

MADE IN BRAZIL: O IMPACTO DA INFRAESTRUTURA DA LOGÍSTICA BRASILEIRA NAS OPERAÇÕES DE COMÉRCIO EXTERIOR

MADE IN BRAZIL: THE IMPACT OF INFRASTRUCTURE LOGISTICS OPERATIONS IN BRAZILIAN FOREIGN TRADE

Flavia Braga Chinelato¹
Diogo Batista de Freitas Cruz²
Fabrício Ziviani³

Resumo

O objetivo desta pesquisa é analisar a infra-estrutura logística do país para exportação e apresentar possíveis alternativas, mudanças e soluções para a melhoria do setor. Focando a situação atual dos modais marítimo, aéreo, rodoviário e ferroviário. A pesquisa apresenta resultados relevantes para empresas exportadoras, é uma forma de relatar àqueles que planejam se tornar ou desenvolver como exportadores. Trata-se de pesquisa descritiva utilizando dados primários e secundários. Através de empresas que são exportadoras, assim como dados disponibilizados pelo governo. Os resultados apontam que o Brasil precisa equilibrar a matriz de transportes e investir em infra-estrutura para se manter como competitivo internacionalmente.

Palavras-Chave: Logística; Infra-estrutura; Comércio Exterior.

¹ flaviachinelato@gmail.com, Brasil. Especialista em Gestão Estratégica de Marketing, Logística e Negócios. Sócia-proprietária da empresa Atus Negócios Internacionais e Consultoria. Rua Madureira, 99 - Belo Horizonte/MG - Cep: 317413-000.

² diogo@atusni.com.br, Brasil. MBA em Gestão Estratégica de Projetos, MBA em Gestão Estratégica de Logística e Produção e MBA em Gestão de Negócios. Professor na Pós-Graduação do Centro Universitário UNA. Rua Aimorés, 1451 - Belo Horizonte/MG - Cep: 30140-071.

³ fazist@hotmail.com, Brasil. Doutorando em Ciência da Informação pela UFMG. É Coordenador e Professor dos Programas de MBA e Pós-Graduação Lato sensu do Centro Universitário UNA. Rua Aimorés, 1451 - Belo Horizonte/MG - Cep: 30140-071.

Recebido em 15/11/2011
Aprovado em 28/11/2011

Abstract

The objective of this research is to analyze the logistics infrastructure of the country for export and present alternatives, changes and solutions to improve the sector. Focusing on the current situation of modal sea, air, road and rail. The research presents findings relevant to export companies, is a way to report those who plan to develop or become exporters. It is descriptive research using primary and secondary data. Through companies that are exporting, as well as data provided by the government. The results indicate that Brazil needs to balance the transport matrix and invest in infrastructure to remaining internationally competitive.

Keywords: Logistics, Infrastructure, International Trade.

Introdução

No mundo globalizado as empresas e marcas querem lançar simultaneamente um novo produto em praticamente todo o planeta. Da mesma forma quando o anunciante expõe na mídia o lançamento de um novo produto imediatamente os consumidores querem encontrá-lo sem maiores dificuldades.

Arbache (2007) afirma que na prática, ao encontrar o produto pretendido com facilidade em uma determinada loja, a empresa constrói uma barreira de saída do consumidor. Pois, em muitos casos, mesmo pagando preço *premium*, a comodidade e a certeza de achar o que se quer podem ser determinantes na decisão de compra.

Este tipo de situação ocorre em escala mundial, ou seja, o mundo perdeu as fronteiras e todos os mercados querem consumir os mesmos tipos de produtos e serviços no mesmo momento e sem demoras. Buckley e Casson (1976) acreditam que diversificar os mercados é melhor para ter fontes alternativas.

Em alguns casos se internacionalizar não é uma escolha voluntária, e sim a única alternativa para firmas que competem de forma globalizada enfrentar as transformações no âmbito tecnológico e produtivo (RICUPERO; BARRETO, 2007).

Além disso, as próprias empresas visando aumentar a participação de mercado e reduzir custos, também querem fazer parte da globalização, por isso buscam crescer e expandir para além das fronteiras do seu estado e país. Comprando matérias-primas que sejam mais baratas independente da localização do fornecedor e vendendo em diversos países onde haja demanda, alimentando desta forma o comércio internacional.

