



FACULDADE DE TECNOLOGIA, CIÊNCIAS E EDUCAÇÃO

Graduação

GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

Estudo da evolução, parâmetros e importância da exportação no Brasil

Marcela de Souza
Miguel Mazza Júnior (Orientador)

RESUMO

Este artigo tem o objetivo de demonstrar a evolução do comércio exterior no Brasil, seus parâmetros e seu impacto sobre a economia através do levantamento histórico da exportação no Brasil, das teorias do comércio internacional, da infraestrutura e de sua influência na economia. A primeira teoria foi a teoria das vantagens absolutas estabelecida por Adam Smith, ele considerava a produção (trabalho) como único fator de produção, enfatizando a importância de se especializar em um produto que tivesse maior eficiência. Posteriormente David Ricardo estabelece a teoria das Vantagens Comparativas, onde ele considera que é possível estabelecer relações comerciais entre países que são eficientes na produção de todos os bens, pois cada país se especializaria no bem cujo possui vantagens relativas. O Brasil iniciou suas exportações logo no período pré-colonial, tendo como principal produto de exportação o pau-brasil e passou por várias fases e crises econômicas até entrar em um ciclo de crescimento em 1990 logo após a abertura do mercado brasileiro, em seguida constituiu o Mercosul junto com Paraguai, Uruguai e Argentina com o intuito de estabelecer relações internacionais entre si, unificando os mercados, reduzindo alíquotas entre outros benefícios e acordos. Este artigo também demonstra os impactos que a infraestrutura causa no comércio exterior, assim como também demonstra as influências das exportações para a economia brasileira.

Palavras-chave: Exportação. Desenvolvimento. Competitividade. Comércio. Infraestrutura.

RESUMEN

Este artículo tiene el propósito de demostrar la evolución del comercio exterior en Brasil, sus parámetros y su impacto en la economía por intermedio del histórico de la exportación en Brasil, las teorías del comercio internacional, la infraestructura y de su influencia en la economía. La primera teoría fue la teoría de las ventajas absolutas de Adam Smith, él consideraba la producción (trabajo) como el único factor de producción y sustentaba la importancia de la especialización de un producto que lograse tener más eficiencia. Mas adelante David Ricardo establece la teoría de las Ventajas Comparativas, donde él considera que es posible establecer relaciones comerciales entre países que son eficientes en la producción de todos los bienes, pues cada país tiene que concentrarse en el bien que tiene ventajas relativas. Brasil inició sus exportaciones luego en el período precolonial, donde tenía como principal producto de exportación el pau-brasil y pasó por muchas fases y crisis económicas hasta entrar en un ciclo de crecimiento en 1990 después de la apertura del mercado brasileño, mas adelante constituye el Mercosur junto con Paraguay, Uruguay y Argentina con el propósito de establecer relaciones internacionales entre sí, con la unificación de los mercados, reduciendo alcúotas entre otros ventajas y acuerdos. Este artículo también demuestra los impactos que la infraestructura puede traer para el comercio exterior, así como también demuestra las influencias de las exportaciones a la economía brasileña

Palabras-claves: Exportación. Desarrollo. Competitividad. Comercio. Infraestructura.

Introdução

A exportação é essencial para o desenvolvimento de um país de acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), “a exportação é basicamente a saída da mercadoria do território aduaneiro, decorrente de um contrato de compra e venda internacional, que pode ou não resultar na entrada de divisas”.¹ A exportação traz diversos benefícios para as empresas e para o país, aumenta a expansão de mercado, diminui a sazonalidade, melhora a imagem da empresa, melhora a economia do país, pois traz novas parcerias, gera mais empregos e proporciona uma entrada maior dólar ao país.

O Brasil é um país com grande potencial de crescimento rico em recursos naturais é o segundo maior exportador de commodities do mundo, é o quinto

¹ Informação disponível em: <http://www.mdic.gov.br/legislacao/9-assuntos/categ-comercio-exterior/831-exportacao>

maior país do mundo em extensão territorial com uma área total de 8.515.767,049 km² (IBGE, 2018), e no entanto não utiliza todo seu potencial, segundo a revista exame é o 22º país que mais exporta no mundo, onde China, Alemanha e EUA ocupam os primeiros lugares, países com um diferencial, estrutura e vantagens superiores ao Brasil, que fazem deles as grandes potências que são atualmente.

Assim o objetivo deste trabalho é analisar a importância da exportação no Brasil com base na evolução e parâmetros de exportação, através de pesquisas realizadas em referencial bibliográfico e análise de dados e fatos ocorridos para demonstrar a importância e o impacto causado pela exportação no país.

1 Teoria da Vantagem Absoluta

A teoria clássica do comércio internacional surgiu com Adam Smith no século XVIII com o desenvolvimento da teoria da vantagem absoluta, para Adam Smith a riqueza de um país está atrelado a força de trabalho, ou seja, na mão de obra de cada trabalhador, por isso o único fator que ele leva em consideração para explicar as relações internacionais entre países é a produção que está atrelado a força de trabalho desenvolvida na produção. Com isso os preços dos produtos transacionados no comércio são determinados pela quantidade de trabalho desenvolvido na produção de cada uma das mercadorias (LIMA, 2009).

Smith defendia a ideia de uma estrutura de concorrência perfeita onde há a existência de grande número de vendedores, de modo que nenhum ofertante tenha autoridade de alterar preços. Para Smith o comércio internacional é organizado segundo os princípios da teoria da vantagem absoluta onde cada país deve se especializar na produção de bens em que possui maior eficiência e menor custo, assim cada país exportaria os produtos que tem maior eficiência e menor custo e importaria os produtos que possuem maior custos em suas produções, trazendo assim benefícios para ambos países com vantagens absolutas de negócios (LIMA, 2009).

Smith acreditava que a vantagem absoluta alavancaria o comércio exterior trazendo benefícios para todos os países que tivessem vantagens absoluta em seus produtos, pois cada país deveria se especializar na produção

de bens em que possui a maior eficiência, o menor custo e um maior nível de divisão de trabalho (LIMA, 2009).

