

IMPORTAÇÃO: UM ESTUDO DE CASO EM UMA EMPRESA DE FERRAGENS DE MÉDIO PORTE SOBRE A UTILIZAÇÃO DOS PORTOS DE RIO GRANDE E ITAJAÍ.

Renata de Quadros ^a e Luciana Paula Adamatti ^b

^a Graduando do curso de Administração da Faculdade da Serra Gaúcha.

^b Professor Especialista do curso de Administração da Faculdade da Serra Gaúcha. luciana.adamatti@fsg.br.

Informações de Submissão

*renatadequadros@hotmail.com
Endereço: Rua Miriam Formolo Tapia 1068
Caxias do Sul - RS - CEP: 95096-783

Palavras-chave:

Importação. Logística. Porto. Custo.
Competitividade.

Resumo

Incentivadas pela globalização, as empresas projetam um crescimento contínuo e por isso buscam sempre novas alternativas para se manter no mercado, expandindo e aprimorando, assim, seus processos internos e negociações com outros países, evidenciando sempre a necessidade de operar com redução de custo. Desta forma, concretizam-se as importações da SIM Importadora de Ferragens Ltda., integrando qualidade, tecnologia e desenvolvimento. Nesse caminho, identificam-se os processos logísticos que compõem as operações de importação, além de todos os demais trâmites necessários para cumprir os aspectos legais. A metodologia utilizada é pesquisa exploratória, com abordagem qualitativa, caracterizada como um estudo de caso. A conclusão é que para a empresa SIM, atualmente situada em Caxias do Sul (RS), a operação via porto de Rio Grande se torna menos onerosa e mais rápida, portanto respondendo ao questionamento e ao objetivo deste trabalho de forma clara e evidente.

1 INTRODUÇÃO

Diversos são os fatores que provocam a necessidade de operar mediante importações num país como o Brasil, considerando-se que um desses fatores seja o custo Brasil, para a fabricação de produtos e serviços, onerados por alta carga tributária, pois Lopez e Gama (2007) apresentam os custos de produção, bem como a busca por atualização tecnológica como razões para importar e comercializar.

Devido a algumas dessas razões, a empresa SIM Importadora de Ferragens Ltda., tem o foco de seu negócio na comercialização de produtos importados. A empresa está localizada na cidade de Caxias do Sul/RS e está direcionada para a distribuição de ferramentas para corte

e furo, adesivos e selantes, peças de fixação, ferragens, lubrificantes e EPI's (Equipamentos de Proteção Individual) para o mercado profissional. Atua com importações desde sua criação, em 2011, tendo como fornecedores da empresa de países como China, Turquia e França, distribuindo seus produtos em todos os estados do Brasil. A empresa trabalha, atualmente, em seus processos de importação, utilizando o Porto de Rio Grande, por acreditar ser a melhor opção para as suas importações.

No que se refere aos processos do comércio exterior para suas compras, a qual é sua principal estratégia de aquisição de produtos, objetivando torná-la mais competitiva, propõe-se o seguinte problema de pesquisa: qual a melhor relação custo-benefício, considerando as importações da empresa SIM Importadora de Ferragens Ltda. oriundas da China, quanto aos seus principais produtos importados, considerando-se os portos de Rio Grande e Itajaí?

A fim de responder a esta questão, o objetivo geral deste trabalho é analisar os portos de Rio Grande e de Itajaí, quanto ao custo-benefício, nas importações da empresa SIM Importadora de Ferragens Ltda., considerando-se os produtos principais, classificados na NCM (Nomenclatura Comum Mercosul) 3214.10.10. Para atingir esta proposta, elencaram-se os seguintes objetivos específicos: identificar custos das importações dos produtos mais representativos da empresa, via porto de Rio Grande e de Itajaí; analisar a logística e as implicações quanto ao tempo dos transportes, em ambos os portos; descrever a documentação necessária para importação dos itens selecionados nos dois portos; demonstrar a percepção da empresa e dos profissionais de comércio exterior quanto a ambos os portos e apresentar as evidências de qual a rota de importação é a mais viável.

Para o presente trabalho os procedimentos metodológicos utilizados contemplam uma pesquisa exploratória, documental e bibliográfica, de abordagem qualitativa, mediante estudo de caso, com realização de levantamento de dados e entrevistas semiestruturadas. Também, relata a pesquisa documental e a delimitação da população e amostra, bem como as técnicas utilizadas para a coleta dos dados e, por fim, as técnicas para a análise dos dados coletados, com as devidas conceituações por autores da área metodológica.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Histórico do comércio internacional

Diante das oportunidades criadas com as práticas de mercantilismo, foram surgindo novas necessidades, além das básicas, atendidas pelo comércio local e regional, dando-se início a um novo e mais amplo mercado, com a criação das principais vias de comércio

marítimas pelos oceanos Atlântico e Índico. A Revolução Industrial, na Idade Moderna, deu início ao novo processo de produção, mais ágil e com maiores técnicas. Essa época foi marcada pelas regras do livre comércio, que sistematizavam hábitos e geraram tratados e acordos firmados pelos países (LUDOVICO, 2007).

Para Bortoto *et al.* (2007), um país socioeconômico, atualmente, não é capaz de fomentar-se sozinho; isso ocorre por limitações de recursos naturais, nível de tecnologia, profissionais desqualificados, então, nenhuma nação isolada consegue ser eficiente no seu autodesenvolvimento. Essa comercialização entre países se faz necessária para se adquirir divisas, e para estabilizar o mercado interno com bens e serviços em que o país não seja autosuficiente, por algum motivo, como falta de qualidade, tecnologia e preço. Acompanhando a ideia apresentada pelo autor, inicia-se a valorização e o crescimento das operações internacionais, ou seja, importações e exportações.

2.2 Importação

A importação define-se por mercadoria que ingressa em um país procedente de outro, podendo também considerar as operações que nela se incorporam como a contratação de fretes, seguros entre outros (RATTI, 2006). Ainda, para as empresas, importar é obter de outras nações mercadorias com utilidade, que sejam de benefício à população e seu próprio desenvolvimento, ou seja, inserção de bens de outro país. Pode ser também aquisição de bens e serviços, considerados como bens as mercadorias tangíveis e como serviços, o que for intangível, ou seja, consultorias, assessorias, conhecimentos entre outros (KEEDI; MENDONÇA 2002).

