT, D. (2007). Gestão de operações internacionais: conceitos fundamentais. In: FLEURY, A.; FLEURY, M. T. L. (Org.). *Internacionalização e os países emergentes*. São Paulo: Editora Atlas, p. 36 – 52.

CARVALHO, M. A. de; SILVA, C. R.L. da. (2007). *Economia internacional*. São Paulo: Saraiva.

GARCIA, A. A. L. (2000). Relações internacionais: sobre o investimento direto estrangeiro (IDE) no Brasil. *Indicadores Econômicos (FEE)*, v. 28 n. 2, 74-105.

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

GIL, A. C. 2008. *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GONÇALVES, R.; BAUMANN, R. (2015). *Economia internacional: teoria e experiência brasileira*. Rio de Janeiro: Elsevier.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. (2016) *Sistema de Contas Nacionais Trimestrais - Referência 2010: Formação Bruta de Capital Fixo*. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>> Acesso em 03 mai. 2016.

KRUGMAN, P. R. e OBSTFELD, M. (2010). *Economia Internacional*. 8ª edição. São Paulo: Pearson.

- PINTO JUNIOR, H. Q. (Coord.). (2010). *Perspectivas de Investimento no Brasil*: Perspectivas do Investimento em Infraestrutura. Rio de Janeiro: Synergia: UFRJ/IE, UNICAMP/IE.
- SARTI, F., HIRATUKA, C. (Coord.). (2010a). *Perspectivas de Investimento na Indústria*: Perspectivas de Investimento no Brasil. Rio de Janeiro: Synergia: UFRJ.
- SARTI, F.; HIRATUKA, C. (2010b). Indústria mundial: mudanças e tendências recentes. *Textos para Discussão*. IE/UNICAMP, Campinas n. 186.
- SARTI, F.; LAPLANE, M. F. (2002). O Investimento Direto Estrangeiro e a internacionalização da economia brasileira nos anos 1990. *Economia e Sociedade*, Campinas, v.11, n. 1, p. 63-94.
- SILVA FILHO, E. B. da. (2015) *Trajetória recente do investimento estrangeiro direto e em carteira no Brasil*. Boletim de Economia e Política Internacional. Brasília, DF: IPEA, 20 p.
- SIRKIN, H. L.; ZINSER, M.; ROSE, J. (2014). *The Shifting Economics of Global Manufacturing*: how cost competitiveness is changing worldwide. BCG Perspectives: Chicago. Disponível em: <<https://www.bcgperspectives.com/>> Acesso em: 26 abr. 2016.
- UKON, M.; BEZERRA, J.; CHENG, S.; AGUIAR, M.; XAVIER, A.; LE CORRE, J. (2013). *Brazil: confronting the productivity challenge*. BCG Perspectives: Chicago. Disponível em: <<https://www.bcgperspectives.com/>>. Acesso em 21 abr. 2016.
- UNCTAD. (2013). *Global Investment Trends Monitor*: special edition 25 March 2013 – The Rise of Brics and Africa. 2013. Disponível em: <<http://unctad.org/en/>>. Acesso em 05 mai. 2016.

Sustentabilidade corporativa: o impacto da adoção de práticas sustentáveis na gestão das cadeias de suprimentos das empresas multinacionais

PROFA. MS. SANETE IRANI DE ANDRADE
sanete.andrade@gmail.com

DANIELA MARIA SABINO MALUF
daniela.maluf@uol.com.br

Resumo: O presente estudo teve por objetivo analisar o impacto que a adoção de práticas sustentáveis exerce sobre a gestão das cadeias de suprimentos em empresas multinacionais. O estudo exploratório resultou de pesquisa bibliográfica e documental, em que foram consultados materiais da literatura especializada, periódicos nacionais e internacionais, *sites* institucionais, governamentais e acadêmicos. Como resultado, verificou-se que, uma vez que cada cadeia produtiva provoca diferentes efeitos ambientais, sociais e econômicos, as práticas sustentáveis a serem adotadas pela administração variam de acordo com o passivo de cada atividade.

Palavras-chave: Sustentabilidade corporativa. Cadeias de suprimentos globais. Práticas sustentáveis de gestão.

Abstract: This study aimed to analyze the impact that the adoption of sustainable practices has on the management of supply chains in multinational companies. The exploratory study resulted from desk research, based on bibliographical sources, who were consulted in the literature materials, national and international journals, institutional, government and academics sites. As a result, it has been found that, since each production chain causes different environmental effects, social and economic, sustainable practices to be adopted by the administration vary according to the liabilities of each activity.

Keywords: Corporate sustainability. Global supply chains. Sustainable practices management.

1. INTRODUÇÃO

O documento “Mudando o rumo: uma perspectiva global do empresariado para o desenvolvimento e o meio ambiente” reconhece que o mundo se movimenta em direção à desregulação, às iniciativas privadas e aos mercados globais. Esse deslocamento exige que as empresas assumam maior responsabilidade social, econômica e ambiental ao definir seus papéis e ações (SCHMIDHEINY, 1992).

Entretanto, o modelo de desenvolvimento vigente, apesar de bem-sucedido, é dirigido para o curto prazo e tornou-se alvo de oposição ideológica, contestação crescente e demandas sociais. Esse sistema globalizado tem mostrado alguns inquietantes sinais de deslizamentos, como, por exemplo: a) os

interesses competitivos e o incremento da industrialização e dos fluxos de comércio seguem atacando o meio ambiente natural. A exigência de níveis de produtividade cada vez mais elevados e a existência de grandes *players* mundiais como concorrentes nem sempre possibilitam a tomada de decisão ecologicamente correta; b) o sentido do crescimento econômico e do desenvolvimento tecnológico acirra as desigualdades e progressivamente exclui os pobres; c) empresas privadas são as grandes prestadoras de serviços essenciais ao bem-estar comum e nem sempre têm a necessária visão de atender aos interesses públicos (ETHOS, 2005).

O desenvolvimento econômico de uma nação é resultante dos esforços da sociedade como um todo. Os governos têm o papel de estabelecer polí-

ticas públicas para estimular o desenvolvimento. As empresas, por sua vez, devem empreender, criar empregos e construir riquezas. Já o terceiro setor deve encarregar-se de promover a inclusão de parcelas da população não alcançadas pelos negócios e defender valores que garantam a igualdade e a justiça nas relações em uma sociedade (ETHOS, 2005).

Ademais, os consumidores, de maneira geral, têm se conscientizado sobre a importância da boa gestão dos recursos pelas empresas e exigido a adoção de práticas sustentáveis de funcionamento (NASCIMENTO, A.; NASCIMENTO, R.; CAETANO, 2010).

O conceito de Desenvolvimento Sustentável (DS) que, até então, estava atrelado à origem de custos sem gerar rentabilidade, limitando-o apenas às grandes corporações, dá lugar a uma nova forma de gestão, tornando o setor empresarial um possível catalisador de um círculo virtuoso de desenvolvimento humano (BARROS, 2013).

O objetivo deste artigo foi analisar o impacto que a adoção de práticas sustentáveis exerce sobre a gestão das cadeias de suprimentos em empresas multinacionais.

Considerando-se que as atividades produtivas das empresas multinacionais são grandes responsá-

do como *Triple Bottom Line* (TBL) que prega que o sucesso e o desempenho das empresas não deveriam ser avaliados somente pelo tradicional *bottom line* financeiro, mas também pelo seu desenvolvimento social e sua relação com o meio ambiente (IBEF, 2010).

Desta forma, o termo sustentabilidade corporativa prevê uma abordagem de negócios que cria valor de longo prazo para clientes, funcionários, acionistas e sociedade por meio de estratégias de longevidade da empresa que incluem a redução de impactos ambientais, a contribuição social, a atuação ética e a transparência, minimizando os riscos advindos da evolução econômica, ambiental e social (ROBECOSAM, 2016).

Para o grupo Robecosam (2016), as organizações devem se decidir por adotar formas “verdes” de negócio pelos seguintes motivos: a) considerando que o mundo possui recursos cada vez mais limi-

veis pela modificação do meio em que estão inseridas, é imprescindível analisar os impactos que estas operações de transformação de matérias-primas em produtos acabados causam ao longo da cadeia produtiva, a fim de sugerir formas de mitigar tais danos.

O estudo pode ser classificado como de natureza exploratória, desenvolvido por meio de pesquisa bibliográfica e documental, apoiada em literatura especializada, periódicos nacionais e internacionais e *sites* institucionais, governamentais e acadêmicos.