Smith defendia que o volume de comércio, se direcionado segundo os princípios da vantagem absoluta, seria ampliado e beneficiaria todas as nações, já que, segundo o autor, o comércio internacional ocorreria em um mercado concorrencial sem intervenção do Estado, proporcionando, assim, ganhos de bem-estar de forma igual para todos os países que se inserissem no comércio mundial (LIMA, 2009, p. 27-28).

Assim a melhor opção para os países era inserir-se no comércio mundial, para se desenvolverem economicamente pois quando há troca, o país melhora naturalmente seu nível de divisão de trabalho, seus custos e maior vantagem absoluta alavancando sua economia. A teoria das vantagens absolutas foi importante para o comércio internacional pois foi o marco inicial de tudo, porém ela levava em consideração apenas a mão de obra para a determinação dos custos deixando de lado muitos fatores importantes, também não explica o comércio entre dois países quando um deles é mais eficiente na produção de todos os bens (LIMA, 2009).

1.1 Teoria das Vantagens Comparativas

A teoria das vantagens comparativas teve início no século XIX, com David Ricardo que discordava da teoria das vantagens absolutas de Adam Smith, ele vem pra esclarecer que é possível estabelecer relações comerciais mesmo quando os países são eficientes na produção de todos os bens, para ele os países deveriam se especializar nas produções de bens que tivessem vantagens relativas e não absolutas, pois se o país tivesse vantagens absolutas em vários produtos não tinha a necessidade de estabelecer relações comerciais (LIMA, 2009).

Ricardo acredita que o país deve se especializar no bem em que é relativamente mais eficiente que o outro, ou seja, se um país (A) produz todos os produtos com eficiência, o país (B) deve-se se especializar no bem cujo o país (A) é mais ineficiente e assim estabelecer relações comerciais (LIMA, 2009).

Para estabelecer a teoria das vantagens comparativas Ricardo utiliza o seguinte cenário a existência de apenas dois países, livres de intervenção dos estados, produção de dois produtos para a comercialização, trabalho como único

fator de produção, mercado de concorrência perfeita e de livre mobilidade dentro de cada país, sem custos de transportes, sem barreiras no comércio internacional, com custos de produção constantes (LIMA, 2009). Desta forma um país terá vantagens comparativa na exportação quando o preço do bem doméstico for inferior ao preço internacional, que é determinado em grande parte pelos custos de produção e custo de oportunidade (SUPRANI, 2012).

1.2 Teoria Neoclássica

A Teoria Neoclássica ou Teorema de Heckscher-Ohlin surgiu no século XX com Eli F. Heckscher e posteriormente aperfeiçoada por Bertil G. Ohlin, defende a divisão do comércio internacional entre países onde cada país tende a importar produtos que estão em escassez e exportar produtos que possuam abundância. Diferente das teorias clássicas que leva em consideração somente o trabalho como fator de produção a teoria neoclássica considera o trabalho, a terra e o capital como fator de produção (LIMA, 2009).

De acordo com a teoria neoclássica cada país deve se especializar no fator de produção em que tiver maior abundância de produção para exportação e importar produtos cujos os fatores de produção do país seja mais escasso, para isso é necessário que primeiro identifique qual o fator de produção ele possui maior abundância, depois deve verificar qual produto necessita de uma intensidade maior do fator de produção identificado como abundante no país para sua produção e assim se especializar na produção de produtos cujo o fator de produção do país é mais abundante, por exemplo um país que possui como fator de produção abundante o capital, ele deve se especializar em produtos que exigem uma maior intensidade de capital na sua produção é o caso de indústrias automotivas que requer uma intensidade maior de capital para poder produzir (LIMA, 2009; LEANDRO).

O modelo de Heckscher-Ohlin estabeleceu alguns conjuntos de pressupostos para alcançar seus objetivos:

- 2x2x2 que significa dois países, dois bens de produção e dois fatores de produção (dois países Brasil e Argentina, dois fatores de produção capital e trabalho e dois bens são produzidos e a análise do comércio é realizada entre os dois países)

- Concorrência perfeita em ambos os países nos mercados de bens e de fatores de produção
- A qualidade dos fatores é a mesma em ambos países
- Não possui mobilidade de fatores entre os países, ou seja, nem o capital nem o trabalho vai passar de um país para o outro
- As técnicas de produção são iguais para os mesmos bens em ambos os países (LEANDRO)

Assim um país rico em capital produzirá bens que exigem uma maior intensidade de capital e será classificado como capital-intensivo, da mesma maneira um país rico em terra produzirá bens que exigem uma maior intensidade de terra e será classificado como terra-intensivo, conseqüentemente um país rico em trabalho será classificado como trabalho-intensivo (LEANDRO).

No modelo de Heckscher-Ohlin as relações do comércio internacional afetam diretamente os preços do mercado interno de cada país, que são determinados com base no custo de produção de cada bem, que utiliza como base variável a relação entre trabalho e terra para produção dos bens (salário/aluguel). Uma vez estabelecido os preços relativos entre bens mão de obra ou terra, a teoria de Heckscher-Ohlin analisa os efeitos que o comércio internacional tem sobre a distribuição de renda, para melhor gerenciar os fatores de produção e assim direcionar a produção para o fator que possui maior abundância. Com esse gerenciamento entre bens e fator de produção pode-se proporcionar uma redefinição na distribuição de renda do país e uma alteração nos preços relativos dos bens (LIMA,2009).

2 Histórico das Exportações no Brasil

A exportação no Brasil teve início no período pré-colonial (HISTÓRIA DO BRASIL.NET), nos primeiros 30 anos de colonização, nesta época o produto a ser exportado era a madeira do pau brasil, que era enviado do Brasil para a Europa a fim de se extrair da madeira pigmento para tingir tecidos. Neste momento a exportação funcionava mais como uma exploração pois o país não obtinha nenhum benefício com essas transações, na verdade só tinha prejuízo, pois, as técnicas agrícolas utilizadas enfraqueciam o solo e não havia a

preocupação de um replantio ou da preservação da natureza, todo o processamento era feito por trabalho escravo dos índios (GRUPO ESCOLAR).