Um ponto importante a se verificar, para países em desenvolvimento como o Brasil, são os tipos de operações de importação realizados, pois, nestes casos, deverão se destacar maquinários, equipamentos e insumos, ou seja, bens de capital (SOUSA, 2010). Também com o incremento das importações no país, surgem seus aspectos positivos e os benefícios que essas operações de compra de mercadoria do mercado externo trazem ao nosso país, tais como: aporte de tecnologias, suprir a falta ou inexistência no mercado, maior qualidade, futilidade, infortúnio público, conhecimento de pagamentos internacionais, resultados financeiros, garantias, entre outros (LUDOVICO, 2007).

No aspecto administrativo do comércio exterior brasileiro, deu-se uma nova conceituação sobre importações. Após, surge o novo controle sendo realizado pela SECEX (Secretaria de Comércio Exterior), órgão que fiscaliza, dita as regras e expõe como devem ser

executadas as operações para efetivação das importações. Juntamente com isso, em 1997 ocorre a criação do SISCOMEX (Sistema de Comércio Exterior), que propicia a operacionalização eletrônica de todas as operações de importação, antes realizadas em formulários (LUDOVICO, 2007). Ainda, para melhor execução e controle das operações do comércio exterior de um país são necessárias regras e ordens que regulamentem as mesmas: cada país cria e executa suas próprias regras. No Brasil, as regras do comércio exterior são regidas pelo Decreto nº 6.759, que “regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.”

2.3 Logística

Segundo Silva (2007), a logística é uma das ferramentas que propicia a competitividade das organizações diante da abertura de novos mercados e formação de parcerias comerciais. Portanto, com a gestão da logística se pretende assegurar que haja opções para fazer frente à competição entre as empresas, pois suas práticas vão além do industrial, permitindo que o fluxo tenda a ser mais ágil, mais seguro e com rápido acesso ao ponto onde se encontram as mercadorias em trânsito.

Pela concepção de Coronado (2014), a logística empresarial é a ligação de planejar, executar e controlar o fluxo de matéria prima, produtos e serviços, interligando os dados a eles relacionados, desde o princípio até o final da relação produtiva e comercial na cadeia do segmento. Conforme Silva (2007) e Vieira (2006), a logística tem como objetivos, especialmente nos dias de hoje, ser elemento fundamental para garantir a competitividade entre as empresas, porque a empresa que souber organizar e manter sua logística em dia ficará bem colocada diante de seus clientes.

2.3.1 Transportes Internacionais

Para Vieira (2006, p.29), “o transporte é fundamental para que seja atendido o objetivo logístico, que é dispor do produto certo, na quantidade certa, na hora certa, no lugar certo, ao menor custo possível.” Como forma de garantir todos esses aspectos, se torna necessário definir qual o melhor modal de transporte, levando-se em conta aspectos principais da operação como as características e condições de manuseio do produto, as necessidades do comprador e a disponibilidade do vendedor (VIEIRA, 2006). A seguir serão apresentados os tipos de modais de transportes internacionais e as suas vantagens e desvantagens segundo Rodrigues (2007) e Razzolini (2011):

Vantagens e Desvantagens Transportes Internacionais		
Transporte	Vantagens	Desvantagens
Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> • Altíssima eficiência energética; • Elevada economia de escala para grandes lotes e longas distâncias; • Possibilita economicamente o transporte de commodities; • Possibilita reduzir custo do frete internacional, em pontes aeromárítimas e aeroterrestres. 	<ul style="list-style-type: none"> • Investimento inicial e custo operacional elevados; • Necessidade de grandes frotas modernas; • Pressupõe a existência de portos – obras de engenharia e infraestrutura caríssimas; • Serviço lento: devido a ocorrer em meio mais denso que o ar;
Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> • Rede diversificada de aeroportos, no entorno das grandes metrópoles, o que nem sempre ocorre no transporte marítimo; • Velocidade, eficiência e confiabilidade; • Competitividade: a frequência dos vôos permite altos giros de estoque; • Movimentação altamente mecanizada, reduzindo o índice de avarias; • Atinge regiões inacessíveis para outros modais. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menor capacidade em peso e volume de cargas; • Não atende cargas a granel; • Custo de capital em fretes elevados; • Fortes restrições às cargas perigosas.
Rodoviário	<ul style="list-style-type: none"> • Maior disponibilidade de vias de acesso; • Possibilita o serviço fracionado porta-a-porta, integrando regiões de difícil acesso; • Embarques e partidas mais rápidos, favorecendo entregas rápidas a curta distância; • Favorece o embarque de pequenos lotes; • Facilidade de substituir o veículo em caso de quebra ou acidente; • Maior rapidez na entrega. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maior custo operacional e menor capacidade de carga; • Provoca congestionamento nas estradas; • Desgasta prematuramente a infraestrutura da malha rodoviária.
Ferrovário	<ul style="list-style-type: none"> • Capacidade para transportar grandes lotes de mercadorias; • Terminais privados junto a unidades produtoras; • Fretes baixos crescentes, de acordo com o volume transportado; • Baixo consumo energético; • Adaptação ferro-rodoviária Rodo-Trilho; • Prove estoques em trânsito. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo de viagem demorado; • Custo elevado quando há necessidade de transbordos; • Depende da disponibilidade de material rodante; • Baixa flexibilidade de rotas; • Alta exposição a furtos.
Fluvial/Lacustre	<ul style="list-style-type: none"> • Eleva a capacidade de transporte, através de rebocadores e empurradores; • Fretes mais baratos que nos modais rodoviários e ferroviários; • Custos variáveis bem mais baixos; • Disponibilidade ilimitada; • Faculta o uso de multimodalidade. 	<ul style="list-style-type: none"> • Baixa velocidade; • Capacidade de transporte variável em função do nível das águas; • Rotas fixas; • Necessidade de elevados investimentos de regularização de alguns trechos de rios; • Limitações de ordem jurídica no Brasil: dos 45.000km de rios navegáveis somente 28.000km são utilizados.
Dutoviário	<ul style="list-style-type: none"> • Minimiza o tráfego nas estradas; • Eficiente para longas distâncias; • Tempo de trânsito mais confiável; • Menor tempo de variação nas previsões de entrega; • Pode operar 24 horas por dia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Limitado ao transporte de grandes volumes; • Disponibilidade apenas para empresas portadoras de dutos; • Poucos tipos de produtos que podem ser transportados.