2. SUSTENTABILIDADE CORPORATIVA

No Relatório Brundtland (1987), o desenvolvimento sustentável (DS) foi oficialmente apresentado como “aquele que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a capacidade de as futuras gerações satisfazerem suas próprias necessidades” (CMMAD, 1991). Apesar de outras definições terem surgido desde então, esta ainda é a preferida pelos especialistas que tratam da temática.

A disseminação do conceito, com o passar dos anos, atingiu o setor corporativo, trazendo consigo a preocupação de se integrar o âmbito econômico ao ambiental e ao social. No intuito de sintetizar essas dimensões, o inglês John Elkington criou, em 1994, o Tripé da Sustentabilidade, também conheci-

tados, as práticas sustentáveis de gestão são fundamentais para a criação de valor para os acionistas em longo prazo; b) os fatores de sustentabilidade representam oportunidades e riscos que empresas competitivas devem abordar.

Já, para Hart e Milstein (2004), a busca pela sustentabilidade é motivada por quatro conjuntos: a) crescimento populacional, aumento da pobreza e das desigualdades sociais associados ao processo de globalização: ao atender as necessidades da parcela mais carente da população, as empresas criam maior valor agregado aos seus produtos e serviços; b) busca por tecnologias emergentes: trazem soluções para reduzir os impactos gerados pelo ser humano no planeta; c) crescimento da industrialização e suas consequências: o elevado consumo de matéria-prima e as altas emissões de poluentes trouxeram danos irreversíveis ao meio ambiente, prejudicando o bem-estar das comunidades; d) maior conscientização e

participação dos acionistas na sociedade: investidores se interessam mais em aplicar recursos em organizações que adotam uma gestão sustentável com ações responsáveis e transparentes.

3. GESTÃO SUSTENTÁVEL DAS CADEIAS DE SUPRIMENTOS EM EMPRESAS MULTINACIONAIS

Seuring e Müller (2008, p.1700) definem o termo Gestão Sustentável das Cadeias de Suprimentos (SSCM) como a “gestão de fluxos de capital, materiais e informações, bem como, a cooperação entre as empresas ao longo da cadeia de suprimentos, visando metas para as três dimensões: econômica, ambiental e social, que são requisitos dos clientes e *stakeholders*”.

Já Silva *et al.* (2015) propõem que a SSCM seja entendida como a gestão dos fluxos de capital, material e de informações, bem como a cooperação entre os elos que participam da cadeia de suprimentos, a fim de conseguir um bom desempenho em todos os elementos do TBL (econômico, ambiental e social) e, finalmente, melhorar a sustentabilidade de toda a rede.

Vale ressaltar que o número e a complexidade desses fluxos aumentam nas cadeias de suprimentos de empresas multinacionais em relação às domésticas, já que suas unidades produtivas estão espalhadas por diversos países (MORINI; LEOCE, 2011).

Na análise conjunta das definições apresentadas pode-se notar, portanto, que a SSCM incorpora os preceitos do TBL à SCM (gestão da cadeia de suprimentos). O ambiente social também é considerado, uma vez que se aborda o papel das empresas em garantir condições dignas de trabalho aos colaboradores e que os recursos utilizados ao longo do processo produtivo sejam utilizados de forma ética. Os aspectos econômicos também podem ser explorados na forma de desenvolvimento local e regeneração econômica. Finalmente, o papel da inovação é fundamental na tentativa de buscar tecnologias que minimizem o impacto ambiental negativo das cadeias de suprimento (WALKER; JONES, 2012).

Prahalad, Nidumolu e Rangaswami (2009) observam que corporações não são capazes de ofe-

recer produtos e serviços sustentáveis sem que antes tenham direcionado suas cadeias de valor à sustentabilidade. Esse processo tem início com o aumento da eficiência no consumo de recursos (água, energia e matérias-primas, por exemplo) e com as reduções da geração de resíduos e da emissão de gases de efeito estufa ao longo da cadeia, passando, num segundo momento, pela adoção de alternativas mais limpas de produção, pela implementação de uma política de logística reversa no pós-consumo (se aplicável), culminando na capacidade de garantir que fornecedores atuem de forma ambientalmente adequada, alinhando, então, toda a rede.

O primeiro passo para se determinar quais práticas devem ser implementadas na cadeia de suprimentos é a análise e a mensuração do impacto que causa em seu entorno. Num segundo momento, é escolhido um indicador para acompanhamento e monitoramento das variáveis. Existem diversas práticas de SSCM, porém, na literatura especializada, as categorias validadas por Zhu *et al.* (2008) são as mais adotadas. Segundo os autores, tais práticas podem ser agrupadas nas categorias: gestão ambiental interna, compras verdes, cooperação com cliente, *ecodesign* e recuperação do investimento.

Com relação à presença de uma empresa multinacional em determinado país, Carvalho (2011) destaca vantagem, como a melhoria das práticas ambientais nas atividades produtivas, em virtude do alinhamento com regulamentações mais rigorosas e à observância da certificação ISO 14001, um Sistema de Gestão Ambiental. A mesma lógica se aplica às demais esferas do TBL.

Zhu e Sarkis (2011) apontam, ainda, que, na busca por mitigar os impactos das cadeias de suprimentos, a adoção de práticas sustentáveis estimula o desenvolvimento de novas tecnologias; reduz o risco de acidentes ambientais e de sanções legais decorrentes; aumenta a qualidade de produtos e serviços, por exigir mais transparência e ética dos processos; reduz custos operacionais, devido à economia ou diminuição do consumo de matéria-prima, água e energia; melhora a imagem da empresa e a possibilidade de sua permanência no mercado; pode prospectar novos clientes que se sintam atraídos por este

modelo de gestão. No âmbito dos negócios, permite a entrada de produtos certificados em mercados mais exigentes como, por exemplo, o europeu.

Por outro lado, a adoção de práticas sustentáveis pode representar um revés, caso os fluxos comerciais reproduzam e/ou ampliem modelos de exploração de mão de obra devido a legislações trabalhistas mais flexíveis. Há também aquelas corporações que visam aproveitar-se de leis ambientais menos rigorosas, cujo ônus é o uso indiscriminado dos recursos, poluição do solo, da água e do ar, produção de resíduos exagerada etc. em nome da redução dos custos produtivos ao longo das cadeias (CARVALHO, 2011).

Zhu e Sarkis (2011) observam que alguns desafios são inerentes à adoção de quaisquer novos sistemas de gestão, como resistência a mudanças, falta de envolvimento da gerência, falta de conscientização de clientes e empresas parceiras e a baixa qualificação de mão de obra especializada. Especificamente, algumas práticas de SSCM têm custos elevados se comparadas às tradicionais, como o *ecodesign* e o desenvolvimento de embalagens verdes, por exemplo. Além disso, a implementação das normas técnicas e a obtenção das certificações são, em alguns casos, fatores impeditivos.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo permitiu verificar que a adoção de diretrizes sustentáveis de gestão nem sempre acontece de forma voluntária. As empresas, cada vez mais, vêm sofrendo pressões de seus *stakeholders* para que seus processos sejam orientados de acordo com os princípios sustentáveis, a fim de zerar ou minimizar os passivos inerentes às atividades produtivas de cada setor. A escolha das práticas a serem aplicadas deve ser determinada após análise e mensuração dos impactos que cada cadeia de suprimentos causa em seu entorno. Em seguida, um indicador deve ser escolhido para o monitoramento da situação.

Uma vez implementadas, as diretrizes sustentáveis tendem a trazer melhorias, como redução de riscos de acidentes ambientais e de sanções legais, diminuição de custos provenientes da redução no consumo de matéria-prima e energia, aumento da

qualidade dos produtos e serviços e da transparência dos processos, melhora da imagem da marca para os clientes, estímulo ao desenvolvimento de novas tecnologias, acesso a mercados que exijam produtos certificados pela ISO 14001, aumento da perspectiva de permanência da empresa no mercado, entre outros.

Vale ressaltar o papel fundamental da unidade focal em moldar a gestão das subsidiárias, pois, ao se aplicar tais conceitos à cadeia de suprimentos das corporações constrói-se uma rede “verde” em que todos os elos devem objetivar reduzir os impactos. Assim, a sustentabilidade das empresas multinacionais depende, cada vez mais, da sustentabilidade de sua cadeia produtiva.

Nota-se, também, que o desenvolvimento pautado em padrões sustentáveis, beneficia não só a empresa, como a comunidade local, o meio ambiente e o país em que as corporações multinacionais estão instaladas.

Dessa forma, qualquer processo de desenvolvimento só será válido se for baseado nos princípios da sustentabilidade, pois, de outra maneira, mesmo que se experimentem sucessos no curto prazo, o futuro ficará comprometido, pois qualquer setor industrial que provoque a exaustão dos recursos naturais, visando apenas resultados financeiros imediatos, causará danos ao meio ambiente e, consequentemente, à sociedade.