Por volta de 1531 Martim Afonso de Souza chega ao Brasil com uma expedição a fim de colonizar o país, então os portugueses montaram as primeiras vilas no Brasil e começaram a cultivar cana de açúcar. A cana de açúcar foi o segundo produto a ser exportado pelo Brasil, entre 1570 a 1650 foi o principal produto de exportação, pois o mercado consumidor da Europa teve um grande crescimento. Após o açúcar foram descobertas várias jazidas de ouro na região centro sul do Brasil mais precisamente em Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás, neste momento a coroa portuguesa volta toda sua atenção para o minério em busca de riquezas minerais e iniciam a exploração e exportação de riquezas minerais para a Europa (MINI WEB)

A partir de 1822 o café tornou-se o principal produto de exportação do Brasil, anos depois graças ao café o Brasil tem seu primeiro saldo positivo na balança comercial com 48,8% das exportações de café, 21,2% de açúcar, 6,2% de algodão, 2,6% de fumo e 1% de cacau (MDCI, 2018).

O Brasil passou por várias fases desde a colonização, abolição da escravidão, independência do Brasil, crises econômicas e seguidas trocas de governos, onde todos estes acontecimentos tiveram impacto na exportação do país. Somente em 1990 com a abertura do mercado brasileiro o país entra num ciclo de crescimento econômico favorável ao comércio exterior, passa a demonstra mais forças, é criado o Mercosul, ocorre a reformulação de incentivos à exportação e é constituída a OMC Organização Mundial do Comércio (GRUPO ESCOLAR).

Nos dias atuais o Brasil é um país com grande potencial de crescimento é o segundo maior exportador de commodities do mundo, é o quinto maior país do mundo em extensão territorial com uma área total de 8.515.767,049 km² (IBGE, 2018), rico em recurso naturais, no entanto não utiliza todo seu potencial, segundo a revista exame é o 22º país que mais exporta no mundo, onde China, Alemanha e EUA ocupam os primeiros lugares (EXAME,2014).

2.1 Blocos econômicos

Os blocos econômicos são associações criada entre países com o intuito de estabelecer relações econômicas entre si, estender a integração social e desenvolve o comércio internacional facilitando e diminuindo a burocracia para a circulação de bens entre países. Para se constituir um bloco econômico é necessário que haja entre os interessados afinidades ou necessidade em comum entres eles, tais como cultura, localização geográfica, necessidades econômicas, necessidades políticas e necessidades comerciais (BLOCOS ECONOMICOS).

Classificado em quatro tipos de blocos:

- Área de livre comércio: que permite a livre circulação de bens produzidos por países membros, a isenção de taxas e burocracias tradicionais de importação normal.
- União aduaneira: estabelece normas e condutas para o bloco e também criam regras de comércio para países que não fazem parte da união.
- Mercado comum permite: uma integração maior entre os países pois estabelece regras de comércio interno e externo e permite a livre circulação de bens e pessoas entre seus membros.
- União econômica e monetária: trata-se de um mercado comunitário onde possuem uma mesma moeda em circulação nos países que fazem parte do grupo. (BLOCOS ECONOMICOS)

O primeiro bloco surgiu na década de 40 logo após a 2ª Guerra Mundial com a união da Bélgica, Luxemburgo e Holanda juntos formaram o BENELUX, com o objetivo de ajudar os países a se recuperarem da 2ª guerra mundial pois neste momento a Europa passava por um momento de devastação e era grandemente influenciada pelo mercado americano que estava em um processo de crescimento econômico, posteriormente outros países se juntaram ao BENELUX Itália, Alemanha e França (BRASIL ESCOLA).

2.2 Principais Blocos Econômicos

União Europeia – A atual União Europeia é formada por 27 países e é considerado o bloco mais influente do mundo, destaca-se por seu diferencial entre os blocos econômicos existentes, pois sua união vai além dos benefícios alfandegários e livre comércio entre si, a união trata-se de uma união econômica, social e política entre si. Mas nem sempre foi assim o grupo passou por uma constituição lenta, progressiva e por vários momentos (MOSSOLI, 2016).

Sua constituição se deu em 1955 com a união da Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Alemanha e França que propõem a criação de um mercado comum entre eles, posteriormente novos países foram se integrando ao grupo. A união aduaneira teve início em 1959 para fomentar a livre circulação de bens entre os membros, diminuindo em 10% suas tarifas e eliminando as barreiras tarifárias entre si. Mais a diante eles estabelecem o PAC Política Agrícola Comum e o SME Sistema Monetário Europeu (MOSSOLI, 2016).

Após doze países da União Europeia assinarem o Tratado de Maastricht é definido o Mercado Interno Único, eliminando as fronteiras físicas, fiscais e técnicas entre eles, também se instaura o princípio da supranacionalidade onde os países que integra a essa união perde um pouco da sua soberania para o bloco e ganha um pouco da soberania de cada estado. A última etapa da integração econômica é a criação de uma moeda única para os países membro isso ocorreu em 2002 onde muitos países da Europa aderiram a nova moeda (MOSSOLI, 2016).

Nafta (North American Free Trade Agreement) – Formado por Estados Unidos da América, Canadá e México, teve início em 1988 com Estados Unidos da América e Canadá quando decidiram assinar um acordo de Liberalização Econômica entre si, em 1992 o México também aderiu ao acordo e passa integrar ao Nafta somente em 1994, o Nafta foi criado por conta da concorrência mundial que os países sofrem principalmente por blocos como Mercosul e União Europeia. O Nafta trata-se de um bloco de livre comércio entre si com o intuito de aproximar a economia dos países membros trazendo benefícios com menores taxas e extinguir as barreiras alfandegárias (MOSSOLI, 2016).

O Nafta se destaca por sua grande disparidade entre os países membros pois há uma grande desigualdade econômicas entre eles, os Estados Unidos é a maior economia dentre eles e conseqüentemente exerce uma grande influência sobre o México e Canadá que se são dependentes das exportações

para os EUA, esse acordo beneficia as empresas americanas para adquirir matéria-prima e mercadorias de ambos os países com custos mais reduzidos (BRASIL ESCOLA).