Para o sucesso deste tipo de operação é de fundamental importância um planejamento logístico para conseguir realizar o processo de forma positiva. Mais precisamente, o país precisa oferecer condições de infra-estrutura logística para que não seja um fiasco levando os consumidores a frustração ou até mesmo a limitação de consumo.

Entretanto este tipo de tarefa é bastante complicada quando não se trata de países com capacidade e infra-estrutura adequadas para ocorrer a logística perfeita. Podendo, inclusive, impossibilitar esta inclusão deste na globalização.

Dentro deste cenário o Brasil atualmente enfrenta um forte gargalo de custo e tempo em suas operações de comércio exterior, principalmente em períodos de safra. Isso ocorre pelas condições oferecidas pelo país em infra-estrutura tanto de estradas, como em portos e aeroportos que não estão adequadas as necessidades e demandas do mercado mundial. Dessa forma as perdas causadas por essa situação é vista com olhares pejorativos por empresários do Brasil e de qualquer parte do mundo que por algum motivo se relacionam com Brasil ou pensam investir no país.

Esta situação deixa o país menos competitivo internacionalmente e com isso as perdas causadas são muitas vezes irreparáveis. Fábricas multinacionais que poderiam utilizar o país para produzir e escoar sua produção não considera o Brasil dentro da sua pauta de países de produção devido seus problemas para o escoamento.

O objetivo desta pesquisa é analisar a infra-estrutura logística do país para exportação e apresentar possíveis alternativas, mudanças e soluções para a melhoria do setor. Focando a situação atual dos modais marítimo, aéreo, rodoviário e ferroviário.

As informações fornecidas acerca da infra-estrutura logística brasileira são de suma importância para as empresas que trabalham com comércio exterior. A relevância deste tema estende-se também a academia, uma vez que este trabalho fornece informações acerca da infra-estrutura logística brasileira.

Para isso neste trabalho a metodologia utilizada quanto aos fins é a descritiva, pois expõe informações descritivas sobre a infra-estrutura logística brasileira para exportação. Embora sirva de base para tal explicação, não tem objetivo de explicar os fenômenos que descreve; ou seja, são descritas as percepções e expectativas sobre a situação atual do país.

Este trabalho utilizou-se de dados secundários, fundamentado com autor Gil (2007) que diz a pesquisa descritiva permite ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente.

Além disso, serão apresentados dados que foram obtidos em um banco de dados de uma empresa que atua na área de comércio exterior e utiliza desta infra-estrutura, fornecendo dessa maneira, dados que respondem à pergunta de pesquisa deste trabalho e que podem ser analisados à luz do referencial teórico apresentado.

Os principais modais de transporte brasileiro para exportação

O Brasil por ser um país de dimensões continentais e com uma grande diversidade possibilita o uso de diferentes modais para transportes, tais como dutoviário, aquaviário, ferroviário, rodoviário e aéreo.

A divisão de serviços e responsabilidades, regulado pelo governo federal, para estes transportes é feita da seguinte maneira: O departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, DNIT, para os transportes terrestres. A INFRAERO para os transportes aéreos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a ANTAQ, para os transportes aquaviários.

Apesar de poder desfrutar dos 05 modais no Brasil, todos teoricamente poderiam ser explorados de forma competitiva para escoar a mercadoria para a exportação, assim como também para facilitar o comércio nacional.

Entretanto notoriamente o mais utilizado na logística nacional, segundo o Instituto de Logística e *Supply Chain* é o modal rodoviário. Conforme gráfico abaixo:

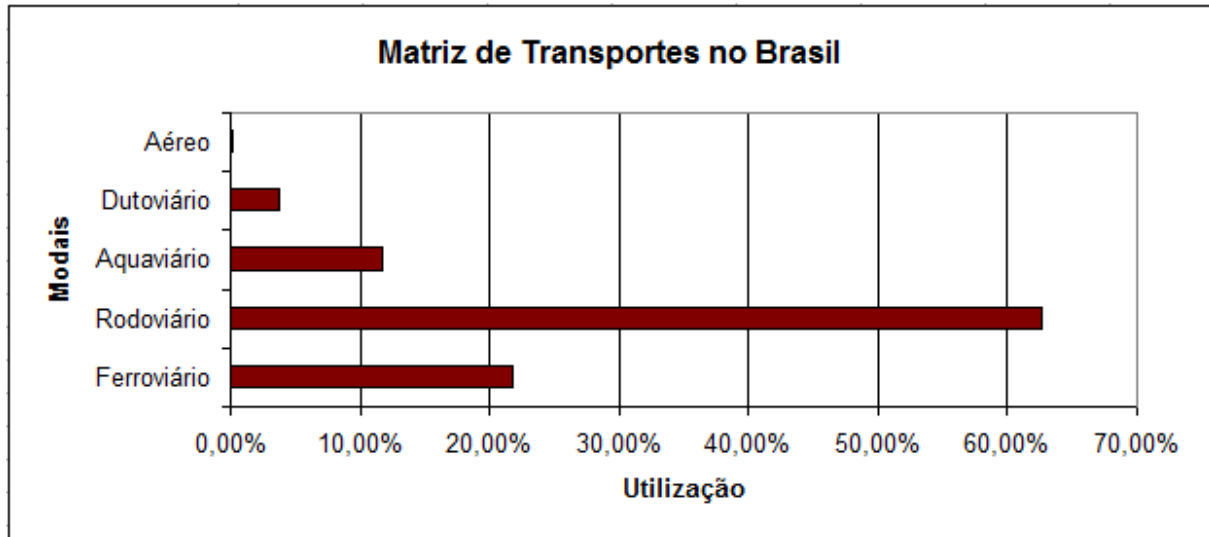


GRAFICO 1: Porcentagem de utilização de cada modal de transportes no Brasil
Fonte: Instituto de Logística e Supply Chain, 2008

Para exportação o modal mais utilizado é o marítimo. Mas para que a carga saia da origem até a chegada ao porto é utilizado o modal rodoviário em um primeiro momento. Neste tipo de situação, conforme fonte do ANTT é utilizado o transporte multimodal, ou seja, mais de um meio transporte utilizado da origem até o destino. O mesmo ocorre com o aéreo que por muitas vezes a carga sai efetivamente do país pelo aeroporto de Guarulhos ou Viracopos e para chegar até estes locais precisam fazer uso do transporte rodoviário.

Dessa forma tanto para logística interna, quanto para a logística internacional o transporte rodoviário é necessário para o escoamento das mercadorias. Portanto a dependência deste modal torna-se ainda mais forte não só para o comércio nacional quanto o internacional.

Transporte Marítimo Brasileiro

O Brasil possui cerca de 14.000 km de costa marítima. E conta com apenas 36 portos e 83 terminais de uso privado, segundo fontes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

TABELA 1: Movimentação geral de cargas nos portos e terminais brasileiros

Natureza da Carga	2007 Tonelada	2008 Tonelada	2009 Tonelada	Total	Representatividade
Granel Sólido	457.435.373	460.184.343	432.985.386	1.350.605.102	60%
Granel Líquido	194.598.576	195.637.355	197.934.640	588.170.571	26%
Carga Geral	102.682.706	112.501.852	102.011.115	317.195.673	14%
Total	754.716.655	768.323.550	732.931.141	2.255.971.346	100%

Fonte adaptado: ANTAQ, 2011

A tabela 1 informa a tonelada de carga sólida, líquida e geral transportada nos anos de 2007, 2008 e 2009. E sua representatividade no transporte nestes anos. É possível observar que o perfil mais representativo de carga no Brasil é o granel sólido com 60% enquanto granel líquido 26% e carga geral representa apenas 14%.