Quadro 1: Vantagens e desvantagens dos transportes internacionais.

Fonte: A autora, baseada em Rodrigues (2007) e Razzolini (2011).

2.4 Incoterms

Para Lunardi (2011), os *Incoterms* estabelecem as regras entre adquirente e vendedor, e deve constar no contrato de compra e venda, ressaltando que devem apenas aparecer como uma cláusula e não será o contrato propriamente dito. Restringem-se a controlar a entrega do

bem, determinando o local e seus custos e riscos. No quadro abaixo segue especificações de cada um dos *Incoterms* hoje utilizados.

INCOTERMS		
GRUPO	INCOTERMS	DESCRIÇÃO
E (Ex) - Obrigação para o exportador	EXW - Ex Works	Mercadoria entregue ao comprador no estabelecimento do vendedor.
F (Free) - Transporte principal não pago pelo exportador	FCA - Free Carrier	Mercadoria entregue a um transportador internacional indicado pelo comprador.
	FAS - Free Alongside Ship	
	FOB - Free on Board	
C (Cost ou Carriage) - Transporte principal pago pelo exportador	CFR - Cost and Freight	O vendedor contrata o transporte, sem assumir riscos por perdas ou danos às mercadorias ou custos adicionais decorrentes de eventos ocorridos após o embarque e despacho.
	CIF - Cost, Insurance and Freight	
	CPT - Carriage Paid To	
	CIP - Carriage and Insurance Paid to	
D (Delivery) - Máxima obrigação para o exportador	DAT - Delivered At Terminal	O vendedor se responsabiliza por todos os custos e riscos para colocar a mercadoria no local de destino.
	DAP - Delivered At Place	
	DDP - Delivered Duty Paid	

Quadro 2: *Incoterm*

Fonte: A autora baseada em Octaviano (2013) e Lunardi (2011).

Os termos acima apresentados fazem parte das negociações do comércio exterior e devem ser acordados previamente.

2.5 Despesas e Tributos na Importação

O comércio exterior brasileiro tem sua complexidade quanto ao número de impostos incidentes, mas também quanto à forma com que são aplicados. Somados ao imenso número de impostos que são cobrados nas operações de comércio exterior, ainda são cobrados tributos e taxas, definidos no conjunto de leis aplicadas. Nos processos de importações de mercadorias no Brasil os impostos são aplicados uns sobre os outros, ou seja, incidindo sobre os já pagos no mesmo processo, caracterizando-se pela origem da mercadoria, classificação fiscal e valoração aduaneira (SOUSA, 2010). Depois das considerações iniciais dos impostos e despesas das operações de comércio exterior de nosso país, a seguir encontra-se o quadro 3 que especifica cada um deles.

IMPOSTOS E DESPESAS NA IMPORTAÇÃO			
Imposto/ Despesa	Órgão Arrecadador	Destinado para	Fato Gerador
Imposto de Importação (II)	Tributo Federal	Equilíbrio das receitas do país	Registro da Declaração de Importação
Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI)	Tributo Federal	Equilíbrio das receitas do país	Registro da Declaração de Importação
Imposto sobre Operações de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS)	Tributo Estadual	Compor a receita do estado e do Distrito Federal	Desembarço Aduaneiro da mercadoria
Programa de Integração Social e ao Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pis/Pasep)	Contribuição Social atribuição Federal	Integração funcionários públicos e privados	Registro da Declaração de Importação
Contribuição para Financiamento da Seguridade Social Pública (Cofins)	Contribuição Social atribuição Federal	Financiar a seguridade social	Registro da Declaração de Importação
Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)	Marinha Mercante	Destinada para renovação da frota de navios Mercante Nacionais	Transporte aquaviário
Taxa armazenagem	Espaços aeroportuários ou portuárias	Empresas privadas	Utilização das áreas
Capatazia	Cias Marítimas	Cias Marítimas	Movimentação ou manuseio de cargas com maquinários específicos
Prestação de serviço do despachante aduaneiro	Empresas Privadas	Empresas privadas	Utilização dos serviços
Custo do Frete	Empresas Privadas	Empresas privadas	Contratação de frete

Quadro 3: Impostos e Despesas na Importação.

Fonte: A autora baseada em Sousa (2010), Ashikaga (2011), Ludovico (2007) e Ludovico (2010).

Após a caracterização apresentada quanto aos tributos e despesas que compõem o processo de importação, é preciso atentar para a definição do que sejam territórios aduaneiros e recintos alfandegados, temas que serão abordados no próximo tópico.

2.6 Territórios Aduaneiros e Recintos Alfandegados

Para Sousa (2010), território aduaneiro é todo o espaço territorial brasileiro, mas, para melhor conduzir as jurisdições aduaneiras, foram criadas duas zonas que são as denominadas zonas primárias e secundárias. Define-se por zona primária todos os portos, aeroportos e zonas de fronteiras alfandegadas, ou seja, locais que estão sempre sob controle aduaneiro. São destinados ao recebimento ou passagem de cargas internacionais, de importação ou exportação, e, obrigatoriamente, as cargas destinadas ou recebidas do exterior terão de passar por alguma dessas zonas primárias. Para Sousa (2010, p.19), “zona secundária – compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídos as águas territoriais e o espaço aéreo”.

Outro conceito importante, dentre os já mencionados, nos processos de comércio exterior, há os recintos alfandegados, que o Art.9º, Decreto nº 6.759/09 define:

Os recintos alfandegados serão assim declarados pela autoridade aduaneira competente, na zona primária ou na zona secundária, a fim de que neles possam ocorrer, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de: I - mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial; II - bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados; e III - remessas postais internacionais.

Com o grande fluxo de mercadorias, sem as condições de se operacionalizar tudo em zonas primárias, criaram-se os denominados, portos secos, definidos segundo Art. 11, Decreto 6.759/09: “portos secos denominados recintos alfandegados de uso público nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro.” Os portos secos obrigatoriamente têm que ser instalados em zonas secundárias, e podem operar em importação e exportação obedecendo à legislação vigente.