Podemos dizer que o Canadá é uma extensão dos Estados Unidos, pois boa parte das indústrias americanas está situada em território canadense mais precisamente em áreas próximas à fronteira dos EUA, isso faz com o EUA absorva quase 80% das exportações do Canadá. Também instalou fábricas no México próxima à fronteira, para garantir um menor custos de produção reduzindo os impostos, restrições ambientais e os custos com salários já que a mão de obra no México tem um menor custo, estas empresas são chamadas de maquiadores pois utilizam peças produzidas em diversos países e montam seus produtos no México com um custo de produção inferior ao que ele teria produzindo e montando em seu território nacional (BRASIL ESCOLA).

Essa união trouxe grandes desavenças entre parte da população de ambos os países que não concorda com o tratado existente entre eles e questionam algumas cláusulas específicas do tratado, pois acreditam que o Nafta não traz benefícios e vantagens para todos os membros participantes. No México setores como fazendeiros e de uniões trabalhista são contra o Nafta, já no Canadá as desavenças começaram quando o EUA se recusou a cumprir uma cláusula do tratado referente as medidas antidumping, nos EUA eles temiam que esse acordo poderia causa desemprego no país por conta da grande migração das empresas americanas para os países vizinhos (MOSSOLI, 2016).

Assim como os outros blocos o Nafta passou por muitas situações econômicas desde sua constituição, e apesar de tantas críticas e discórdias houve algumas mudanças positivas para seus membros, geração de mais postos de emprego, uma maior integração comercial entre os países do bloco e o crescimento da economia mexicana, porém não podemos dizer com certeza se esse tratado está sendo positivo ou não para seus membros (BRASIL ESCOLA).

Mercosul – Mercado Comum do Sul – O Mercosul foi constituído em 1991 por Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina quando estabeleceram o Tratado de Assunção, a Venezuela se uniu ao grupo em 2012, porém desde dezembro 2016 está suspensa por haver descumprido o seu protocolo de adesão e em agosto 2017 por violação da cláusula democrática do bloco. Os demais países da

América do Sul são vinculados ao Mercosul como estados associados e a Bolívia está em processo de adesão (MERCOSUL.GOV).

Os membros abrangem, aproximadamente, 72% do território da América do Sul (12,8 milhões de km², equivalente a três vezes a área da União Europeia); 69,5% da população sul-americana (288,5 milhões de habitantes) e 76,2% do PIB da América do Sul em 2016 (US\$ 2,79 trilhões de um total de US\$ US\$ 3,66 trilhões, segundo dados do Banco Mundial).

Se tomado em conjunto, o MERCOSUL seria a quinta maior economia do mundo, com um PIB de US\$ 2,79 trilhões. O MERCOSUL é o principal receptor de investimentos estrangeiros diretos (IED) na região. O bloco recebeu 47,4% de todo o fluxo de IED direcionado à América do Sul, América Central, México e Caribe em 2016 (dados da UNCTAD) (MERCOSUL.GOV).

Foi criado para unificar os mercados dos países membros, para alavancar os serviços e fatores de produção e estabelecer a livre circulação de bens entre os membros, estabeleceu uma Tarifa Externa Comum (TEC) para o comércio com os países terceiros e adotou uma política comercial comum entre eles. Através do Tratado de Assunção ocorreu a redução das alíquotas de impostos de importação que podem variar de 0% a 20% de acordo com o princípio geral da escala tarifária de cada categoria, os bens obtiveram uma redução de suas alíquotas a uma taxa zero, com exceção apenas do açúcar e dos automóveis (MERCOSUL.GOV).

Essa integração traz alguns benefícios a seus membros tais como aumento nas taxa de crescimento econômico; melhor poder de barganha no comércio internacional resultado as virtudes ampliadas das novas áreas; mobilidade de fatores entre fronteiras dos membros, que traz uma excelente alocação dos recursos; uma maior eficiência na produção, pela especialização crescente dos agentes econômicos segundo suas vantagens comparativas; altos níveis de produção, pelo maior aproveitamento das economias de escala permitidas pela ampliação do mercado, entre outros fatores (MOSSOLI, 2016).

3 Infraestrutura

Neste capítulo vamos demonstrar os impactos que a infraestrutura traz para o comércio internacional, pois os investimentos destinados a logística podem variar de acordo com a infraestrutura de cada país e ela está diretamente ligada

aos custos dos fatores de produção e processo de exportação, é ela quem determina parte dos custos destinado ao bem e também pode determina o nível de competitividade de cada país no comércio internacional, pois um país que não possui uma boa infraestrutura física possui um custo logístico mais elevado, o que irá influenciar diretamente no custo final do produto diminuindo assim a competitividade do país junto ao comércio internacional.

A logística está passando por um período de grandes mudanças devido ao rápido crescimento do comércio internacional, esse crescimento exige uma demanda maior por logística internacional que demanda de uma infraestrutura adequada, uma situação a qual alguns países inclusive o Brasil, não estão preparados (VARQUES, E. F.; EIDELCHTEIN, 2009).

O comércio internacional cresceu muito nesses últimos 20 anos, com uma taxa superior ao PIB mundial, entre 1995 e 2003 obteve um crescimento a uma taxa de 5,4% ao ano, enquanto o PIB cresceu a uma taxa de 2,7% ao ano. Esse crescimento fez com que as organizações redefinissem suas estruturas organizacional alinhado suas estratégias competitivas globais com suas estratégias de manufatura (VARQUES, E. F.; EIDELCHTEIN, 2009).

Porém ainda enfrenta grandes dificuldades para exportar quanto se refere a infraestrutura, pois o Brasil possui barreiras quanto ao tempo e custos de suas operações de comércio exterior, que ocorre principalmente nos períodos de safra. Isso ocorre porque o país não possui uma infraestrutura adequada para suprir a demanda e as necessidades do comércio internacional, quanto a energia, portos, transportes, estradas, aeroportos e telecomunicação, o que gera uma insatisfação da parte dos empresários para investir no Brasil ou manter relações internacionais, pois o país se torna menos atrativo e perde competitividade no mercado. O Brasil poderia ampliar seu campo fabril através de relações com empresas multinacionais, porém muitas não é considerado em suas pautas de produção pela dificuldade para escoar seus produtos (SARTO et al, 2015).