TABELA 2: Utilização de Portos Organizados e Terminais Privados Brasileiros

Instalação	2007 Tonelada	2008 Tonelada	2009 Tonelada	Total	Representatividade
Portos Organizados	278.821.737	274.028.568	259.826.524	812.676.829	36%
Terminais de uso privado	475.894.918	494.294.982	473.104.617	1.443.294.517	64%
Total	754.716.655	768.323.550	732.931.141	2.255.971.346	100%

Fonte adaptado: ANTAQ, 2011

A tabela 2 informa sobre a utilização dos portos organizados e os terminais de uso privado no Brasil, nos anos de 2007, 2008 e 2009 e sua representatividade total. Percebe-se que 64% das cargas utilizam os terminais de uso privado. Enquanto menos da metade utilizam de fato os portos organizados.

Como o interior do Brasil é muito extenso e o país é um grande exportador de matéria-prima, a maior parte da carga para chegar até os portos primeiro necessita fazer uso do transporte rodoviário. Em alguns poucos casos utiliza-se o ferroviário para complementar a logística, mas a parcela de utilização do rodoviário ainda é a mais significante.

O Brasil além de depender de forma expressiva do modal rodoviário na escoação de suas exportações, existe outro problema presente na utilização do transporte marítimo, que é a deficiência na infra-estrutura portuária, aonde é possível notar em épocas de safra congestionamento de caminhões nas vias de acesso ao porto de Santos, que é um dos principais portos brasileiro e no mesmo local ainda é comum sofrer com congestionamento de navios.

Transporte Rodoviário Brasileiro

A malha rodoviária do Brasil possui 1.765.278 km, segundo informações do site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Apesar de ser extensa e o modal mais utilizado internamente no país, possui grande parte não pavimentada. Isso torna a

utilização mais complexa uma vez que os prejuízos causados pela não pavimentação ou a pavimentação feita com baixa qualidade e com pouca frequência de manutenção, oneram os custos de transporte.

Os trechos com mais qualidade para utilização normalmente são cobradas taxas de pedágios. Por terem sido concedidos a concessórias, algumas inclusive internacionais, qualquer veículo que tiver intenção de passar por ele deve pagar o valor exigido.

Dessa forma o motorista que utiliza a rodovia tem condições perfeitas de trafego, entretanto é necessário pagar a quantia que não é reembolsada pelo governo.

Transporte Aéreo Brasileiro

O transporte aéreo brasileiro vem crescendo ano após ano. Tanto para uso de passageiros quanto o transporte de cargas. Para controlar estes transportes a Infraero é um dos componentes utilizados para atender o aeroporto como um sistema, ou seja, um corredor de passagem, por onde transitam não só passageiros como também cargas.

A Infraero é uma empresa pública nacional, vinculada à Secretaria de Aviação Civil, administra desde grandes aeroportos brasileiros até menores e que ainda não recebem vôos comerciais regulares, mas que tem como objetivo representar a soberania nacional em áreas longínquas.

Segundo informações no portal da Infraero:

No Brasil, a atuação da navegação cobre uma extensa área recortada por aproximadamente, 77000 milhas náuticas (142.604 km) de aerovias inferiores são verdadeiras “avenidas invisíveis” situadas até a altitude de 24500 pés inclusive (7468 metros) e 30000 milhas náuticas (55.560 km) de aerovias superiores (situadas a partir da altitude de 24500 pés) apoiados por uma rede de equipamentos e auxílios às operações de voo em rota, pousos e decolagens do qual a Infraero faz parte por meio da Superintendência de Navegação Aérea. (Infraero, 2011)

Transporte Ferroviário

Segundo fontes do site da ANTT, o sistema ferroviário brasileiro totaliza 29.706 quilômetros, concentrando-se nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste, atendendo parte do Centro-Oeste e Norte do país. Foram concedidos aproximadamente, 28.840 quilômetros das malhas.

Este modal tipo de transporte, é um dos mais baratos e eficientes do mundo. Pois carrega o maior numero de carga, em menor custo e risco.

Entretanto o transporte ferroviário brasileiro, apesar de muito antigo, não é eficiente. Por questões políticas e divergências entre estados houve uma diferença entre as bitolas de um estado a outro. A implicação disso foi em perdas significativas da malha ferroviária, pois não é possível ligar as extremidades do país com uma só linha.

Além disso, grande parte da malha foi perdida ou inativa, chegando ao ponto, inclusive, de se perder totalmente, como no caso da Amazonas que a floresta recuperou em poucos anos o que foi extraído para construção da ferrovia.