A lucratividade é uma meta necessária, mas reduzir a atividade empresarial a termos estritamente financeiros não faz jus às amplas responsabilidades e ao alcance das empresas.

Particularmente, as autoras entendem que, alcançado um certo patamar de desenvolvimento e, portanto, de demanda de recursos, é inviável retroceder a um nível inferior. Assim, são necessárias novas tecnologias que atendam à capacidade produtiva da atualidade e minimizem os danos ambientais, sociais, de modo a garantir resultados econômicos interessantes para as empresas.

Os resultados obtidos servem como base de direcionamento para novos estudos sobre o assunto, com a verificação *in loco* da real implementação das práticas sustentáveis de gestão em empresas multi-

nacionais e têm a intenção de alertar sobre a urgência de se pensar um sistema que tenha apenas objetivos financeiros.

REFERÊNCIAS

BARROS, F. A **sustentabilidade que traz lucro**. São Paulo. 13 set. 2013. Disponível em: <<http://www.ideiasustentavel.com.br/2013/09/a-sustentabilidade-que-traz-lucro/>>. Acesso em: 27 nov. 2015.

BRUNDTLAND, H. **Environment and development: a creative challenge**. Bristol, 1987 (informação verbal). Disponível em: <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/smk/vedlegg/taler-og-artikler-av-tidligere-statsministre/gro-harlem-brundtland/1986/sir_peter_scott_lecture.pdf>. Acesso em 10 mar. 2016.

CARVALHO, A. P. de. **Gestão sustentável de cadeias de suprimento: análise da indução e implementação de práticas socioambientais por uma empresa brasileira do setor de cosméticos**. 2011. Tese (Doutorado em Administração de Empresas) – EA-ESP-FGV, São Paulo, 2011.

CMMAD. Comissão mundial sobre meio ambiente e desenvolvimento. **Nosso futuro comum**. 2. ed. Rio de Janeiro: FGV, 1991.

HART, S. L.; MILSTEIN, M. B. Criando valor sustentável. **RAE Executivo**. v. 3, n. 2, p. 65-79, mai./jul., 2004.

IBEF. INSTITUTO BRASILEIRO DE EXECUTIVOS DE FINANÇAS DE SÃO PAULO. **A sustentabilidade nas organizações**. São Paulo: IBEF, 2010.

INSTITUTO ETHOS de empresas e responsabilidade social – ETHOS. **Glossário**. 2013. Disponível em: <<http://www3.ethos.org.br/wp-content/uploads/2013/09/Glossário-Indicadores-Ethos-V2013-09-022.pdf>>. Acesso em 16 mar. 2016.

_____. **Vínculos de negócios sustentáveis no Brasil**. São Paulo: Instituto Ethos, 2005.

MORINI, C.; LEOCE, G. **Logística Internacional Segura: Operador Econômico Autorizado (OEA) e a gestão de fronteiras no século XXI**. São Paulo: Atlas, 2011.

NASCIMENTO, A. C. M.; NASCIMENTO, R. M.; CAETANO, R. **Sustentabilidade como estratégia para o sucesso empresarial: um caso aplicado pela Faber Castell**. Disponível em: <<http://rumosustentavel.com.br/sustentabilidade-como-estrategia-para-o-sucesso-empresarial-um-caso-aplicado-pela-faber-castell/>>. Acesso em: 15 nov. 2015.

PRAHALAD, C.; NIDUMOLU, R.; RANGASWAMI, M. Why sustainability is now the key driver of innovation. **Harvard Business Review**. p. 56 – 64. set. 2009.

ROBECOSAM. **DSJI family**. 2015. Disponível em: <<http://www.sustainability-indices.com/index-family-overview/djsi-family-overview/index.jsp>>. Acesso em: 12 abr. 2016.

SCHMIDHEINY, S. **Changing course: a global business perspective on development and the environment**. Cambridge: The MIT Press, 1992.

SEURING, S.; MÜLLER, M. From a literature review to a conceptual framework for sustainable supply chain management. **Journal of Cleaner Production**. v. 16, p. 1699 – 1710, 2008.

SILVA, M. E.; NEUTZLING, D.M.; ALVES, A.P.F; DIAS, P.; SANTOS, C.A.F; NASCIMENTO, L.F. Sustainable Supply Chain Management: a literature review on Brazilian publications. **Journal of Operations and Supply Chain Management**. v. 8, n. 1, p. 29-45, jan./jun. 2015.

WALKER, H.; JONES, N. Sustainable supply chain management across the UK private sector. **Supply**

Chain Management: An International Journal, v. 17, n. 1, p. 15-28, 2012.

ZHU, Q.; SARKIS, J.; LAI, K.H.; GENG, Y. The role of organizational size in the adoption of green

supply chain management practices in China. **Corporate Social Responsibility and Environmental Management**, v. 337, n. 6, p. 322-337, 2008.

Tendências e desafios da exportação do agronegócio brasileiro pós crise de 2008

PROF MS. IVENS DE OLIVEIRA
ivens.oliveira@uol.com.br

PAULA DE FÁTIMA ARAÚJO
paula_pfa@hotmail.com

Resumo: crise financeira mundial de 2008 sobre as exportações do setor do agronegócio brasileiro, a fim de identificar tendências, desafios e perspectivas futuras. Os resultados obtidos demonstram a importância do agronegócio brasileiro na economia do país e como os reflexos da crise de 2008 modificaram o desfecho das exportações agrícolas. As tendências e perspectivas para o setor nos próximos anos pressupõem progressos na produção das *commodities* agrícolas, decorrentes da produtividade e do mercado interno, no entanto, os problemas e desafios relacionados à infraestrutura logística e mudanças climáticas podem atrapalhar e comprometer esse desempenho.

Palavras-chave: Agronegócio brasileiro. Crise financeira. Exportações.

Abstract: The purpose of this article was to understand the influence of the 2008 worldwide financial crises upon the exportation of the Brazilian Agribusiness in order to identify trends, challenges and future perspectives. For this, the methodology of this study was based on bibliographical research. The obtained results show the importance of the Brazilian agribusiness in its country economy and how the consequences of the 2008 crises have changed the agricultural exportation end. The tendencies and perspectives to the sector in the next years presuppose progress upon the production of agricultural commodities caused by the productivity and the internal market, however, the problems and challenges related to the logistic infrastructure and climatic changes can interfere and compromise this performance.

Keywords: Brazilian Agribusiness. Financial crises. Exportation.

1. INTRODUÇÃO

O agronegócio consiste na atividade que envolve todos os segmentos da cadeia produtiva vinculada à agricultura e à pecuária em uma visão integrada e sistêmica (FRANCISCO, 2015), podendo ser subdividido em três etapas: “o antes da porteira”, “o dentro da porteira” e o “depois da porteira da propriedade” (OLIVEIRA, 2010). Dessa forma, é considerado um setor de grande importância para a economia brasileira, representando em torno de um terço do PIB do país. (GUANZIROLI, 2006).

A crise financeira mundial de 2008-2009, iniciada no mercado imobiliário dos Estados Unidos com a venda de *subprimes* (crédito de risco), refletiu-se em vários setores da economia brasileira, inclusive atingiu o agronegócio.

De acordo com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA, 2008 *apud* MATOS; NINAUT; SALVI, 2009), os efeitos no setor foram relacionados em curto e longo prazo, sendo: redução significativa no fluxo das exportações, oscilações na taxa de câmbio, baixa no preço das *commodities*, diminuição do crédito, retração nas transações econômicas, entre outros. Deste modo, são obstáculos que impossibilitaram o aumento de competitividade e o crescimento das atividades agrícolas, além de outros entraves ocorridos no país que influenciaram seu desempenho.

Diante do acima exposto, o presente trabalho tem o seguinte problema: A crise financeira internacional de 2008 influenciou o comportamento do setor do agronegócio brasileiro no comércio exterior?

A hipótese é que a crise financeira internacional de 2008 diminuiu o ritmo de crescimento das exportações do agronegócio brasileiro. Assim, o objetivo geral deste estudo é entender a influência da crise mundial de 2008 sobre as exportações do setor do agronegócio brasileiro, a fim de identificar tendências, desafios e perspectivas futuras. Já os objetivos específicos são: a) conceituar agronegócio e sua evolução diante do cenário internacional; b) verificar a importância do setor do agronegócio para a economia brasileira, com ênfase na balança comercial; c) compreender a crise financeira mundial de 2008 e seus reflexos no desempenho do agronegócio brasileiro no comércio internacional.

Para a realização do trabalho acadêmico-científico serão utilizadas técnicas de pesquisa bibliográfica, além de dados secundários do CEPEA - ESALQ/USP, entidades oficiais, órgãos governamentais e não governamentais.