3.1 Transportes Rodoviário

O Brasil por possui uma grande extensão territorial faz o uso de diversos modais como rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aéreo. No entanto o

modal rodoviário é o mais utilizado para o transporte de cargas dentro do país para o mercado interno e também para as exportações, pois permite a manipulação de uma quantidade maior de cargas em um tempo mais reduzido e também pode transportar cargas de distintos padrões, no caso das exportações na maioria das vezes se utiliza o modal rodoviário do ponto de origem até o porto ou até o aeroporto neste caso chamamos de transporte multimodal, pois se faz uso de mais de um meio de transporte (CHINELATTO, 2011).

A malha rodoviária do Brasil possui 1.765.278km, porém apenas 12,4% é pavimentada segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), isso faz com que as empresas tenham grandes problemas na locomoção de seus bens, provocando desperdícios, atrasos na entrega e danos ao veículo, tudo isso devido ao péssimo estado das estradas, que muitas vezes é devido a não pavimentação ou pavimentação de baixa qualidade e sem manutenção. As estradas que possuem pavimentação adequada geralmente possuem trechos com pedágios o que eleva os custos logísticos, já que o valor não é restituído pelo governo, afetando assim o valor do bem que será exportado (CHINELATO, 2011).

Além da má conservação das rodovias outro problema encontrado com o modal rodoviário é a falta de sinalização e roubos de cargas que acontecem em alguns trajetos, umas das soluções encontradas pelas empresas é alterar suas rotas para desviar dos transtornos, o que as levam por trajetos mais longos, elevando assim os custos logísticos (SARTO et al, 2015).

3.2 Transporte Marítimo

O transporte marítimo é o mais utilizado pelo Brasil para a exportação, principalmente para exportação de grandes cargas e commodities. A costa marítima brasileira possui cerca de 14.000 km e conta com 83 terminais e 36 portos (ANTAQ). Porém para que o produto possa chegar até os portos antes é necessário fazer o uso de outros modais, tais como rodoviário e ferroviário que levará o produto da origem até o porto (SARTO et al, 2015).

O transporte marítimo também é o mais utilizado na exportação internacional representa 40,4% nas exportações dos países desenvolvidos e 49,4% dos países em desenvolvimento, no Brasil representa cerca de 95% do

volume e 75% do valor exportado. O custo do frete varia de acordo com cada rota e cada país por isso não tem um valor pré-fixado, os fatores que influenciam os custos do frete estão relacionados com a eficiência dos portos, distância média até o país de destino, taxas, de serviços nos terminais, composição das exportações, o grau de utilização de contêineres e o desequilíbrio de comércio.

É necessário que haja uma boa qualidade de infraestrutura dos portos para manter os custos reduzidos e facilitar as operações portuárias, como o abastecimento de navios, a administração das cargas, os reparos emergenciais e o armazenamento. Além das reduções nos custos há uma redução no tempo direcionado a cada uma das operações portuárias (SUPRANI, 2012).

3.3 Transporte Aéreo

O modal aéreo vem crescendo ao longo do tempo tanto para transporte de passageiros como para transporte de cargas. Mas mesmo assim as empresas ainda encontram muitas dificuldades nas operações portuária e no alto custo para a utilização do serviço (SARTO et al, 2015).

No Brasil, a atuação da navegação cobre uma extensa área recortada por aproximadamente 77.000 milhas náuticas (142.604 km) de aerovias inferiores, situadas até a altitude de 24.500 pés inclusive (7.468 metros) e 30.000 milhas náuticas (55.560 km) de aerovias superiores situadas a partir da altitude de 24.500 pés, apoiados por uma rede de equipamentos e auxílios às operações de voo em rota, pousos e decolagens (SARTO et al, 2015).

A Infraero é a responsável por controlar e administrar 63 aeroportos, e 75 EPTA (Estação de Prestadora de Serviços de Telecomunicações e de Tráfego Aéreo), ela possui 31 terminais de logística de carga, onde são prestados os serviços de movimentação e armazenagem de cargas a serem exportadas e cargas importadas, nacional e expressa. A Infraero criou um terminal de cargas para armazenar os produtos de exportação e importação durante os procedimentos burocráticos e vistorias sanitária da alfandega, onde a carga fica armazenada até a liberação do despacho (SARTO et al, 2015).

O modal aéreo é o que possui o maior custo se comparado com os demais modais, porém sua vantagem está na velocidade elevada, distancia alcançada e na segurança que ele proporciona quanto a danos, extravios e roubos, por

esse motivo as principais características das cargas despachadas pelo modal aéreo é mercadorias com alto valor agregado, pesos baixos e volumes reduzidos (SARTO et al, 2015).

Os custos com o transporte aéreo são diferentes para cada país, pois pode variar de acordo com a infraestrutura e encargos de cada país. Desta forma o país que conseguir diminuir os custos do transporte aéreo, poderá desenvolver suas vantagens comparativas aos produtos que utilizam esse tipo de transporte, melhorando assim o desempenho do país e sua competitividade no mercado (SUPRANI, 2012).

3.4 Transporte Ferroviário

O modal ferroviário é o meio de transporte mais econômico e eficiente do mundo ele é capaz de carregar grandes volumes, possui grande eficiência energética, possui o menor custos entre os modais e apresenta um menor risco de acidente se comparado com o modal rodoviário. O transporte ferroviário é ideal para transportar grandes cargas de médias e longas distancias, dentre os principais produtos transportado por ele estão o carvão, grãos, adubos e fertilizante, contêineres, minério de ferrão, calcário, produtos siderúrgicos entre outros. Segundo 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.

Apesar das vantagens que o transporte ferroviário apresenta, ele possui muitas deficiências em sua infraestrutura, devido as diferenças e questões políticas entre os estados, as bitolas são diferentes de um estado para o outro o que resultou em perdas de parte da malha ferroviária (CHINELATO, 2011).