As grandes mineradoras são as maiores exploradoras deste modal pelo perfil de carga e os grandes volumes. O que justifica o fato do modal ser considerado dentro da matriz de transportes do Brasil com muita relevância.

Por este mesmo motivo as mineradoras são as proprietárias das linhas de uso praticamente exclusivo. Por isso a utilização desse modal para exportação é praticamente insignificante, não fazendo parte da apresentação de dados informativos neste trabalho. Apesar de ser o modal que mais proporciona crescimento e desenvolvimento para transporte de cargas no país.

Exportação

Para Dunning (1980) a vantagem de uma empresa multinacional é a possibilidade de captar conhecimento no mercado que são distintos e combinados. Com isso pode-se extrair o que seu mercado não oferece.

Descrever o processo de exportação não é o objetivo deste trabalho, por isso a abordagem será limitada a logística para exportação, que é uma das etapas mais importantes para a operação. Pois, esta tarefa além de permitir que um produto vá de um ponto a outro, possui um alto custo durante o processo.

Coase (1937) afirma que as firmas precisam economizar os custos de transação e Buckley e Casson (1976) defendem a idéia de que as firmas devem maximizar lucros. Considerando o grau de dificuldade de escoamento da carga no Brasil, somando-se ainda os tributos que devem ser pagos no percurso, esta parte do processo torna-se ainda mais onerosa. Podendo ser tão expressiva a ponto de inviabilizar a operação. Portanto, em alguns casos o fornecedor prefere em criar uma nova planta ao lado do seu cliente a fazer as vendas direto da matriz. Esta análise Johanson e Wiedersheim-Paul (1975) e Johanson e Vahlne (1977) alertam as firmas a refletirem.

Além de todos os aspectos já abordados nos tipos de transportes, é importante considerar que o Brasil enfrenta constantemente problemas de greves e paralisações. Fatos estes que são extremamente onerosos aos empresários e que põe em risco a nação. Pois como grande parte da carga é transportada via rodoviário, seja ela destinada a exportação ou para consumo interno, quando há uma greve no setor de transporte rodoviário, por exemplo, não só o país fica prejudicado internamente, como as mercadorias para exportação ficam paradas esperando um problema interno ser resolvido.

Assim também quando há greves dos fiscais da Receita Federal dentro dos portos e aeroportos que paralisam todos os processos. Ou acúmulo de caminhões parados esperando em filas para conseguir desovar o caminhão dentro dos portos.

Para o comprador internacional este tipo de espera é inadmissível e o estimula a buscar fornecedores em países que são mais seguros.

Pois, aquele que compra o produto normalmente tem pressa e interesse. Os atrasos podem significar parada na linha de produção e prejuízos incalculáveis chegando à

falência da empresa. Para enfrentar este risco o custo se eleva ainda mais. E novamente esbarra na questão de ser viável ou não a exportação de tal produto.

Metodologia

A metodologia utilizada neste trabalho é a descritiva, com abordagem qualitativa, expondo informações sobre os principais tipos de transporte e sua utilização no Brasil. Embora sirva de base para tal explicação, não tem objetivo de explicar os fenômenos que descreve; ou seja, são descritas as percepções e expectativas sobre os consumidores e seu comportamento.

Para Gil (2007), analisar a pesquisa do ponto de vista empírico, para confrontar a visão teórica com os dados da realidade, torna-se necessário traçar um modelo conceitual e operativo da pesquisa. Assim, podem ser definidos dois grandes grupos de delineamento: aqueles cujos dados são fornecidos por pessoas (dados primários) e aqueles que se valem das chamadas fontes de “papel” (dados secundários).

Os dados secundários deste trabalho foram obtidos por banco de dados de empresas que atuam no ramo de comércio exterior, através de informações sobre os seus processos de exportação. Também foram utilizados como base de dados informações disponibilizadas pelos portais do governo federal através dos sites da Infraero, da Agência Nacional de Transportes Terrestres e Agência Nacional dos Transportes Aquáticos. Os dados coletados foram tratados com o programa excell.

O impacto da infra-estrutura da logística para exportação

As informações abaixo foram fornecidas pelo banco de dados de uma empresa que atua no ramo de comércio exterior.