2.6.1 Portos no Brasil

Os portos brasileiros, em 2013, apresentaram um crescimento de quase 3% no total de toneladas de movimentação de cargas em comparação ao ano anterior. Ainda, no ano de 2013, a movimentação de carga, em granel sólido, foi incrementada em 2,6%, com relação ao ano de 2012. As cargas de granel líquido apresentaram um crescimento de 1,2%, na base comparativa a 2012, sendo esse crescimento, na sua maior parte, ocasionado pelos combustíveis, óleos minerais e outros produtos. As cargas gerais, analisando-se os anos de 2012 e 2013, alcançaram um crescimento de 7,3% nas movimentações. No âmbito de cargas gerais, são consideradas as cargas soltas e contêinerizadas, que caracterizaram comportamentos diferentes, pois, as contêinerizadas apresentaram um aumento de 12,2%, enquanto a movimentação de carga solta, teve uma queda de 2,2%, na comparação anual (ANTAQ, 2014).

Conforme dados do Desempenho do Complexo Portuário do Brasil (2013), os portos de Rio Grande e Itajaí são considerados os dois principais portos do Sul do país, destacando-se pelo crescimento constante dos últimos anos; ambos dispõem de uma ampla estrutura para oferecer às empresas importadoras e exportadoras. Em 2013, ocorreu crescimento de 4,4% no movimento do Porto de Itajaí, do ano de 2012 para o ano de 2013, e de 2,4% no Porto de Rio Grande; este crescimento é em movimentação de cargas de importação e exportação em contêineres de 20” (vinte pés).

2.7 Processos administrativos

Nas tramitações e operacionalização do comércio exterior, tem-se o despacho aduaneiro como um dos procedimentos fundamentais, pois, segundo Sousa (2010, p.19), é:

O conjunto de procedimentos aduaneiros que consiste na verificação da consistência e exatidão dos dados declarados pelo exportador ou importador, relativamente às mercadorias exportadas ou importadas, às declarações e aos documentos apresentados e a legislação vigente, com vistas ao seu desembaraço.

Os processos comerciais, no âmbito internacional, exigem vários documentos que comprovem todas as etapas da negociação, entre o comprador e o vendedor, o quadro a seguir identifica cada um deles:

PRINCIPAIS DOCUMENTOS NA IMPORTAÇÃO	
Documento	Objetivo
Fatura <i>Proforma</i>	Firmar a negociação.
Fatura Comercial	Comprova a efetivação da compra.
Romaneio de Carga	Identificação de pesos, quantidades e embalagens.
Certificado de Origem	Identificar onde a mercadoria foi fabricada.
Certificado Fitossanitário	Análise da qualidade dos produtos para controle de determinadas mercadorias.
Conhecimento de Frete	Emitido de acordo com modal de transporte

Quadro 4: Principais Documentos na Importação.

Fonte: A autora baseada em Keddi e Mendonça (2002).

Existem ainda outros documentos, que envolvem o comércio exterior, não menos importantes, que são os contratos de seguro, de câmbio e outros que a exigência de cada país se faça necessário, todavia não os abordaremos, por não envolver o foco principal do presente trabalho de conclusão de curso.

3 METODOLOGIA

Para a realização e desenvolvimento deste trabalho utilizou-se pesquisa científica qualitativa, de natureza exploratória, caracterizada como um estudo de caso, composto de técnicas de coleta, tratamento e análise de dados.

A abordagem qualitativa, que de acordo com Staw (*apud* Roesch, 2006) é um método de coleta e análise de dados subjetivos e não tratados estatisticamente, que são adequados na fase exploratória de uma pesquisa. E segundo Gil (2012), o tipo de pesquisa exploratória envolve: um levantamento bibliográfico; entrevistas com sujeitos que possuem experiência prática e análise de exemplos também práticos. Esta pesquisa foi, também, caracterizada como um estudo de caso, para Yin (2010) é como uma estratégia de pesquisa, o estudo de

caso é útil em varias situações, visando aprofundar o conhecimento sobre os fenômenos individuais, organizacionais, sociais, políticos e de grupos, além de outros fenômenos relacionados.

No desenvolvimento da pesquisa foi necessária a realização de coleta de dados, que para Barros e Lehfeld (2007, p.105), “a coleta de dados é a fase da pesquisa em que se indaga a realidade e se obtêm dados para aplicação de técnicas.” As fontes de coletas de dados para o desenvolvimento de uma pesquisa, para Kotler (2006), podem ser primárias, secundárias ou ambas. Os dados primários são dados específicos direcionados ao objetivo da pesquisa, e que ainda não haviam sido coletados. Já os dados secundários são os já existentes e que em outro momento foram coletados para outra finalidade, e que agora poderão ser utilizados para a pesquisa (KOTLER, 2006).

Dadas as características da presente pesquisa, foram utilizadas como técnicas de análise de dados a análise documental e a análise de conteúdo, que prevêm interpretar os dados coletados, pois Roesch (2006), afirma ser propósito do pesquisador via a entender e capturar a melhor forma de ver os dados pesquisados sobre o assunto. Para Helder (2006, p.1,2) “a técnica documental vale-se de documentos originais, que ainda não receberam tratamento analítico por nenhum autor. [...] é uma das técnicas decisivas para a pesquisa em ciências sociais e humanas”. É feita pela análise dos documentos definidos pela pesquisa. O método de análise de conteúdos tem por objetivo analisar os conteúdos dos dados recebidos, mediante os documentos e este modo possibilita quantas análises forem necessárias (FIGUEIREDO; SOUZA, 2010).

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1 Análise comparativa de custos

A análise comparativa de custos no processo de importação dos produtos determinados da empresa SIM, consideradas as hipóteses de entrada no Brasil via os portos de Rio Grande e de Itajaí. No quadro 4, a seguir, estão demonstrados todos os dados computados para a análise comparativa em questão.