Esta situação dificulta a integração entre os estados e dificulta também o transporte de produtos que serão exportados. Em países como Rússia, China, Canadá e EUA o a utilização do transporte ferroviário corresponde cerca de 81%, 37%, 46% e 43% dos modais utilizado respectivamente, enquanto no Brasil corresponde apenas a 15%. A utilização do modal ferroviário é muito importante para o país, pois ele possibilita desafogar as rodovias e também a diminuição dos custos (SARTO et al, 2015), uma vez que segundo ANTF:

Um vagão graneleiro é capaz de carregar a mesma quantidade de soja que 2,5 caminhões bitrens. Além disso, para transportar a mesma carga, consome 70% menos combustível do que seu equivalente rodoviário. Ambos os fatores contribuem para um transporte 52% mais barato (R\$ 89,18 vs R\$187,46 para granel sólido agrícola, por mil TKU) e 66% menos poluente. Além dos fatores econômico e ambiental, o modal destaca-se por uma expressiva vantagem no quesito segurança.

Para que isso possa ser possível é necessário que o modal ferroviário tenha uma infraestrutura adequada para poder atender todas as demandas tanto as do mercado interno como as do mercado externo.

3.5 Telecomunicação

Com a globalização e a crescente demanda das exportações de produtos brasileiros se torna cada vez mais importante e fundamental manter os vínculos entre os clientes e fornecedores, a telecomunicação vem para acelerar esse processo e diminuir as distâncias entre eles. A telecomunicação é responsável pela comunicação e transmissão de dados de um país, através da internet, marketing, processamentos de dados, softwares, telefonia fixa e móvel, rádio e TV entre outros serviços (TELEBRASIL, 2017).

A infraestrutura de telecomunicação é formada por conexões de fios como linhas telefônicas, satélites na venda de capacidade de transporte de informação, na conexão sem fios como serviços de celular entre outras combinações. No Brasil a telecomunicação passou pela privatização que proporcionou ao país uma modernização e aumentou o acesso dos serviços à população, devido os investimentos aplicados na infraestrutura de telecomunicação, esse processo trouxe mudança a infraestrutura que passou a incorporar a computação em rede e TI, também foram incorporados novos serviços como comércio eletrônico, envio de e-mails entre outros, tudo isso fez com houvesse um grande aumento na demanda (SUPRANI, 2012).

Embora a privatização tenha alavancado o setor após os novos investimentos não houve uma expansão geográfica dos serviços, que ficou concentrado nos grandes centros urbanos, toda a responsabilidade de investimento, desenvolvimento e exploração da infraestrutura é de competência do setor privado, o setor público fica apenas responsável em fornecer autorizações ou permissões e concessões, o setor público atua apenas para

garantir o acesso coletivos e a redução das desigualdade social ao acesso, nas regiões distantes e com pouca infraestrutura (SUPRANI, 2012).

A característica mais importante da telecomunicação é a sua versatilidade, pois pode ser utilizada em muitos setores da economia, e sua tecnologia é considerada uso geral, porque beneficia todos os setores que a utiliza, trazendo uma melhor comunicação, ganho na produtividade, redução de custos, retenção de conhecimento entre outros benefícios. No comercio internacional a telecomunicação está presente em todo o processo, antes mesmo do primeiro contato com o cliente através de divulgações e do marketing que impulsiona o interesse dos compradores e as vendas, atua como meio de comunicação entre as partes envolvidas através de e-mails, vídeo conferências, mensagens e entre outros serviços (SUPRANI, 2012).

Também está inserida em outros processos como de transportes, portuários e aduaneiros através de sistemas que facilitam a integração dos dados e informações pertinente ao setor, assim como auxilia na comunicação de todos envolvido nos processos (SUPRANI, 2012). Quando a telecomunicação possui uma infraestrutura adequada, eficiente e efetiva, ela permite que o país desenvolva suas vantagens comparativas nos setores que a utiliza como processo de produção.

3.6 Energia

A energia é parte fundamental de qualquer processo produtivo independente que qual for sua fonte energética, energia elétrica e a de lenha e carvão vegetal, a energia é um insumo indispensável na produção por isso é necessário que não haja escassez de energia para as indústrias, a falta de energia pode ocasionar grandes perdas na produção assim como também pode elevar os custos a um patamar indesejável pela organização. Outra fonte de energia é a energia de combustível feita através de gás e petróleo, a energia combustível é essencial para realizar a circulação de bens e serviços garantindo assim os fluxos comerciais internos e externo (SUPRANI, 2012).

O risco de racionamento no suprimento de energia passou a ser a principal preocupação do governo brasileiro desde a crise do início dos anos 2000. Ficou evidente que a evolução da capacidade instala não acompanhava a evolução do consumo.

Para dirimir esse risco, foram introduzidas curvas de aversão a risco, limitando o nível de esgotamento dos reservatórios hidrelétricos, para garantir o suprimento do sistema interligado, mesmo sob longas estiagens (SUPRANI, 2012, p. 71).

No Brasil as hidroelétricas são as principais fontes de gerar energia, porém sua expansão é um pouco complicada devido aos efeitos causados a natureza. O processo de expansão do parque gerador de energia vem buscando fontes de energias renováveis para diminuir o impacto e aumenta o potencial gerador de energia do país, são previstos investimos para a geração de energia, transmissão e distribuição, tendo como principais fontes geradoras as termelétricas geradas atrás de gás natural, carvão mineral, energia nuclear e biomassa (SUPRANI, 2012).

Os investimentos em energia elétrica são importantes para evitar os riscos de apagões, a interrupção dos processos e para garantir os preços da energia a níveis competitivos, assim os custos médios dos produtores nacionais ficam mais próximos dos custos da média internacional da energia, melhorando a competitividade do setor. Para isso é necessário que a produção de matrizes energéticas seja expandida para as regiões mais distantes e remotas, e assim possam melhorar seu potencial na produção de bens (SUPRANI, 2012).

4 Desenvolvimento e crescimento econômico

O comercio internacional é muito importante para o desenvolvimento econômico e crescimento econômico de um país, a Teoria da Base de Exportação e a Teoria da Base Econômica explica essa importância e também como se dá o processo de crescimento econômico. A Teoria da Base de Exportação diz que o crescimento das exportações traz ao país um efeito multiplicador e de aceleração no comércio interno, esse efeito aumenta a demanda por serviços, como comunicação, transportes e financiamentos. De acordo com a teoria o aumento das exportações surge como a alternativa para elevar a demanda efetiva, afastando e minimizando as crises e possibilitando que os produtos locais sejam absorvidos pelo mercado global (MUNDURUCA, 2012).