TABELA 3: Tabela custos rodoviário na exportação

Origem	Destino	Valor da Carga em Reais	Modal	Porto	Valor do Frete Intl.	Despesas Portuárias	Modal Transporte Interno	Valor do Frete Interno	Total de Despesas	Representatividade de das despesas no valor da carga
Ipatinga	Áustria	52 mil	Marítimo	Santos	R\$ 370,00	R\$ 4.072,15	Rodoviário	R\$ 731,06	R\$ 5.173,21	9,95%
Belo Horizonte	Áustria	52 mil	Marítimo	Santos	R\$ 370,00	R\$ 4.072,15	Rodoviário	R\$ 615,76	R\$ 5.057,91	9,73%
São Paulo	Áustria	52 mil	Marítimo	Santos	R\$ 370,00	R\$ 4.072,15	Rodoviário	R\$ 494,53	R\$ 4.936,68	9,49%

Fonte adaptado: Banco de dados de empresas do setor, 2011

O modal de transporte marítimo possui como principal característica o baixo valor de frete em comparação com o modal aéreo, porém existem outros pontos que são relevantes para uma análise comparativa entre esses dois modais, que são os mais utilizados.

Conforme a tabela acima, uma carga com valor de R\$ 52.000,00 tendo como destino a Áustria, utilizando o modal de transporte marítimo, tem como frete

internacional o valor de R\$ 370,00. Porém essa carga necessita absorver o frete interno que pelo modal de transporte rodoviário para cargas com origem em Ipatinga, Belo Horizonte e São Paulo custa R\$ 731,06, R\$ 615,76 e R\$ 494,53 respectivamente.

Esta primeira análise já demonstra uma deficiência em custos na infra-estrutura brasileira de transportes, pois os dados expostos apontam o frete marítimo de Santos até a Áustria mais barato do que o frete interno brasileiro.

Outro ponto que pode ser observado é o valor das despesas portuárias que são mais representativas do que o valor do frete interno somado ao frete internacional. Sendo assim, com base nos dados analisados é possível perceber duas deficiências na infra-estrutura brasileira que são os custos de transporte interno e as despesas portuárias.

TABELA 4: Tabela custos aéreo na exportação

Origem	Destino	Valor da Carga	Modal	Aeroporto	Valor do Frete Intl.	Despesas no Aeroporto	Modal Transporte Interno	Valor do Frete Interno	Total de Despesas	Representatividade das despesas no valor da carga
Ipatinga	Áustria	R\$ 52.000,00	Aéreo	Confins	R\$ 1.821,00	R\$ 1.095,43	Rodoviário	R\$ 321,90	R\$ 3.238,33	6,23%
Belo Horizonte	Áustria	R\$ 52.000,00	Aéreo	Confins	R\$ 1.821,00	R\$ 1.095,43	Rodoviário	R\$ 120,86	R\$ 3.037,29	5,84%
São Paulo	Áustria	R\$ 52.000,00	Aéreo	Guarulhos	R\$ 1.821,00	R\$ 1.095,43	Rodoviário	R\$ 111,10	R\$ 3.027,53	5,82%

Fonte adaptado: Banco de dados de empresas do setor

A tabela acima traz informações sobre o custo de transporte e despesas aeroportuárias para a exportação da mesma carga apresentada na tabela 3, porém utilizando o modal aéreo de transporte o que possibilita uma análise comparativa entre as duas modalidades de transporte.

O modal de transporte aéreo tem como principal característica a agilidade, porém em contrapartida possui altas tarifas de frete. Mas para que essa análise seja feita de forma completa deve-se levar em consideração outros fatores, tais como a redução de custo em frete interno com a possibilidade de utilizar aeroportos mais próximos a empresa.

Em uma análise comparativa entre a tabela 3 e a tabela 4 é possível observar uma redução de custos em frete interno de 227% com a carga que tem como origem a cidade de Ipatinga, 509% para a carga que tem como origem a cidade de Belo Horizonte e 445% para a carga que tem como origem a cidade de São Paulo.