2. ASPECTOS TEÓRICOS DO AGRONEGÓCIO

O termo agronegócio, traduzido do vocábulo *agribusiness*, vincula-se as atividades desenvolvidas na agropecuária, ou seja, são atividades relacionadas ao setor produtivo fundamentado na atividade rural, destacando a terra como um fator de produção primordial (BACHA, 2004).

Faz-se necessário fundamentar o agronegócio através de uma visão de sistemas agroindustriais que abrangem os seguintes segmentos: “antes da porteira”, “dentro da (ou durante a) porteira” e “após a porteira” (ARAÚJO, 2013). Em 1957, John Davis e Ray Goldberg conceituaram agricultura com o termo *agribusiness* como sendo:

“o conjunto de todas as operações e transações envolvidas desde a fabricação dos insumos agropecuários, das operações de produção nas unidades agropecuárias, até o processamento e distribuição e consumo dos produtos agropecuários ‘in natura’ ou industrializados (RUFINO, 1999 apud ARAÚJO, 2013)”.

O papel da agropecuária no desenvolvimento econômico de um país apresenta funções essenciais como: fornecer alimentos para a população total; fornecer capital para a expansão não agrícola; fornecer mão-de-obra para o crescimento e diversificação

de atividades na economia; fornecer divisas para a compra de insumos e bens de capital necessários ao desenvolvimento de atividades econômicas; constituir-se em mercado consumidor para os produtos do setor não agrícola (BACHA, 2004, p. 27).

3. O PAPEL DO AGRONEGÓCIO NA ECONOMIA BRASILEIRA

Decorrente dos resultados obtidos com a evolução do agronegócio brasileiro, ao longo dos anos, que tem impulsionado o crescimento econômico do país, foi elaborado um levantamento de dados dos anos 2008 a 2015 analisando os principais destinos das exportações brasileiras, os principais produtos exportados e a balança comercial do agronegócio brasileiro com o intuito de corroborar a importância do setor na economia brasileira.

Com relação aos principais destinos das exportações agrícolas, entre os anos 2008 a 2012, quem liderava as comercializações com o Brasil era a União Europeia (bloco econômico), seguida da China, Países Baixos, Estados Unidos, Rússia, Japão e demais países. Devido à ascensão da China em 2013, a União Europeia (bloco econômico) passou a ocupar a segunda posição entre os principais destinos. Outros países entraram para o *ranking* como: Hong Kong e Venezuela. Dentro dos anos analisados, os Estados Unidos mantiveram-se constantemente na terceira colocação com percentuais de 7% de participação (AGROSTAT, 2016).

Os principais produtos exportados da análise são representados pelos produtos do complexo de soja que liderou a pauta das exportações nos anos em destaque. Em seguida, temos carnes, produtos florestais, produtos do complexo sucroalcooleiro e café. Esses últimos mantiveram-se entre os cinco principais, porém nem sempre na mesma colocação mencionada (AGROSTAT, 2016).

Dentro do período analisado, a balança comercial do agronegócio brasileiro fechou os anos com registros de saldos superavitários com relevância na pauta do desempenho das exportações brasileiras. Esses saldos favoráveis do setor agrícola intervieram, a fim de amenizar os resultados deficitários da balança comercial brasileira que apresentava mais saldos de movimentações em importações do

que exportações, ocasionando *déficits* provenientes dos outros setores produtivos. Dessa maneira, o setor agrícola colaborou fortemente para que houvesse estabilidade macroeconômica na má condição do país. Podemos observar que, apenas no ano de 2015, a balança comercial brasileira apresentou saldos com *superávit*, devido às quedas nas importações (VICENTE, 2016).

4. TENDÊNCIAS E DESAFIOS DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

4.1. Crise financeira internacional de 2008

O segmento imobiliário norte-americano começou a desacelerar, no final de 2006, após a exorbitante especulação sobre os créditos de alto risco (*subprime*) que foram promovidos através do custeio dos empréstimos bancários (CINTRA; FARHI, 2008; CARVALHO, 2010) Diante dessa ocorrência, iniciou-se a crise das hipotecas *subprimes* nos Estados Unidos (LIMA; DEUS, 2013).

Ao longo do segundo semestre de 2007, a Bolsa de Valores e o mercado de crédito também começaram a sentir os impactos por meio da desvalorização de ativos, com conseqüente queda no ritmo da atividade econômica americana (MATOS; NINAUT; SALVI, 2009). Nesse sentido, a crise financeira dos Estados Unidos surgiu no primeiro semestre de 2008. Diante desse cenário, o setor bancário norte-americano começou a apresentar contratempos em suas instituições financeiras, como resultado, alguns bancos acabaram falindo e outros foram salvos com os recursos públicos (ALMEIDA, 2012).

A crise financeira internacional de 2008 paralisou a maior parte dos países emergentes e ecoou no comércio internacional mediante retrocesso na atividade econômica e o agravamento no desemprego (LUCON; GOLDEMBERG, 2009).

A economia brasileira apresentava um ritmo de crescimento contínuo devido à procura das exportações de seus produtos e dos valores alcançados. Além disso, o momento era propício para que as empresas produzissem e idealizassem novos investimentos (LIMA; DEUS, 2013). No entanto,

a economia apresentou um comportamento estável durante o período da crise financeira internacional, por volta do terceiro trimestre de 2008 ao primeiro semestre de 2009. Contudo, não se manteve resistente aos reflexos ocorridos e exibiu impactos no balanço de pagamentos e redução da dívida externa (MATOS; NINAUT; SALVI, 2009; ALMEIDA, 2012; SIMÕES, 2016).

Como conseqüência dos reflexos da crise de 2008 no Brasil, o ritmo de crescimento econômico foi paralisado, impactando na ausência de crédito internacional (LIMA; DEUS, 2013), além de *“retração dos mercados externos e dos investimentos estrangeiros; a queda brusca nos preços dos principais produtos de exportação”* (ALMEIDA, 2012, p. 144) e mundialmente recuo pela procura dos produtos, ou seja, os principais obstáculos que imediatamente resultaram em desemprego no país (CARVALHO, 2010; ALMEIDA, 2012).

Com a acelerada depreciação do câmbio, a economia brasileira sofreu profunda oscilação em que os prejuízos começaram a afetar as exportadoras do setor produtivo por meio da desvalorização na moeda brasileira. Diante dessas conseqüências, a reação do governo brasileiro, mais diretamente uma ação do Banco Central, foi adotar algumas medidas para tentar amenizar os efeitos da crise, nos últimos meses de 2008 e início de 2009 (ALMEIDA, 2012; LIMA; DEUS, 2013).

Segundo Gonçalves (2008) *apud* Lima e Deus (2013, p. 57), as medidas adotadas pelo governo brasileiro e os demais países, foram as seguintes: expansão da liquidez; saneamento do setor financeiro; processo de estatização parcial ou total de agentes financeiros na economia; garantia de empréstimos, depósitos e aplicações financeiras; adoção de políticas macroeconômicas monetárias e fiscais, expansionistas; foco na questão do câmbio e foco nas medidas com redução do impacto social da crise.

A participação da China, um dos principais mercados emergentes, diante das exportações das *commodities* agrícolas brasileiras, promoveu aumento do PIB brasileiro de 6% para 8,5%. Com isso, proporcionou diminuição dos impactos da crise nos saldos da balança de transações, ou seja, também contribuiu para a recuperação do Brasil, amenizan-

do os efeitos através do acúmulo de reservas e do nível favorável do crescimento econômico, além de proporcionar uma melhoria nos preços dos produtos agrícolas (MATOS; NINAUT; SALVI, 2009; ALMEIDA, 2012).

4.2. Exportações brasileiras: tendências, desafios e perspectivas futuras do pós-crise

Tendo em vista, que o crescimento das exportações brasileiras foi comprometido com as consequências da crise financeira mundial de 2008, faz-se necessário entender como o setor comportou-se nos anos consequentes aos fatos apontados, com esse propósito, destaca-se as oportunidades, desafios, tendências e perspectivas futuras para o agronegócio brasileiro.

O setor agrícola brasileiro tem se desenvolvido com fortes e expressivos aumentos na produção (MAPA, 2014). Atualmente, o crescimento da agricultura tem se destacado, assim como nas safras passadas, através da forte relação com a política agrícola, com estimativas de 3,5% ao longo dos anos (MAPA, 2015). Nesse caso, algumas medidas foram utilizadas para dar suporte aos produtores rurais, assim possibilitando mais recursos. O desenvolvimento de novos programas de investimentos, as melhores condições para obter o crédito rural, o seguro rural e o apoio à comercialização também são fatores que contribuíram para os avanços do setor (MAPA, 2014).