Um país que consegue produzir bens para suprir as necessidades externas e internas sem afetar o mercado interno suportando a complexidade da sua economia, pode conseguir atingir novos mercados possibilitando assim um aumento positivo em sua economia, pois proporciona uma redução dos custos médios da economia, gera economias de escala e maior eficiência, aumenta o nível de emprego, estimula o acúmulo de capital no país, diminui a sazonalidade pois permite que os recursos sejam aproveitados de maneira mais eficientes, entre outros fatores (MUNDURUCA, 2012)

Segundo a Teoria da Base de Exportação a exportação não consegue elevar o grau de economia de um país sem apoio de outros serviços e sem uma infraestrutura básica. A base exportadora não explica o crescimento econômico de um país, devido essas limitações da Teoria da Base de Exportação para explicar as variáveis que influenciam o crescimento econômico a Teoria de Base Econômica surgiu para ampliar essas variáveis, ela considera elementos que com a diversificação econômica, aumentem e expandam o nível de emprego e de renda, tais como gastos de turistas, construção civil e obras de infraestrutura e transferências de renda de não residentes (MUNDURUCA, 2012).

Assim passam a considerar para a formação da base econômica variáveis como as exportações, ingressos de capitais externos, investimento autônomo interno e gastos do governo federal. Também considera todo tipo de renda externa que promova efeitos multiplicadores sobre as atividades de mercado interno (MUNDURUCA, 2012).

O desenvolvimento econômico está atrelado às mudanças qualitativas, ou seja, na qualidade e eficiência das instituições, nas condições de vida da sociedade e na estrutura produtivas do país, pois ele tem como objetivo melhorar o nível de bem-estar da sociedade e reduzir a pobreza. Quando se pensa em desenvolvimento econômico se pensa em inovações tecnológicas, mão de obra qualificada e valorizada, modernidade (BORBELY, 2016).

O desenvolvimento econômico depende do crescimento econômico que deve gerar condições para o aumento da renda per capita (BORBELY, 2016). O crescimento econômico está atrelado ao crescimento quantitativo do produto agregado, ou seja, ao PIB que calcula todos os bens e serviços finais produzidos em um determinado período em um país. Alguns fatores podem influenciar a expansão do PIB tais como consumo privado que se trata dos gastos para

aquisição de bens ou serviços de uma família, investimentos privados que diz respeito aos investimentos feitos por empresas, gastos públicos e balança comercial que se refere as transações do comércio internacional (INFOMONEY, 2006).

A balança comercial tem relação com o PIB pois ela é a diferença entre as exportações e as importações de um país, quando as importações são superiores as exportações o saldo da balança comercial é negativo essa situação é chamada de déficit, agora quando as exportações são superiores as importações temos um saldo positivo na balança comercial que é chamado de superávit. Desde forma quando mais um país exporta maior é o seu PIB pois mais dinheiro entra no país, e quando mais um país importa menor é o PIB, pois mais dinheiro sai do país (INFOMONEY, 2006).

Considerações Finais

Conclui-se que a exportação é uma grande oportunidade para as empresas se desenvolverem e atingirem novos mercados, assim como também traz grandes benefícios ao país exportador, pois ela contribui para o desenvolvimento econômico do país, através do crescimento econômico que está atrelado ao PIB, desta forma o comercio internacional contribui quando a balança comercial atingi um saldo positivo (superávit), proporcionando assim uma entrada maior de dinheiro no mercado interno, que auxiliar no desenvolvimento econômico.

Apesar de todos os avanços que a exportação brasileira conquistou durante esses anos, ainda possui algumas falhas e lacunas que impedem a exportação brasileira de atingir todo seu potencial. De acordo com David Ricardo para que um país pudesse exportar era necessário se especializar nos produtos que tivesse vantagens comparativas, ou seja, o país deveria se especializar no produto que tivesse mais eficiência em sua produção em relação ao outro país. Há alguns fatores que podem determinar o custo final de um produto e assim determinar se terá vantagens comparativas ou não, esses fatores são influenciados pelos custos de transporte, telecomunicação, energia e economia, que podem influenciar de maneira positiva ou negativa de acordo com a sua infraestrutura, capacidade e alcance de cada um para desenvolver sua função.

Como demonstrado no artigo o Brasil conta com um sistema de transporte com muitos problemas relacionados a infraestrutura, principalmente os modais que são responsáveis para levar os produtos de sua origem até o porto para serem encaminhado ao seu destino final, o transporte rodoviário não conta com todas as rodovias pavimentada e em boas condições e a malha ferroviária não consegue atender toda a demanda do país, essa situação faz com as empresas elevem seus custos e conseqüentemente o custo final do produto também é afetado diminuindo as vantagens comparativas e a competitividade do país.

É necessário que o país invista recursos para desenvolver sua infraestrutura e assim possa alavancar não só o comercio externo como também o comercio interno pois proporcionaria uma mais competitividade.

Referências

ANTT. **Transporte ferroviário**. Disponível em:

<<http://appweb2.antt.gov.br/carga/ferroviario/ferroviario.asp>>. Acesso: 29 out. 2018.

BLOCOS ECONÔMICOS. **O que são os blocos econômicos**. Disponível em:

<<http://blocos-economicos.info/>>. Acesso em: 17 ago.2018.

BORBELY, Alexandre. **Desenvolvimento ou crescimento econômico?** 2016.

Disponível em: <<https://www.dgabc.com.br/Noticia/1976432/desenvolvimento-ou-crescimento-economico>>. Acesso em: 17 nov. 2018.

BRASIL ESCOLA. **Nafta**. Disponível em:

<<https://brasilecola.uol.com.br/geografia/nafta.htm>>. Acesso em 12 de set. 2018.