Fazendo a mesma análise, porém, considerando os valores de frete internacional, é possível perceber que o valor demonstrado na tabela 3 é 492% menor do que o demonstrado na tabela 4 que considera o frete internacional pelo modal aéreo. Além disso, comparando a tabela 3 e 4 que representam uma exportação pelo modal marítimo e aéreo, é possível perceber também que as tarifas aeroportuárias são 372% menores do que as tarifas portuárias.

Por fim, é possível perceber que para esse perfil de carga, dentro do contexto da infra-estrutura brasileira de exportação, é mais viável realizar essa exportação pelo modal de transporte aéreo do que pelo marítimo, simplesmente pelo fato de que as tarifas de

frete interno e despesas portuárias fazem com que a baixa tarifa de frete oferecida no transporte marítimo não seja suficiente para sobrepor a defasagem existente na infraestrutura de exportação. Além disso, deve-se levar em consideração também os riscos envolvidos em um processo de exportação marítima, que são maiores.

Sendo assim, pode-se perceber que o modal de transporte aéreo apesar de oferecer tarifa de frete mais cara, ainda é capaz de oferecer melhores condições para exportação desse produto, justamente por depender menos da infra-estrutura brasileira de exportação.

Outro fator relevante nessa análise é que apesar do transporte interno realizado pelo modal rodoviário ter alta representatividade no custo de exportação, ele ainda é responsável 62,60% das cargas transportadas no Brasil, conforme gráfico 1. Isso demonstra uma dependência absoluta deste modal, o que para um país em desenvolvimento pode representar um gargalo para o crescimento do mesmo.

É perfeitamente perceptivo como as empresas são mais ou menos beneficiadas por se localizarem em zonas próximas de utilização de modal para exportação. O impacto disso é no preço de exportação. Essa relação é de tamanha relevância que pode deixar o produto mais ou menos competitivo. MAIS e AMAL (2009) consideram que este é um dos fatores que determinam o sucesso ou fracasso na internacionalização de empresas.

Ricart et. al. (2004) ressaltam a localização como a principal diferenciação em uma estratégia de negócios. Defendendo que as diferenças no desenvolvimento de mercados intermediários em locais particulares influenciam o posicionamento de uma empresa e sua estrutura em cada local.

Considerações finais

Após apresentados dados e informações sobre a infra-estrutura brasileira, destacando os principais pontos de gargalo e ineficiência, assim como os elevados custos no transporte em diferentes pontos do Brasil e as despesas portuárias e aeroportuárias extremamente expressivas. Fica evidente para a empresa que deseja vender, seja qual ramo for, um produto para um determinado país, é preciso conhecer e adaptar seu produto para escoar do Brasil. Além de disponibilizar recursos para suportar toda a carga de despesas para o despacho da mercadoria.

A necessidade de embalagem reforçada, ou seja, mais onerosa, é muito frequente para suportar as viagens em rodovias esburacadas e com pouca ou nenhuma assistência em caso de ajuda/socorro. Assim como falta de segurança, uma vez que frequentemente ocorrem assaltos e extravio da carga. Com isso faz-se imprescindível a contratação de seguro, o onerando ainda mais o custo. Além de despesa para pagamento de pedágios para trafegar em certos trechos.

Também é preciso destacar que os altos valores para o transporte interno, as despesas portuárias e aeroportuárias chegam a ultrapassar o valor do frete internacional do Brasil para Europa, por exemplo.

Todas estas dificuldades enfrentadas pelo empresário brasileiro tornam o custo do produto elevado e o resultado é a perda da competitividade em relação aos demais países.

Por isso é preciso reconhecer a extrema necessidade de atenção a estes pontos apresentados neste ensaio. Como, por exemplo, a necessidade de valorizar os

profissionais ligados a estes setores, evitando greves e paralisações. A priorização na reforma e construção de ferrovias, rodovias, aeroportos e portos secos de forma que possa aliviar o gargalo em pontos específicos e centralizados no país. Bem como diversificar a matriz de transporte do Brasil, evitando a concentração de transportes em um mesmo modal.

Afinal, o país possui um território extenso onde ao mesmo tempo que aumenta a distância e dificulta a locomoção, pode ser revertido para um benefício de criar novos pontos para a entrada e saída de mercadorias sem que sobrecarregue ainda mais os mesmos locais.