Para OCDE-FAO (2015), a produtividade brasileira tende a aumentar nos próximos 10 anos, incentivada pela produção de grãos e progressos nas áreas agricultáveis. Em relação aos preços, podem sofrer alterações, tornando os produtos encarecidos, porém estima-se que haja a possibilidade de produtos com preços fixos, decorrentes de regulação na inflação.

Diante desses aumentos na produtividade, surgirão mais oportunidades na geração de empregos, faturamentos e ganhos com as exportações (OCDE-FAO, 2015). O aperfeiçoamento da produtividade do agronegócio brasileiro pode ocorrer de maneira sustentável, pois as vantagens podem ser extensas diante desse desenvolvimento, sem gerar esgotamento de recursos (OCDE-FAO, 2015).

A competitividade do setor agrícola brasileiro é motivada por atividades que exigem melhorias na logística e infraestrutura de transportes. O prejuízo com esses entraves está estimado em aproximadamente 60% do escoamento da carga agrícola brasileira transportada pelo modal rodoviário (MAPA, 2014; OCDE-FAO, 2015). Além de impactarem em taxas negativas e custos elevados diante das exportações dos produtos brasileiros (CONTINI, *et al*, 2012).

As alterações climáticas vêm prejudicando as safras agrícolas, pois têm se tornado mudanças eventuais constantes. Porém, não são apenas esses eventos no país que podem afetar o faturamento do agronegócio brasileiro, mas sim os acontecimentos globais ou ligados diretamente com o setor por meio de seus principais relacionamentos comerciais com os demais países. Essas incidências alertam que o Brasil necessita de medidas para fortalecer as aplicações atribuídas pela política agrícola, bem como a garantia do rendimento agrícola (CEPEA, 2014).

Segundo CONTINI, *et al* (2012), a falta de planejamento com prazos médios e longos para a execução desses obstáculos pode dificultar o ritmo das atividades do agronegócio brasileiro. Espera-se que futuramente o Brasil possa repassar mais subsídios para investimentos focados na produção agrícola e assim poder gerar mais lucros ao agronegócio brasileiro (OCDE-FAO, 2015).

Diante de seus resultados expressivos, Conti-
ni, *et al* (2012) ressaltam que as perspectivas para os próximos dez anos serão significativas, pois salientam movimentações nas exportações brasileiras do setor agrícola com produtos bastante vantajosos para a evolução no período. A forte procura por *commodities* agrícolas evidencia resultados na atuação do país no comércio internacional.

Estimam-se perspectivas elevadas em relação ao aumento do consumo mundial de alimentos, inclusive maior demanda em relação às carnes, o que influencia o surgimento de oportunidades para o setor do agronegócio brasileiro. Contudo, são necessários alguns ajustes para que esse desempenho seja alcançado (MATOS; NINAUT; SALVI, 2009).

Conforme os dados do MAPA (2014), os avanços na produtividade da pecuária aconteceram

decorrentes dos ajustes indispensáveis nos seguintes fatores: aperfeiçoamento genético, contenção das doenças e restabelecimento das pastagens.

As tendências e perspectivas setoriais para 2015 e anos subsequentes estimavam resultados positivos para os principais produtos do agronegócio brasileiro (CEPEA, 2014) comercializados e com forte desempenho na produtividade, são eles: *“soja em grão, trigo, carne de frango, carne suína, açúcar, algodão em pluma, cana-de-açúcar, maçã, melão e celulose”* (MAPA, p.89, 2015). Estes produtos tem maior incidência de avanços através dos fatores fundamentais: procura mundial e mercado interno (MAPA, 2015).

De acordo com Veiga Filho (2016), a colheita de 2016/17 atingirá 200 milhões de toneladas em comparação com a safra 2014/15 que apresentou recessão devido às alterações climáticas, totalizando 189,3 milhões de toneladas. Esses resultados indicam bons tempos ao setor do agronegócio.

Para a produção do agronegócio brasileiro, seus avanços ainda dependerão da produtividade na próxima década em que as perspectivas para a colheita de grãos apontam crescimento de 29,9%, já nas áreas agricultáveis, progressos de 58,2 milhões de hectares em 2015/16 para 65,6 milhões de hectares em 2025/26, um acréscimo estimado em 12,7% entre os anos, sendo 1,3% de aumento ao ano. Vale ressaltar que para os avanços nas exportações do setor nos próximos dez anos, além da produtividade, o outro fator aliado nesse desempenho é o mercado interno (MAPA, 2016).

Segundo Garrido (2016), para os próximos anos, será possível a ocorrência de avanços no escoamento das safras do agronegócio brasileiro. A alternativa para solucionar os problemas logísticos é destacada por meio da utilização dos portos do Arco Norte. Contudo os progressos ainda são considerados lentos, devido à maior concentração de exportações nos portos de Santos e Paranaguá, com volume exportado equivalente a 50 milhões de toneladas em 2015.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O agronegócio brasileiro tem sido considerado um dos setores que apresenta maiores vantagens

devido ao seu desenvolvimento por meio da produtividade nas cadeias agroindustriais com atividades na agricultura e pecuária, sem contar com a alta competitividade no mercado internacional. Dessa forma, tem demonstrado sua importância, além disso, desempenhado seu papel com resultados satisfatórios ao longo dos anos, observados através de seus relevantes progressos nas exportações de *commodities* agrícolas.

No entanto, durante o estopim da crise financeira de 2008, resultante da crise do *subprime* (empréstimos hipotecários de alto risco), a economia brasileira estava avançando positivamente com suas exportações quando surgiram os primeiros reflexos, afetando os indicadores macroeconômicos e alguns setores, inclusive influenciou o comportamento do setor do agronegócio brasileiro no comércio exterior, portanto, comprova-se a veracidade da problemática atribuída a essa pesquisa.

Pode-se observar que a hipótese apresentada é verdadeira, pois o setor do agronegócio brasileiro apresentou diminuição no ritmo de crescimento de suas exportações a partir do segundo semestre de 2008 até meados de março de 2009, assim desestabilizando os progressos contínuos, além de variações nos preços das *commodities* agrícolas. No entanto, também devem ser levados em consideração os aspectos e desafios internos a serem superados pela economia brasileira nos próximos anos.

Considerando o objetivo geral proposto nesta pesquisa de entender a influência da crise mundial de 2008 sobre o setor do agronegócio, identificando tendências, desafios e perspectivas futuras, é possível evidenciar que o objetivo foi alcançado.

Após compreensão do desencadeamento e repercussão da crise de 2008 no Brasil, por meio de fortes quedas nos preços das principais *commodities* agrícolas, nota-se que, atualmente, o ritmo de desenvolvimento das exportações do agronegócio brasileiro continua avançando aos poucos, porém ainda não voltou ao patamar dos anos antecessores a crise, pois os reflexos ainda são perceptíveis. O ritmo do desenvolvimento das exportações continua em recuperação com sinalização de melhores resultados nos próximos anos.

No concernente às possíveis oportunidades, tendências e perspectivas futuras em um longo prazo, o setor do agronegócio brasileiro terá como fundamentais fatores aliados ao seu crescimento a produtividade e o mercado interno, além de permitir com que o país permaneça com a sua forte participação no mercado internacional. Contudo, o setor contará com obstáculos que modificarão os resultados da produção agrícola brasileira como as mudanças climáticas severas, as precárias condições na infraestrutura logística brasileira, que provocam empecilhos no escoamento de grãos e de outros produtos, assim refletindo em elevados custos logísticos, além das barreiras tarifárias e não tarifárias, que poderão ser adotadas em algum momento, e as medidas de implicação de restrições fitossanitárias que representam ameaças com reflexos nas exportações do agronegócio, dessa forma, faz-se necessário superá-los.

Por fim, foi possível concluir através dos resultados obtidos na pesquisa que é indiscutível a importância do agronegócio para a economia brasileira, pois se tornou, ao longo dos últimos anos, o “carro-chefe” do país por apresentar grandes vantagens e ser um setor altamente promissor decorrente da produtividade das *commodities* agrícolas. Apesar dos diversos desafios que o cercam, as projeções em vista para o agronegócio brasileiro são otimistas, contanto que haja maiores recursos para pesquisas e tecnologias inovadoras, a fim de sanar os principais entraves.

O trabalho desenvolvido preliminarmente permite novos espaços para exploração de estudos que avaliarão, para os próximos anos, os mais relevantes avanços e oportunidades do agronegócio diante da economia brasileira.

REFERÊNCIAS

AGROSTAT - ESTATÍSTICAS DE COMÉRCIO EXTERIOR DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO. **Dados estatísticos sobre o agronegócio**. Disponível em: <<http://agrostat2.agricultura.gov.br/index.htm>>. Acesso em: 18 jun. 2016.