BRASIL ESCOLA. **O processo de formação dos blocos econômicos sob o contexto da globalização**. Disponível em:

<<https://brasilecola.uol.com.br/historiag/blocos-economicos.htm>>. Acesso em: 17 ago. 2018.

CHINELATO, Flavia Braga; CRUZ, Diogo Batista de Freitas; ZIVIANI, Fabrício. Made in Brazil: o impacto da infraestrutura da logística brasileira nas operações de comércio exterior. **Revista Administração em Diálogo - RAD**, v. 13, n. 3, dez. 2011. Disponível em:

<<https://revistas.pucsp.br/index.php/rad/article/view/7795>>. Acesso em: 22 out. 2018.

EXAME. **Os doze maiores exportadores do mundo (e o Brasil em 22º)**.

2014. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/economia/os-12-maiores-exportadores-do-mundo-e-o-brasil-em-22o/>>. Acesso em: 15 abr. 2018.

GRUPO ESCOLAR. **Primeiros Produtos Exportados Pelo Brasil**. Disponível em: <<https://www.grupoescolar.com/pesquisa/primeiros-produtos-exportados-pelo-brasil.html>>. Acesso em: 28 maio 2018.

HISTÓRIA DO BRASIL.NET. **Expedição Colonizadora de Martim Afonso de Sousa**. Disponível em: <https://www.historiadorbrasil.net/brasil_colonial/expedicao_martim_afonso.htm>. Acesso em: 28 maio 2018.

IBGE. **Brasil em síntese**. 2018. Disponível em: <<https://brasilemsintese.ibge.gov.br/territorio/dados-geograficos.html>>. Acesso em: 4 abr. 2018.

INFO ESCOLA. **Nafta**. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/geografia/nafta/>>. Acesso em: 12 set. 2018.

INFOMONEY. **Pib**: entenda quais são os fatores que influenciam o crescimento da economia. 2006. Disponível em: <<https://www.infomoney.com.br/educacao/guias/noticia/257984/pib-entenda-quais-sao-fatores-que-influenciam-crescimento-economia>>. Acesso em: 17 nov. 2018.

LEANDRO, Gabriel. **Comercio internacional: Teorema de Heckher Ohlin**. 2017. Youtube, Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=q4czLmLJgIE>>. Acesso em: 20 ago. 2018.

LIMA, Uallace Moreira. **Um estudo sobre o comercio exterior de bens de capital e algumas de suas relações com o desenvolvimento do ramo industrial no Brasil (1974-1989)**. 2009. 250f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto da Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009. Disponível em: <<file:///C:/Users/Recepcao/Downloads/Comercio%20Exterior%20TCC.pdf>>. Acesso em: 23 ago. 2018

MDIC. **Aprendendo a exportar**. Disponível em: <<http://www.aprendendoaexportar.mdic.gov.br/200anos/html/index.html>>. Acesso em: 8 jun. 2018.

MDIC. **Exportação**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/legislacao/9-assuntos/categ-comercio-exterior/831-exportacao>>. Acesso em: 23 ago. 2018.

MDIC. **MDIC divulga material histórico sobre os 200 anos do comércio exterior brasileiro**. 2008. Disponível em: <<http://investimentos.mdic.gov.br/portalmDIC////sio/interna/noticia.php?area=5¬icia=8219>>. Acesso em: 8 jun. 2018.

MERCOSUL.GOV. **Saiba mais sobre o Mercosul**. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/saiba-mais-sobre-o-mercossul>>. Acesso em: 14 set. 2018.

MINIWEB. **História da exportação de produtos no Brasil**. 2004. Disponível em:
<http://www.miniweb.com.br/Historia/artigos/i_moderna/pdf/historia_das_exportacoes.pdf>. Acesso em: 28 maio 2018.

MOSSOLI, A. **A integração econômica no Mercosul: evolução- atualidade – fatores limitantes**. 2016. 80f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento) – Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, Ijuí, 2016. Disponível em:
<<file:///C:/Users/Acer/Downloads/Dissertacao%20Blocos%20Economicos.pdf>>. Acesso em: 23 ago. 2018.

MUNDURUCA, D. F. V.; SANTANA, J. R. de. Comércio Exterior como Estratégia de Crescimento Econômico: Uma Proposta de Priorização de Produtos Exportáveis para a Economia Sergipana. **Documentos Técnico-Científicos**, v. 43, n. 3, p. 611-630, jul./set. 2012

SARTO, B. D., A infraestrutura logística brasileira e os impactos nas exportações: Um estudo multicaso de empresas exportadoras do Sul de Minas Gerais. In: SIMPOSIO DE EXELENIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA, XII., **Anais...** Resende, 2015. Disponível em:
<<https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos15/9122284.pdf>>. Acesso em: 22 de out. 2018.

SILVA, F. A. **Comércio internacional e crescimento econômico: uma análise considerando os setores e a assimetria de crescimento dos estados brasileiros**. 2014. 103f. Dissertação (Mestrado em Economia Aplicada) – Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, MG, 2014. Disponível em:
<<file:///C:/Users/Recepcao/Downloads/Comercio%20Internacional%20e%20De%20senvolvimento%20Economico.pdf>>. Acesso em: 23 ago. 2018

SUPRANI, R. O. de F. **O investimento em infraestrutura: desenvolvimento, comércio exterior e o caso brasileiro**. 2012. 82 p. Dissertação (Mestrado em Economia Política Internacional) – Instituto de Economia Núcleo de Estudos Internacionais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em:
<[file:///C:/Users/Acer/Downloads/Comercio%20Exterior%20e%20Infraestrutura%20Exportacao%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Acer/Downloads/Comercio%20Exterior%20e%20Infraestrutura%20Exportacao%20(1).pdf)>. Acesso em: 26 out. 2018.

TELEBRASIL. **O setor de telecomunicações no Brasil uma visão estruturada**. 2017. Disponível em: <file:///C:/Users/Acer/Downloads/02-01-2018-o_setor-de-telecomunicacoes-no-brasil-2017_dez17.pdf>. Acesso em: 5 nov. 2018

VARQUES, E. F.; EIDELCHTEIN, C. Logística internacional. In: SEGRE, G. (org.). **Manual prático de comercio exterior**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2009.