ANÁLISE COMPARATIVA			
	Porto de Rio Grande	Porto de Itajaí	
Frete Internacional - CNT 20''			
	USD 345,00	USD 345,00	
Taxas de destino do Frete Internacional	Desconsolidação	USD 70,00 / HBL	USD 70,00 / HBL
	Collect Fee	USD 20,00 / HBL	USD 20,00 / HBL
	BL Fee	R\$ 325,00 / HBL	R\$ 325,00 / HBL
	TE (TRS)	R\$ 30,00 / HBL	R\$ 30,00 / HBL
	THC	R\$ 730,00 / CNT	R\$ 652,00 / CNT
	Security	USD 13,00 / CNT	USD 13,00 / CNT
	Lift Off	R\$ 70,00 / CNT	R\$ 70,00 / CNT
Cias marítimas			
	CSAV, HAPAG, MAERSK, HSUD, CMA, CSCL, EMC e ZIM.	CSAV, HAPAG, MAERSK, HSUD, CMA, CSCL, EMC e ZIM.	
Rotas China x Brasil			
	Direta - <i>Transi Time</i> 41 dias.	Direta - <i>Transi Time</i> 41 dias.	
Frequência de navio China x Brasil			
	Semanal	Semanal	
Despesas nos portos	Armazenagem	por dia 0,04% CIF com valor mínimo de R\$ 450,00	05 dias = 0,425% do valor CIF com valor mínimo de R\$ 632,00
	Retirada em DTA (Taxa Administrativa)	-	R\$ 1.181,00 p/ CNT
	ISPS Code	R\$ 38,00 p/ BL	-
	Fiel Depósito	0,35% CIF com valor mínimo de R\$ 450,00	-
	Scanner	R\$ 350,00 p/ CNT	-
	Presença de carga	R\$ 50,00 p/ processo	-
Documentos exigidos	Receita Federal	Original do conhecimento de embarque, Original Fatura e Packing List de acordo com canal de parametrização.	Original do Conhecimento de embarque, Original Fatura e Packing List de acordo com canal de parametrização.
	Recinto Alfandegado	Não exige nenhum documento impresso, porto sem papel. Apenas cópias via sistema. Os documentos que devem ser colocados no sistema, Conhecimento de embarque, Fatura comercial, Romaneio de carga, Certificados de acordo com o tipo de mercadoria. Estes documentos são alimentados eletronicamente nos sistemas da RFB e logo poderão ser exigidos a apresentação dos originais quando a Receita achar necessário.	Comprovante de Importação (CI), Declaração de Importação (DI), BL original, carta Ministério da Agricultura para casos que precise. Para desembarço no porto, se a empresa for de fora do estado de Santa Catarina, apresentar DANFE, ICMS pago.
Tempo de liberação	Canal Verde	Até 24 horas	Liberação imediata após tramites de documentos do recinto alfandegado e pagamento das despesas do terminal.
	Canal Amarelo	Até 6 dias úteis	em média 20 dias
	Canal Vermelho	Até 8 dias úteis	em média 30 dias
Estrutura operacional	Receita Federal	04 fiscais	05 fiscais importação e 02 para exportação
	Recinto Alfandegado	Estima-se 04 analistas. Não há divulgação pública dessa informação.	Não divulgado
Frete Rodoviário para Caxias do Sul			
	R\$ 2.550,00 + 0,10% <i>ad valorem</i>	R\$ 2.790,00 + 0,10% <i>ad valorem</i> + 12% de ICMS	

Quadro 5: Análise comparativa entre os portos.

Fonte: A autora baseada em dados fornecidos pela Leader Logistics Ltda (2015).

Para a realização da presente análise comparativa de custos, considerou-se o valor médio para um embarque FOB dos produtos selecionados de USD 49.406,90. Para efeitos de conversão para real, utilizou-se a taxa do dólar, disponível no site do Banco Central do Brasil, no dia 30 de abril de 2015, no valor de 2,9936, resultando em um valor FOB de R\$ 147.904,50. Também é importante considerar que os custos de armazenagem e fiel depósito foram calculados sobre o valor CIF (*Cost, Insurance and Freight*), que é a soma entre mercadoria, frete e seguro, sendo que este totalizou um valor de R\$ 149.856,32. Para a análise comparativa dos custos de importações em cada um dos portos estudados, a seguir o quadro 5.

RESULTADO DA ANÁLISE COMPARATIVA			
		Porto de Rio Grande	Porto de Itajaí
Frete Internacional - CNT 20''		R\$ 1.032,79	R\$ 1.032,79
Taxas de destino do Frete Internacional	Desconsolidação	R\$ 209,55	R\$ 209,55
	Collect Fee	R\$ 59,87	R\$ 59,87
	BL Fee	R\$ 325,00	R\$ 325,00
	TE (TRS)	R\$ 30,00	R\$ 30,00
	THC	R\$ 730,00	R\$ 652,00
	Security	R\$ 38,92	R\$ 38,92
	Lift Off	R\$ 70,00	R\$ 70,00
Despesas nos portos	Armazenagem	R\$ 450,00	R\$ 636,89
	Retirada em DTA (Taxa Administrativa)	R\$ -	R\$ 1.181,00
	ISPS Code	R\$ 38,00	R\$ -
	Fiel Depósito	R\$ 524,50	R\$ -
	Scanner	R\$ 350,00	R\$ -
	Presença de carga	R\$ 50,00	R\$ -
Frete Rodoviário Rio Grande x Caxias do Sul		R\$ 2.697,90	R\$ 3.290,45
TOTAIS		R\$ 6.606,53	R\$ 7.526,47

Quadro 6: Resultado da análise comparativa.
Fonte: A autora (2015).

No que se refere ao total de custos de importação apresentados, considerando os valores pré-determinados para esta pesquisa, o porto de Rio Grande totaliza R\$ 6.606,53 e Itajaí R\$ 7.526,47. Com a análise realizada ficou evidenciado, claramente, que o porto de Rio Grande se destaca por ter menores custos. A diferença de custos entre os dois portos é de R\$ 919,94, tornando-se o porto de Itajaí mais oneroso.

Salienta-se que, hoje, a empresa em estudo opera com remoção de carga em DTA para zona secundária, neste caso o Porto Seco de Caxias do Sul, sendo assim o porto de Itajaí se tornaria mais oneroso por cobrar uma taxa administrativa de R\$ 1.181,00 para essas operações. Porém, caso seja realizado o desembarço no porto de Itajaí, sem a remoção da carga, os custos se tornam mais baratos que os do porto de Rio Grande.

Complementando as despesas da logística entre os portos, há o custo do frete rodoviário de cada porto até Caxias do Sul. Neste caso, o custo do frete de Rio Grande até a cidade de Caxias do Sul e, depois, o retorno do contêiner para Rio Grande, fica em torno de R\$ 2.697,90, com todos os custos de pedágios e *ad valorem* inclusos. Entretanto, o mesmo custo, em se tratando de Itajaí, apresenta diferença, pela cobrança de 12% de ICMS sobre o conhecimento de frete, por se tratar de outro estado, portanto, o custo do frete fica excedente ao de Rio Grande, totalizando R\$ 3.290,45, considerando pedágios e *ad valorem*. Ainda no que se refere ao tempo das liberações, diante dos dados apresentados no quadro 5, observa-se que o porto de Itajaí tem uma logística de liberações mais lenta no que diz respeito aos processos de importação.