ALMEIDA, P. R. de. Relações Internacionais e Política Externa do Brasil. In: **Diplomacia Financeira:**

O Brasil e o FMI, de 1944 a 2011. Rio de Janeiro: LTC, 2012. p. 125-149.

_____. Relações Internacionais e Política Externa do Brasil. In: **As crises financeiras internacionais e o Brasil, desde 1928**. Rio de Janeiro: LTC, 2012. p. 150-168.

ARAÚJO, M. J. **Fundamentos de agronegócios**. 4. ed. rev. ampl. atual. São Paulo: Atlas, 2013.

BACHA, C. J. C. **Economia e política agrícola no Brasil**. São Paulo: Atlas, 2004.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Plano Agrícola e Pecuário 2014/2015**. Disponível em: <http://www.agricultura.gov.br/arq_editor/PAP%202014-2015.pdf>. Acesso em: 14 out. 2016.

_____. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Projeções do Agronegócio Brasil 2015/16 a 2025/26** Disponível em: <http://www.agricultura.gov.br/arq_editor/file/acs/2016/projecoes-agronegocio-2016-2026.pdf>. Acesso em: 30 out. 2016.

CEPEA – CENTRO DE ESTUDOS AVANÇADOS EM ECONOMIA APLICADA (ESALQ/USP). **Perspectivas para o Agronegócio em 2015**. Disponível em: <http://www.cepea.esalq.usp.br/comunicacao/Cepea_Perspectivas%20Agroneg2015_relatorio.pdf>. Acesso em: 14 out. 2016.

GARRIDO, J. O lento avanço rumo ao Arco Norte. **Revista Valor Econômico S. A. – Setorial**. p. 64-66. jul. 2016.

MATOS, M.A.; NINAUT, E.S.; SALVI, J.V. Crise financeira internacional e as suas influências no agronegócio brasileiro. **Revista de Política Agrícola**. a. 18, n. 4, p. 36-48. out./nov./dez. 2009. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/MapaPortalInternet/consultarpublicacao/editConsultarPublicacaoGrupo2.do?op=downloadArquivo&url=%2Fpolitica-agricola%2Fpublicacoes&pu>>

blicacao.arquivo.idArquivo=3776>. Acesso em: 20 jun. 2016.

OCDE-FAO - ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA ALIMENTAÇÃO E AGRICUL-

TURA. **Perspectivas Agrícolas no Brasil: desafios da agricultura brasileira 2015-2024**. Disponível em: <<https://www.fao.org.br/download/PA20142015CB.pdf>>. Acesso em: 14 out. 2016.

Aduana e Gestão de Riscos Aduaneiros: considerações sobre os ilícitos do comércio internacional

PROF. MS. ROGÉRIO TEIXEIRA DA CRUZ
rttcruz@unimep.br

TAYNAN AOYAMA
tayaoyama@msn.com

Resumo: O objetivo principal deste trabalho é analisar a gestão de riscos aduaneiros no Brasil com especial enfoque sobre os ilícitos no comércio internacional. A hipótese norteadora é de que a gestão de risco feita com eficiência na aduana traz impactos positivos à segurança nacional de um país. A justificativa deste trabalho dá-se pela necessidade da melhoria contínua de processos aduaneiros em prol da segurança nacional. O método utilizado para a realização da pesquisa foi o analítico expositivo e o investigativo, usando a pesquisa bibliográfica e documental. O emprego da gestão de risco é um dos métodos mais avançados para que não haja inserção de ilícitos em um país. No entanto, o método de gestão de risco só é utilizado em casos de processos legais, ainda existindo um grande número de operações ilegais cruzando fronteiras que não são alcançadas por estes métodos.

Palavras-chave: Aduana. Gestão de risco. Comércio internacional.

Abstract: The main objective this research is to analyze customs risk management in Brazil with a special focus on illicit trade in international trade. The guiding hypothesis is that risk management done with customs efficiency brings positive impacts to the national security of a country. The justification for this work is the need for the continuous improvement of customs processes in favor of national security. The method used for the research was the analytical and the investigative exhibition. To develop the proposed study, it was necessary to use the bibliographic and the documentary research. The research is important to discussion of academic and government agencies since the used data was from World Customs Organization and diverse bibliography from the theme. The use of risk management is one of the most advanced methods to avoid illicit products coming into a country. However, the risk management methods are only used in legal processes: still there are a big number of illegal transfrontier operations that are not reached by those methods.

Key words: Customs. Risk management. International trade.

1. INTRODUÇÃO

De acordo com Morini e Leoce (2011), a modernização da aduana brasileira conta com a implantação da Nota Fiscal eletrônica, o novo SISCOMEX Exportação, a Importação Web, o SISCOMEX Carga, o Sistema Integrado de Comércio Exterior de Serviços (SISCOSERV), o extinto programa Linha Azul e o Operador Econômico Autorizado. A realidade dos procedimentos aduaneiros brasileiros, atualmente, é relacionada à burocracia. Como o co-

mércio internacional não se refere apenas ao território brasileiro, é possível a comparação desses procedimentos com o resto do mundo.

Diferentemente de outros países, a segurança tem um significado distinto no Brasil pelo fato de o país nunca ter sido alvo de ataques terroristas, trazendo o foco para aspectos econômicos e tributários como o controle do contrabando, o descaminho, a pirataria e a contrafação (RUSSO, 2006).

A problemática de pesquisa para este trabalho é questionar se uma gestão de risco efetiva feita na aduana consegue proteger um país contra os ilícitos do comércio internacional.

A hipótese norteadora deste projeto é que uma administração aduaneira com sistemas de gestão de risco traz impactos positivos à segurança nacional de um país.

A justificativa deste trabalho dá-se pela necessidade da melhoria contínua de processos aduaneiros em prol da segurança nacional. A pesquisa é importante para discussão de acadêmicos e órgãos governamentais, uma vez que serão utilizados dados da Organização Mundial das Aduanas e a incumbência da administração aduaneira e da Receita Federal Brasileira.

Nesta pesquisa, o objetivo principal é analisar a gestão de riscos aduaneiros no Brasil com especial enfoque sobre os ilícitos no comércio internacional. Os objetivos específicos deste projeto são: a) definir e caracterizar as responsabilidades da aduana brasileira; b) identificar métodos de gestão de riscos aduaneiros; c) levantar dados sobre os ilícitos do comércio internacional e como combatê-los, buscando identificar oportunidades de melhoria para a aduana nacional diante de novos desafios do comércio exterior mundial.

2. CONSIDERAÇÕES SOBRE A ADUANA

Segundo Danet (2000), a aduana tem um papel vital na efetividade do comércio internacional. A Administração aduaneira deve cumprir quatro missões: fiscal (arrecadação); econômica (trata das isenções derivadas de acordos internacionais); proteção do cidadão/consumidor (controle de drogas não permitidas e mercadorias falsificadas), segurança das mercadorias nas instalações aduaneiras e emissão de certificados de confiabilidade - procedimento relacionado ao Operador Econômico Autorizado (LIONEL, 2010 apud MORINI; LEOCE, 2011).

A aduana tem alguns deveres norteadores como o de controlar os fluxos de bens e mercadorias com o exterior promovendo uma intervenção, prevenindo e reprimindo o contrabando (a entrada ou a saída de produto proibido, ou que atente contra a saúde ou contra a moralidade) e o descaminho (ato

de importar ou exportar mercadorias permitidas sem o devido respeito à legislação tributária com o intuito de lesar o fisco) e o de administrar e fiscalizar atividades de comércio exterior, estabelecendo políticas aduaneiras e monitorando os efeitos produzidos por estes fluxos.

No Brasil, o controle aduaneiro é feito pela Secretaria da Receita Federal. O exercício da Administração Aduaneira compreende a fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais em todo o território aduaneiro (BRASIL, 1988).

Operações aduaneiras, para serem efetivas e eficientes, devem ser adaptadas para mudanças de práticas comerciais e abordagens administrativas modernas refletindo os vários objetivos do país. Uma modernização bem sucedida requer uma abordagem abrangente, englobando todos os aspectos da administração aduaneira que se referem a problemas identificados e ações sequenciais (WORLD BANK, 2005).

Segundo Biljan e Trajkov (2012), administrações aduaneiras têm buscado assegurar o cumprimento da legislação e, ao mesmo tempo, facilitar o comércio legítimo, encontrando grandes desafios para administrar o crescimento exponencial do comércio. Controle de item por item na chegada aos pontos de fronteira tornou-se uma barreira aos negócios (WCO, 2015). Portanto, um sistema de controle da aduana moderna deve ser baseado numa abordagem seletiva e em gestão de risco.