Portanto, é possível concluir que para o sucesso de uma operação de exportação não depende simplesmente da empresa fornecedora. Mas um conjunto de fatores que pode ou não dificultar esta operação. Seja pelo custo da mão de obra, tributos, custo de produção ou inclusive os logísticos que são muito expressivos dentro do Brasil.

É válido ressaltar que as dificuldades encontradas nacionalmente para escoar a mercadoria e o tempo que se leva para conseguir transportar de um pouco a outro, desembaraçar a carga e conseguir despachá-la ao destino final faz com que o país perca mais em termos de competitividade deixando-o com a pauta de produtos exportados cada vez menor e ofuscado a marca internacional do Brasil.

Devido ao constante crescimento econômico do Brasil, assim como sua importância internacional, torna-se extremamente importante desenvolver pesquisas acerca dos tipos de transporte no Brasil, sua situação atual, perspectivas para o futuro.

Neste sentido as Universidades têm um papel fundamental por ter uma visão ativa e ligada as novas formas de conhecimento e poderem contribuir para o desenvolvimento de tais pesquisas. Tornando dessa forma mais relevante para os empresários e profissionais da área que desejam obter maior conhecimento antes de fazer novos investimentos.

A pesquisa apresenta como limitações, a saber: a) a quantidade de países como base comparativa; b) as questões acerca de futuros investimentos e perspectivas para o desenvolvimento do setor de transportes no Brasil. Como pesquisas futuras pode-se indicar o aprimoramento deste tipo de trabalho em outros países em desenvolvimento, como base comparativa. Assim como levantamento de informações sobre os projetos de investimento que estão em andamento no setor de transportes brasileiro e os seus reflexos no mercado e na sociedade como um todo. Ressaltando em números o crescimento do país que investe ou o prejuízo causado pela falta de investimento em infra-estrutura.

Referências

ANTAQ, Agência Nacional dos Transportes Aquáticos. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br> > acessado em 30/05/2011

ANTT, Agência Nacional do Transportes Terrestres. Disponível em: > acessado em 27/05/2011.

ARBACHE, Fernando. **Gestão de logística, distribuição e trade marketing**. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

BUCKLEY, P.; CASSON, M. **The Future of the Multinational Enterprise**. Great Britain: Macmillan Press Ltd. 1976, p.33-65

COASE. R. **The Nature of the Firm**. *Economica*, November, 1937, p.386-405

DUNNING, J. Toward an Eclectic **Theory of International Production: Some Empirical Tests**. *Journal of International Business Studies*, 11, Spring/Summer, 1980, p.9-31

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002. 175p.

INFRAERO, Infra-estrutura aeroportuária. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br> > acessado em 30/05/2011

JOHANSON, J. & VAHLNE, J-E. **The Internationalization Process of the Firm – a Model of Knowledge Development and Increasing Foreign Market Commitments**. *Journal of International Business Studies*, vol. 8, n° 1, 1977, p.23-32

JOHANSON, J. & WIEDERSHEIM-PAUL, W. **The Internationalization of the Firm – Four Swedish Cases**. *Journal of Management Studies*, October, 1975, p.305-322

MAIS, Ilisangela; AMAL, Mohamed. Instituições e Internacionalização de empresas: Proposição de um modelo. In: XXXIII Encontro Anual da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Administração, **Anais...**, São Paulo: ANPAD, 2009.

RICART, J. E.; ENRIGHT, M. J.; GHEMAWAT, P.; HART, S. L.; KHANNA, T. New frontiers in international strategy. **Journal of International Business Studies**, v. 35, p. 175-200, 2004.

RICUPERO, Rubens, BARRETO, Fernando Mello. A importância do investimento direto estrangeiro do Brasil no exterior para o desenvolvimento socioeconômico do país. In: ALMEIDA, André (Org.). **Internacionalização de Empresas Brasileiras: Perspectivas e Riscos**. Editora Campus. Rio de Janeiro: 2007.

VERGARA, Sylvia Constant, **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração** 3ed. São Paulo: Ed. Atlas, 2000.