Além de todas as tarifas, e os aspectos logísticos dos processos via ambos os portos, observou-se as exigências impostas pela Receita Federal e os Recintos Alfandegados dos dois portos. De acordo com dados apresentados, analisa-se que o porto de Rio Grande já se modernizou, adaptando-se ao porto sem papel, sendo todos os documentos apresentados via sistema e nada impresso. E quanto ao Porto de Itajaí, os documentos são todos impressos. Os documentos de exigência da Receita Federal para os dois portos são iguais e são inteiramente relacionados ao canal de parametrização das cargas. As exigências dos recintos são semelhantes, ressaltando apenas que Rio Grande exige o conhecimento de origem, quando necessário e Itajaí o requerimento do Ministério da Agricultura, também quando destinado a mercadorias específicas. E a diferença de Itajaí para as cargas desembarçadas no porto, é o recolhimento de ICMS e a Danfe (Documento Auxiliar de Nota Fiscal Eletrônica) para cargas fora do estado, os demais dados são iguais. Portanto, diante de todos os aspectos de custos mencionados até aqui, observa-se que o Porto de Rio Grande é menos oneroso e mais ágil para as operações da empresa em estudo.

4.2 Análise comparativa das entrevistas

Os profissionais da área de comércio exterior, apresentaram semelhanças nas respostas quanto às operações, pelo estado de Santa Catarina (SC), referiu-se às quatro possibilidades

de vazão, em confronto com uma única possibilidade no estado do Rio Grande do Sul (RS), que é pelo Porto de Rio Grande. O estado de Santa Catarina, no que se trata de volume de carga de comércio internacional, opera pelos portos de Itajaí, São Francisco, Itapoá e Navegantes. E, ainda, conta com uma quinta opção mais ao sul, que é o porto de Imbituba, embora este opere com baixo volume, e apenas um armador de transporte por navios, logo, se tornando menos competitivo, em fretes e despesas portuárias.

Ambos profissionais afirmaram que a estrutura de logística pelo estado de Santa Catarina é significativa, pois possui um complexo de portos, que ocupa os dois lados da barra, costeando praticamente todo o estado. Atualmente, o porto de Itapoá, situado ao norte de Santa Catarina, dispõe de um projeto para que seja considerado o *Hub Port*, ou seja, porto concentrador/principal de cargas de linha de navegação, do sul do país, sendo o segundo do Brasil. No *ranking* brasileiro, o primeiro permanecerá o porto de Santos, que é o *Hub Port* para todo o Brasil.

Outra questão importante são as omissões ou cancelamentos de atracações, devido às más condições climáticas do porto de Rio Grande. Na maioria das vezes se destinam as cargas para outro país ou, até mesmo, para Santos, deixando assim o sul do país muito deficiente neste sentido. Portanto, estão caracterizando o porto de Itapoá, para que seja o destino de escoamento dessas omissões ou cancelamentos de cargas, sem precisar seguir para Santos, ou outros países. Foi caracterizado também pelos profissionais entrevistados, que se o porto de Imbituba iniciar operações regulares, o mesmo será um competidor direto para o porto de Rio Grande, por ser mais próximo do nosso estado.

Outro ponto importante apresentado nas entrevistas foram as dificuldades no que se refere a nossa logística terrestre, o alto custo de pedágios no estado do Rio Grande do Sul, isso reflete diretamente no custo do frete rodoviário. Comparando o frete rodoviário do porto de Rio Grande para cidade de Caxias do Sul, ou de Itajaí para Caxias do Sul, o entrevistado afirmou ser mais viável em custos de, Itajaí para Caxias do Sul, porém a distância se torna um entrave.

Concordaram entre si, os profissionais, que muitas empresas de outros estados optam por colocar uma unidade em Santa Catarina para se beneficiar de incentivos que o estado fornece. E também afirmaram que quando o porto de Imbituba fortalecer as operações será um concorrente direto para porto de Rio Grande, pela sua proximidade do estado do Rio Grande do Sul, e que o porto de Rio Grande terá que se adaptar e ajustar valores para manter o mercado.

Na entrevista realizada com o gerente da empresa, quando questionado sobre a percepção da mesma quanto aos portos, ele direcionou a questão para a importância da boa estrutura de ambos os portos, pois os dois têm grande volume e manuseio de vários tipos de carga, que anteriormente não foi mencionado pelos demais entrevistados.

A empresa considerou em entrevista, que ambos os portos são de boa estrutura, porém considera o porto de Rio Grande como mais eficiente, e por ser mais rápido nas liberações do que o porto de Itajaí e isso é um ponto fundamental para a empresa hoje, devido a otimização na distribuição dos produtos para os clientes em menor tempo. Este ponto foi também mencionado por um dos entrevistados, em se tratando de processos sem conferência, que é do canal verde.

Na visão da empresa o frete rodoviário de Rio Grande para Caxias do Sul é mais barato, e isso é possível pela praticidade, pois o fluxo de cargas de Rio Grande para Caxias é maior que o de Itajaí, portanto isso torna o frete mais favorável. Nesse aspecto, o gerente discordou totalmente do primeiro profissional entrevistado, que afirmou ser mais em conta os fretes rodoviários de Santa Catarina, pelo menor número de pedágios.

Quando questionado sobre outros aspectos importantes a considerar, o gerente da empresa destacou que já havia sido cogitada a hipótese de alocar a empresa em Santa Catarina, para usufruir benefícios fiscais do estado vizinho. Porém, não foi efetivada a troca, em função de o diretor administrativo residir na cidade de Caxias do Sul, no estado do Rio Grande do Sul, e não seria viável a mudança para Santa Catarina a fim de administrar a empresa. E, concluiu-se que a empresa estando situada aqui, no Rio Grande do Sul, e operando suas importações via Itajaí, não compensaria, justamente pelos tributos que o Rio Grande do Sul não absorve do outro estado.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As empresas estão inseridas em um mercado altamente competitivo e globalizado, onde as informações estão disponíveis a todos em velocidade cada vez maior. Produtos e informações se tornam obsoletos em menor tempo do que em outras épocas, e isso faz com que seja preciso analisar muito bem as estratégias negociais, pois qualquer detalhe pode fazer com que haja perda de competitividade perante concorrentes. Deste modo, as organizações estão cada vez mais dispostas a melhorar seus produtos e serviços, buscando melhor qualidade e, conseqüentemente, a satisfação dos clientes, pois a diferenciação é uma forma de competir com maiores e melhores resultados (BARNEY, 2011).