3. GESTÃO DE RISCO

Risco pode ser definido, de acordo com IRM (2002), como a combinação da probabilidade de um evento e suas consequências. A gestão de risco considera tanto os aspectos positivos quanto os negativos do risco. No campo da segurança, é geralmente reconhecido que consequências são apenas negativas e, deste modo, a gestão de risco é focada em prevenir e mitigar o dano.

A gestão de risco deve ser um processo continuado de desenvolvimento, passando por estratégia organizacional e pela sua implementação. Deve abordar, metodicamente, todos os riscos em torno

das atividades do passado, presente e, principalmente, do futuro da empresa (IRM, 2002).

Gestão de risco é definida por ações coordenadas por administrações para dirigir e controlar riscos. Neste raciocínio, plano de gestão de risco seria um esquema dentro do quadro de gestão de risco que especificasse a abordagem, os componentes gerenciais e os recursos a serem aplicados na gestão do risco (WCO, 2015).

A atuação de novos sujeitos no comércio internacional é um desafio para a gestão de risco, pois não há um histórico comportamental na atividade do comércio internacional e também há a possibilidade de empresas de fachada cometer ações ilegais. Para a melhor gestão de riscos, desde 2002, a Receita Federal opera procedimentos de habilitação prévia de empresas que querem operar no comércio internacional.

O comportamento adotado, ou eventuais alterações do comportamento habitual do operador em causa, pode constituir elementos de risco. Alguns são riscos comuns como: declaração de mercadoria incorreta ou falsa, inobservância das leis e proibições, contrabando (introdução irregular num território aduaneiro), o fato de o operador de comércio exterior ter comido previamente alguma irregularidade, ou infração aduaneira ou fiscal, falta de cooperação do operador ou de transportadoras de confiabilidade duvidosa (COMISSÃO EUROPEIA, 1998).

A introdução de técnicas de gestão de risco nas aduanas resulta do conhecimento de que devido ao aumento do fluxo transfronteiriço e mudanças de prioridades governamentais, as administrações não são mais capazes de continuar a trabalhar de maneira igual à antigamente. O reconhecimento dessas mudanças torna fundamental a reestruturação da missão, papel e métodos de operação das aduanas. O que leva as administrações aduaneiras a reconhecer que não podem mais interagir fisicamente em 100% dos fluxos nas fronteiras e a perceber que necessitam mudar de um estilo tradicional de controle e fiscalização de fronteiras para um modelo de operação baseada no risco (WCO, 2015).

O uso de seletividade para a inspeção de carga é apenas uma aplicação do princípio geral da seletividade no controle na fronteira para o controle

documental ou para as auditorias posteriores. Os princípios envolvidos são os mesmos e consistem em estabelecer uma combinação de indicadores de risco, pesando-os e, finalmente, aplicando-os de forma sistemática para operações comerciais para selecionar aquelas transações que serão submetidas a um determinado tipo de controle. Esta combinação de indicadores de risco pode ser chamada de um perfil de risco (WORLD BANK, 2005). No Brasil, essa seletividade é dada pela Parametrização.

A Parametrização ocorre em rotinas de seleção fiscal em que são usados critérios e todas as declarações de importações passam por estes critérios estabelecidos. Caso alguma declaração atenda a um dos critérios estabelecidos em algum dos parâmetros, será classificada em um dos canais definidos pelo sistema. Se ocorrerem declarações com indícios de irregularidade, o operador do Sistema pode alterar o canal, sendo a alteração para um canal de fiscalização mais rigorosa. O responsável por manter os parâmetros do Siscomex é a COANA - Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (COUTINHO, 2012).

A Receita Federal Brasileira tem à sua disposição um dos mais sofisticados sistemas de informação que registra e acompanha a atuação de players no comércio internacional, o Sistema de Registro e Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros, RADAR. Nele, encontram-se informações de importadores, exportadores, transportadores, despachantes aduaneiros, contadores e advogados.

Por meio do RADAR, são feitos resumos estatísticos de operações de comércio exterior de importadores e exportadores, infrações, pessoas associadas, informações de comportamento e redes de relacionamento do interveniente do comércio internacional. O sistema também registra mensalmente o desempenho tributário das empresas atuantes no comércio internacional e informações sobre patrimônio e renda de empresas e sócios, permitindo melhorar a capacidade da RFB de detectar redes e intervenientes de alto risco, incluindo empresas de fachada. Com o aumento de informações do RADAR, a RFB tem melhorado a sua qualidade de seleção fiscal, reduzindo intervenções desnecessárias

no despacho aduaneiro e aumentando a efetividade em outras intervenções (BRASIL, 2012).

De acordo com Pedrosa (2012), espera-se, como resultados do uso da gestão de riscos aduaneiros, a formação de inteligência corporativa, a facilitação da comunicação interna, a elevação da percepção de risco e da presença fiscal na área aduaneira, a redução de procedimentos que consomem recursos e tempo, a execução de controle aduaneiro com maior agilidade e segurança, trazendo inúmeros ganhos para a aduana, para empresas legais e para a sociedade.

Sistemas de gestão de riscos são eficientes na prevenção de ilícitos aduaneiros em operações legítimas de comércio exterior. As operações de comércio ilícito são difíceis de serem mensuradas e quantificadas, porém pelas apreensões e pelas medidas repressivas é possível ver que existem e causam grandes problemas à sociedade.

4. ILÍCITOS NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

O Brasil é um país de dimensões continentais e tem mais de 16800 km de fronteira com outros países, mas possui apenas 31 pontos de fronteira de administrações aduaneiras (GODOI; CASTRO, 2011). Esse número de pontos de fronteira é insuficiente para fazer toda gestão do que entra e sai de um país, deixando locais vulneráveis à entrada de ilícitos, como entorpecentes, armamento e produtos contrabandeados.

Segundo um estudo feito pelo Escritório das Nações Unidas sobre Crimes e Drogas (UNODC, 2015), o *World Drug Report*, o Brasil é o maior mercado de cocaína da América do Sul e, por sua posição geográfica, tem um papel estratégico no tráfico de cocaína. As apreensões no país, em 2013, passaram de 40 toneladas.

Segundo o Fórum Econômico Mundial (2015), o Comércio Ilícito global tem crescido num ritmo sem precedentes, causando riscos à sociedade, governos e à economia global. A falta de políticas sociais efetivas para a prevenção do crime e sistemas de justiça ineficientes geram violações da lei, terrorismo e violência, dificultando o desenvolvimento social e econômico.

O custo do comércio ilícito à economia global é considerável e difícil de mensurar. Apenas contrabando e pirataria custaram US\$ 1.77 trilhão no ano de 2015, o que é praticamente 10% do valor do comércio internacional de mercadorias.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O uso da gestão de risco é um dos métodos mais avançados e assertivos para que não haja inserção de ilícitos em um país. Isso pode ser verificado pelo uso da gestão de risco em programas como o OEA que facilitam e agilizam processos de importação e exportação para clientes de baixo risco e empresas que se voluntariam ao programa, deixando a fiscalização para clientes de risco maior ou de risco desconhecido que não se voluntariam ou que não tem interesse em participar deste programa, sendo essas empresas passíveis de cometer ilícitos internacionais.

No entanto, o método de gestão de risco só é utilizado em casos de importações e exportações formais e legais. Há um grande número de operações ilegais cruzando fronteiras que não são alcançadas por estes métodos.

Como visto na bibliografia sobre o tema, o comércio ilícito é difícil de ser mensurado, mas não é difícil de ser encontrado no dia a dia do cidadão brasileiro. Bens contrabandeados são facilmente comprados em grandes cidades brasileiras e itens mais baratos, provenientes de descaminho, também são igualmente acessíveis. Em relação a entorpecentes, existe a demanda e a oferta que atende a estes desejos, passando por toda a fiscalização existente. A violência ainda é um tema frequente quando se fala de Brasil e tanto as armas quanto as drogas são grandes responsáveis por isso.

Além do controle aduaneiro eficiente, são necessários mais investimentos na aduana, maior organização no trabalho e que todos os entes na cadeia possam funcionar de maneira satisfatória. Somente a gestão de risco feita na Aduana não consegue proteger um país completamente dos ilícitos do comércio internacional, apenas controla a parte que entra ou sai de um país por vias legais. De acordo com o Índice de Ambiente de Comércio Ilícito, são quatro os fatores que ajudam uma nação a combater este tipo

de mercado: Propriedade intelectual, Transparência e Comércio, Ambiente aduaneiro e Suprimento e Demanda.