Esse contexto exige visão inovadora das empresas para operar com qualidade e diferenciação, buscando rentabilidade assegurada, visando destacar-se nos procedimentos e processos internos para oferecer soluções aos clientes de forma eficaz e duradoura. Assim, pretendeu-se neste trabalho, avaliar os processos de compras, via importação, da empresa SIM Importadora de Ferragens Ltda. A empresa importa produtos para o mercado de distribuição de ferragens, oriundos da China, como sua principal fonte de aquisição de produtos, objetivando ter vantagem competitiva. Portanto, o questionamento que se procurou responder com o presente estudo foi: qual a melhor relação custo-benefício, quanto aos principais produtos importados pela SIM, considerando-se os portos de Rio Grande e Itajaí?

A análise de custos de importação, resultante de vários âmbitos demonstrou que todo o processo de importação está relacionado aos aspectos de logística, especialmente no que tange ao comércio internacional. Cada porto tem suas práticas operacionais e os custos são cobrados a partir delas e das legislações vigentes em cada um dos estados onde os mesmos se localizam, mas, mesmo havendo aspectos bem diferenciados, evidenciou-se que a rota mais viável é o porto de Rio Grande, por apresentar resultado mais competitivo em termos de custos, do que o porto de Itajaí

A partir das entrevistas efetuadas, colheram-se dados relativos à maior oferta de opções que o estado de Santa Catarina oferece, quanto a ter mais de um terminal portuário, bem como por haver a possibilidade de vir a ter o porto de Imbituba como concorrente direto ao porto de Rio Grande, por possuir maior proximidade com nosso estado, sendo que, futuramente, poderão ser consideradas novas possibilidades. Ainda, nesse sentido, entendeu-se que o porto de Rio Grande pode apresentar dificultadores, quanto à otimização de tempo no processo de logística, devido aos aspectos climáticos, que exige remoções ou suspensão das operações do porto em determinadas épocas do ano. Isto pode vir a evidenciar que novas opções sejam necessárias aos empresários da serra, no estado do Rio Grande do Sul, local onde está instalada a empresa estudada.

Ainda por meio dos dados obtidos pelas entrevistas, considera-se que o porto de Itapoá poderá vir a ser um facilitador a empresa SIM, em estudo, mas, também aos demais importadores do estado do Rio grande do Sul. Isto porque trará vantagens em relação ao porto de Rio Grande, em função de que tem características para ser um *hub port*. Ainda, considera-se que esta opção poderá auxiliar nas realocações de cargas, que não podem ser atracadas no porto de Rio Grande em função das omissões e cancelamentos e, também, porque poderá ser

um grande concentrador de cargas, tornando-se um possível e forte competidor para o porto de Rio Grande.

Como todo estudo de caso, entende-se que os dados aqui analisados e as conclusões a que se chega são de foco exclusivo aos contornos e escopo do presente trabalho, considerando-se o contexto vigente a época de realização do mesmo. Mas, pode-se sugerir que novos estudos sejam feitos, mesmo porque, não se pode garantir que as demais opções de portos de Santa Catarina, sejam garantia de melhor custo-benefício, caso mudem as condições atualmente pesquisadas em relação ao Porto de Rio Grande, sem que se faça um novo e detalhado estudo, repetindo-se a metodologia adotada neste estudo de caso.

Ao finalizar estas considerações podem ser reportadas algumas limitações que foram encontradas ao longo do trabalho, como a falta de informações técnicas e operacionais dos portos estudados, especialmente, pelo fato de que o importador depende de terceiros, prestadores de serviços, quanto aos processos de importação e que detêm informações muito específicas e próprias, as quais nem sempre estavam disponíveis à autora do presente trabalho.

Outra restrição percebida foi à falta de possibilidade de análise comparativa a partir de ter profissionais aduaneiros que operassem pelos dois portos, podendo-se assim efetivar uma análise mais direta sobre a operacionalização de cada um dos portos.

6 REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. **Boletim Anual de Movimentação de Cargas**. Disponível em: <file:///C:/Users/note/Downloads/AnaliseMovimentacaoPortuaria%20(1).pdf.>. Acesso em 28 mar. 2015.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. **Principais Portos**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Portos_PrincipaisPortos.asp# >. Acesso em 22 mar. 2015.

ASHIKAGA, Carlos Eduardo Garcia. **Análise da tributação na importação e na exportação**. 6ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial**. Tradução Raul Rubenich. 5 ed. – Porto Alegre: Bookman, 2006.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Taxas de câmbio**. Disponível em: <http://www4.bcb.gov.br/pec/taxas/port/ptaxnpesq.asp?id=txcotacao>. Acesso em 03 mai. 2015.

BARBOSA, Alexandre de Freitas. **O mundo globalizado**. 5 ed. São Paulo: Contexto, 2010.

BARNEY, Jay B. **Administração estratégica e vantagem competitiva**. 3 ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2011.

BARROS, Aidil Jesus da Silveira; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Fundamentos da metodologia científica**. 3 ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007.

BERLATTO, Odir (Org.). **Manual de orientação e normatização dos trabalhos acadêmicos do curso de administração**. 5.ed. Caxias do Sul: FSG, 2010. Disponível em: <http://www.fsg.br/website_pt/user_files/File/Documentos/ADM/Montaca20101.pdf>. Acesso em 14 jan. 2010.

BIZELLI, João dos Santos. **Importação: sistemática administrativa, cambial e fiscal**. São Paulo: Aduaneiras, 2006.

BORTOTO, Artur César *et al.* **Comércio exterior: teoria e gestão**. 1 ed. 3 reimpr. São Paulo: Atlas, 2007.

CORONADO, Osmar. **Logística integrada: modelo de gestão**. São Paulo: Atlas, 2014.

DECRETO 6.759 de 05 de fevereiro de 2009. Disponível em <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2009/dec6759.htm>>. Acesso em 01 de outubro de 2014.

DUARTE, R. **Pesquisa qualitativa: reflexões sobre o trabalho de campo**. São Paulo, Caderno de Pesquisa, 2002.

FIGUEIREDO, Antônio Maceda de; SOUZA, Soraia R. Goudinho de. **Como elaborar projetos, monografias, dissertações e teses: da redação científica à apresentação do texto final**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. – 5.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

_____. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

HARA, Celso Minoru. **Logística: armazenagem, distribuição e trade marketing**. Campinas, SP: Editora Alínea, 2011.

HELDER, R. R. **Como fazer análise documental**. Porto, Universidade de Algarve, 2006. INFORME COMERCIAL: **Uma história quase centenária**. Rio Grande, 29 de novembro de 2011, história, p.2.

JOSEPH F. , Hair Jr. *et al.* **Fundamentos de métodos de pesquisa em administração**. Porto Alegre: Bookman, 2005.

KEEDI, Samir ; MENDONÇA, Paulo C.C de. **ABC do comércio exterior: abrindo as primeiras páginas**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

KOTABE, Masaaki; HELSEN, Kristiaan. **Administração de marketing global**. Tradução Ailton Bomfim Brandão; revisão técnica Maria Cecília Coutinho de Arruda. São Paulo: Atlas, 2000.

KOTLER, Philip. **Administração de marketing**. – 12 ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2006.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 6 ed. – 6 reimpr. – São Paulo: Atlas, 2008.

LOPEZ, José Manoel Cortiñas; GAMA, Marilza. **Comércio Exterior Competitivo**. 3 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

LÜDKE, M.; ANDRÉ, M.E.D.A. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. São Paulo, EPU, 1986.

LUDOVICO, Nelson. **Logística internacional: um enfoque em comércio exterior**. São Paulo. Saraiva, 2007.

_____. **Logística de transportes internacionais**. São Paulo: Saraiva, 2010.

LUNARDI, Angelo Luiz. **Condições internacionais de compra e venda: INCOTERMSs 2010**. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

MALHOTRA, Naresh K. *et al.* **Introdução à pesquisa de marketing**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005.

MATIAS, José Pereira. **Manual de metodologia da pesquisa científica**. São Paulo: Atlas, 2007.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Operações de Comércio Exterior – DECEX**. Brasília. Disponível em <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=246>> Acesso em 13 de set. 2014.

OCTAVIANO, Eliane Maria Martins. **Curso de direito marítimo, volume II: vendas marítimas**. Barueri: Manole, 2013.

PORTO DE ITAJAÍ. **Apresentação**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/apresentacao>>. Acesso em: 18 abr. 2015.

PORTO DE ITAJAÍ. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/historia>> . Acesso em: 18 abr. 2015.

PORTO DE ITAJAÍ. **Localização**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/localizacao>>. Acesso em: 18 abr. 2015.

PORTO DE ITAJAÍ. **Relatório estatístico do complexo portuário**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/estatisticas/138/Estat%C3%ADstica%20de%20Dezembro%20de%202014>>. Acesso em: 03 mai. 2015.

PORTO DE RIO GRANDE. **Conheça o porto.** Disponível em <http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_conheca.php>. Acesso em: 18 abr. 2015.

PORTO DE RIO GRANDE. **Consultas estatísticas.** Disponível em: <http://www.portoriogrande.com.br/site/consultas_estatisticas.php>. Acesso em: 22 abr. 2015.

PORTO DE RIO GRANDE. **Histórico.** Disponível em <http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_historico.php>. Acesso em: 18 abr. 2105.

PORTO DE RIO GRANDE. **Localização e Acesso.** Disponível em: <http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_localizacao.php>. Acesso em: 18 abr. 2015.

PORTO DE RIO GRANDE. **Operadores portuários.** Disponível em: <http://www.portoriogrande.com.br/site/estrutura_portuaria_operadores_portuarios.php>. Acesso em: 11 abr. 2015.

PORTO DE RIO GRANDE. **Movimentação mensal de contêineres.** Disponível em: <http://www.portoriogrande.com.br/portoweb/app/oas/mov_mensal_cont/mov_mensal_cont.php?ano_referencia=2014&mes_referencia=11&sentido=DESCARGA&terminal=TECON&no_sentido_naveg=LONGO+CURSO&container=CHEIO&buscar=Buscar>. Acesso em: 14 abr. 2015.

RATTI, Bruno. **Comércio internacional e câmbio.** São Paulo: Lex Editora, 2006.

RAZZOLINI FILHO, Edelvino. **Transporte e modais: com suporte de TI e SI.** Curitiba: Ibplex, 2011.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução ao sistema de transporte no Brasil e à logística internacional.** 4.ed rev. e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

ROESCH, Sylvia Maria Azevedo. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso.** São Paulo: Atlas, 2006.

SECRETARIA DOS PORTOS. **Desempenho do complexo portuário do Brasil de 2013.** Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estatisticas/desempenho-do-complexo-portuario-brasileiro-em-2013>>. Acesso em 16 de outubro de 2014.

SECRETARIA DE PORTOS. **Sistema Portuário Nacional, 2015.** Disponível em <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso 22 de mar. 2015.

SHIRAIISHI, Guilherme. **Pesquisa de marketing: bibliografia universitária.** São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2012.

SILVA, Luiz Augusto Tagliacollo. **Logística no comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

SILVA JUNIOR, Roberto França. **Formação da estrutura dos meios de transportes modernos e das redes fixas: desdobramentos econômico-territoriais e logísticos em Presidente Prudente-SP**. Geografia em Atos. Presidente Prudente, n. 3, v. 1, pp. 69-84, 2001.

SOUSA, José Meireles de. **Gestão do comércio exterior: exportação/importação**. São Paulo: Saraiva, 2010.

TECON RIO GRANDE S.A. **Centro de memória**. Disponível em:
<<http://www.memoria.tecon.com.br/site/content/home/>>. Acesso em: 18 abr. 2015.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Logística e distribuição física internacional: teorias e pesquisas**. São Paulo: Lex Editora, 2006.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Tradução Ana Thoreli; revisão técnica Cláudio Damacena. – 4 ed. – Porto Alegre: Bookman, 2010.