O Brasil é um país muito extenso e ainda são necessários mais postos de controle que sejam modernos, seguros e efetivos. A Aduana brasileira ainda necessita da ajuda externa como a da Polícia Federal para cobrir alguns pontos de fronteira que não são modernos e seguros o suficiente para prevenir a inserção de produtos ilícitos no Brasil. Os objetivos foram plenamente alcançados. Em relação às drogas, armas e tabaco, seria necessário não apenas gerir riscos, mas sim uma abordagem mais efetiva com mais pontos de fronteiras, distribuídos por fronteira seca, capacitados para lidar com estas mercadorias.

A aduana brasileira necessita de mais investimentos nos postos já existentes e maior vigilância nas fronteiras com países com maior histórico de fornecimento desses bens. Enquanto houver a demanda no Brasil por estes produtos, haverá a oferta transpassando por pontos de fronteiras vulneráveis.

REFERÊNCIAS

BILJAN, J; TRAJKOV, A. **Risk management and Customs performance improvements: The case of the Republic of Macedonia.** Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042812011548>>. Acesso em: 23 mar 2016.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 31 jul. 2014.

_____. Secretaria da Receita Federal do Brasil. **Visão de Futuro para a Aduana Brasileira.** Brasília, 2012.

COMISSÃO EUROPEIA. **Guia da análise de riscos nos controlos aduaneiros.** Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 1998. Disponível em: <[98-037-PT-C/CQ1298037PTC_001.pdf;pgid=y-8dIS7GUWMdSR0EAIIMEUUsWb0000Z39Yii-Lh;sid=mMuOGVENnyqOKwBm98oQvjMo1ai-Qa_PO5Js=?FileName=CQ1298037PTC_001.pdf&SKU=CQ1298037PTC_PDF&CatalogueNumber=CQ-12-98-037-PT-C.>. Acesso em: 05 maio 2016.](http://bookshop.europa.eu/pt/guia-da-an-lise-de-riscos-nos-controlos-aduaneiros-pbCQ1298037/downloads/CQ-12-</p></div><div data-bbox=)

COUTINHO, G. L. ANIITA – **Uma Abordagem Pragmática para o Gerenciamento de Risco Aduaneiro Baseada em Software.** 11º Prêmio RFB – 2012. Disponível em: <<http://www.esaf.fazenda.gov.br/assuntos/premios/premios-1/premios-2015/14o-premio-de-criatividade-e-inovacao-da-rfb-2015/monografias-premiadas-em-edicoes-antiores-premio-rfb-2013-2002-a-2013>>. Acesso em: 03 maio 2016.

DANET, M. Customs Harmonization and Facilitation of International Trade. In: **Economic Perspectives**, out. 2000. Office of International Information Programs, U.S. Department of State.

FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL. World Economic Forum. **State of the Illicit Economy Briefing Papers.** 2015. Disponível em: <http://www3.weforum.org/docs/WEF_State_of_the_Illicit_Economy_2015_2.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2016.

GODOI, R.; CASTRO, S. de. **Fronteiras Abertas: um retrato de abandono da aduana do Brasil.** Brasília: Sindireceita, 2011.

IRM. INSTITUTE OF RISK MANAGEMENT. **A Risk Management Standard.** Londres. Disponível em: <https://www.theirm.org/media/886059/ARMS_2002_IRM.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2016.

MORINI, C.; LEOCE, G. **Logística Internacional Segura: Operador Econômico Autorizado (OEA) e a Gestão de Fronteiras no Século XXI.** São Paulo: Atlas, 2011.

PEDROSA, P. R. X. **Centro Nacional de Gestão de Riscos Aduaneiros.** Cerad. 2012 Disponível

em: <<http://docplayer.com.br/4244562-Centro-nacional-de-gestao-de-riscos-aduaneiros-cerad.html>>. Acesso em: 05 set. 2019.

RUSSO, A. F. **Comércio Internacional**: um modelo para a segurança portuária e modernização da aduana brasileira. Dissertação, 2006. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3143/tde-16112006-124645/pt-br.php>>. Acesso em: 22 mar. 2016 UNODC. United Nations Office on Drugs and Crime. **World Drug Report 2016**. Nova Iorque. Disponível em: <http://www.unodc.org/doc/wdr2016/WORLD_DRUG_REPORT_2016_web.pdf>. Acesso em: 24 set. 2016.

WORLD BANK. **Customs modernization handbook**. Edição por: DE WULF, L; SOKOL, J.B. Washington. 2005. Disponível em: <[\[knowledge.worldbank.org/handle/10986/7216\]\(http://knowledge.worldbank.org/handle/10986/7216\)>. Acesso em: 05 set. 2016.](https://openk-</p></div><div data-bbox=)

WCO. WORLD CUSTOMS ORGANIZATION. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DAS ADUANAS. **WCO Customs Risk Management Compendium**. 2015. Bruxelas. Disponível em: <<http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/-/media/B5B0004592874167857AF88FC5783063.ash>>. Acesso em: 15 ago. 2016.

MBA (Internacional) em Negócios Internacionais e Comércio Exterior – UNIMEP

**MONOGRAFIAS DO CURSO DE ADMINISTRAÇÃO COM
HABILITAÇÃO EM GESTÃO DE NEGÓCIOS INTERNACIONAIS
E DO CURSO DE NEGÓCIOS INTERNACIONAIS,
DEFENDIDAS E APROVADAS
(PRIMEIRO SEMESTRE 2017)**

Temática/Título	Aluno(a)	Prof(a). Orientador(a)
Viabilidade do uso do Modal Ferroviário para o escoamento da produção de uma empresa do setor siderúrgico para o Porto de Santos.	Alan Stepaniack	Alexandre Rodrigues da Silva
Aeroporto Industrial como proposta para alavancar as exportações junto ao Aeroporto Internacional de Viracopos.	Letícia Barbosa da Silva	Alexandre Rodrigues da Silva
Avaliação das oportunidades, obstáculos e fatores que influenciam as exportações de carne bovina no Brasil.	Daiane Kelly Pinho Fernandes	Ivens de Oliveira
Custos na Importação e Regime de Exceção Tarifária para bens de capital: estudo de caso em empresa do Setor Automotivo.	Maryllynn Mori	Ivens de Oliveira
O Setor de Cosméticos no Brasil e os desafios no cenário de crise: um estudo de caso.	Caroline Romero Joia	Sanete Irani de Andrade
Administração de Marketing com foco no consumidor de carros de alto padrão em tempos de crise: um estudo de caso.	Diana Aparecida Gonçalves Xavier	Sanete Irani de Andrade
Mudanças Organizacionais: uma análise dos processos decisórios na área de negócios das Organizações.	Jéssica Veroneze Antunes	Sanete Irani de Andrade
Estratégias de Internacionalização de Empresas: um estudo de caso da EMBRAER.	Guilherme de Pontes Rossi	Sanete Irani de Andrade
Cultura Organizacional Brasileira: um estudo de caso.	Guilherme Vinicius Doná do Amaral	Sanete Irani de Andrade

MBA (Internacional) em Negócios Internacionais e Comércio Exterior – UNIMEP

INFORMAÇÕES DO CURSO

Carga Horária:

Em sala de aula: 384 horas/aula.

Fora de sala de aula:

- a) Visita Técnica ao Porto de Santos (8 horas/aula); e
- b) Trabalho de Conclusão de Curso (20 horas/aula).

O módulo internacional é opcional (convênios com universidades dos Estados Unidos, Canadá, México, Chile, Argentina e Espanha).

Total de horas: 412 horas/aula.

Horário das Aulas: 19h20min – 22h20min (terças-feiras e quintas-feiras)

MAIS INFORMAÇÕES

latosensu@unimep.br

OBJETIVOS

Os objetivos do Curso são os seguintes:

- a) Qualificar profissionais capazes de entender e intervir sobre a “nova ordem internacional”;
- b) Formar profissionais para atuar criticamente nas áreas de importação, exportação, câmbio e negócios internacionais; e,
- c) Capacitar profissionais com sólida formação teórica e prática.

DISCIPLINAS

Macroeconomia

Economia Política Internacional

Gestão de Negócios Internacionais I

Gestão de Negócios Internacionais II

Contratos Internacionais

Regulamento Aduaneiro

Logística Internacional e Seguros no Comércio Exterior

Marketing Internacional

Panorama do Comércio Exterior Brasileiro

Ferramentas e Ações de Apoio ao Exportador

Negociações Internacionais

Blocos Econômicos e Organismos Regionais

Balanço de Pagamentos e Câmbio

Incoterms e Transportes Internacionais

Teoria e Práticas Cambiais

Classificação Fiscal de Mercadorias

Trabalho de Conclusão de Curso

COORDENAÇÃO

Professor Ms. Ivens de Oliveira