

FELIPE SOARES DOS SANTOS

O IMPACTO DO CUSTO BRASIL SOBRE A COMPETITIVIDADE DA INDÚSTRIA  
BRASILEIRA

Monografia apresentada para a obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas do curso de Ciências Econômicas, do Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Vamberto Santana.

CURITIBA

2013

## TERMO DE APROVAÇÃO

FELIPE SOARES DOS SANTOS

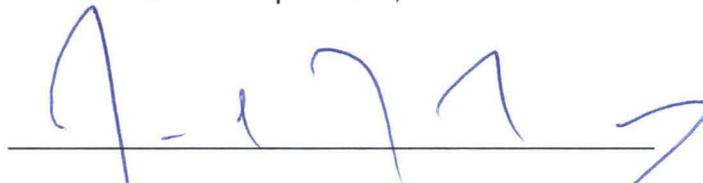
### O IMPACTO DO CUSTO BRASIL SOBRE A COMPETITIVIDADE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA

Trabalho apresentado como requisito parcial à obtenção do grau de Economista no curso de graduação em Ciências Econômicas, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:



Prof. Dr. Luiz Vamberto Santana

Orientador - Departamento de Ciências Econômicas - Setor de Ciências Sociais Aplicadas, UFPR.



Prof. Dr. Mariano de Matos Macedo - Departamento de Ciências Econômicas - Setor de Ciências Sociais Aplicadas, UFPR.



Prof. Esp. Pulquerio Figueiredo Bittencourt - Departamento de Ciências Econômicas - Setor de Ciências Sociais Aplicadas, UFPR.

Curitiba, 15 de dezembro de 2013

## AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus e a Santa Catarina de Alexandria, por todas as oportunidades que eu tive na minha vida, pela benção da inteligência, assim como também pela família e pelos amigos que possuo.

Agradecer a minha família, meu pai, Carlos, por quem me espelho muito, por ter conseguido me ajudar financeiramente todos esses anos desde que sai de casa, nunca deixando me faltar nada, como também pelas motivações de vida. A minha mãe, Maria do Carmo, "Carmita", pelas orações e por nunca me deixar abater pelos tropeços da vida sempre me encorajando a levantar a cabeça e não desistir dos meus sonhos. Ao meu irmão, "Ico" pela parceira de sempre e pelas ajudas em todos os momentos que eu precisei.

Aos meus amigos que fiz durante a graduação, dos quais nunca vou esquecer que sempre me ajudaram nos estudos e me proporcionaram novos aprendizados e sempre boas risadas.

Aos meus amigos de Caçador que moram em Curitiba, que ajudaram a amenizar a saudade de casa, me deram carona por todos esses anos, além das festas e churrascos que fizemos, contribuindo assim para que várias histórias acontecessem durante esses quatro anos.

Ao meu amigo Julian, no qual eu divido apartamento desde que viemos para essa cidade, pela parceira, companhia, sempre junto comigo no que eu precisei.

Em especial a minha namorada, Natália, pelo apoio emocional, por me proporcionar os melhores momentos ao seu lado e por me encorajar a sempre buscar e atingir minhas metas para num futuro próximo estarmos juntos.

Por fim ao Prof. Dr. Luiz Vamberto Santana, por ter apresentado o tema de minha monografia em classe me estimulando assim a pesquisar mais sobre o tema, assim como também pela orientação para realizar este trabalho. A todos os meus professores que contribuíram para minha graduação.

## RESUMO

Este trabalho tem como finalidade avaliar e demonstrar o peso do Custo Brasil no processo produtivo de bens e serviços no país. Através de referenciais bibliográficos como estudos realizados pelas principais Federações Estaduais da Indústria no Brasil, livros e portais de notícias, apresentou-se os principais componentes do Custo Brasil na economia atual, assim como seus respectivos impactos no preço final dos produtos industrializados. Destacou-se os impactos sobre a indústria de transformação devido a sua importante participação no PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro, além de certas estratégias que já estão sendo adotadas pelo governo e algumas alternativas para a redução do Custo Brasil. Após a análise dos principais componentes do Custo Brasil, conclui-se que, no país, um produto industrializado é muito mais caro do que se fosse produzido nos principais países da economia mundial, ressaltando a necessidade de reformas na estrutura econômica brasileira para tornar nossas empresas mais competitivas no cenário internacional.

Palavras chave: Custo Brasil. Indústria de Transformação. Reformas na estrutura econômica.

## ABSTRACT

This study is aimed to evaluate and demonstrate the weight of the Brazilian Cost in the production process of goods and services produced in this country. Through the bibliographic references of studies conducted by main Industrial State Federations in Brazil, books and news references it was found that the main component of "Brazilians Cost" in the current economy as well as its respective impacts at the final price of industrialized products. The impacts stood out in transformation industries due to its important participation in the Brazilian GNP (Gross National Product). Nevertheless, some strategies and alternatives are being adopted by the government for the reduction of the Brazilian Cost. After analyzing the main components of Brazilian Cost, the conclusion is that it is more expensive for a product to be produced in Brazil than if it was manufactured in the main countries of the world economy, emphasizing the necessity of reforming the Brazilian economic structure to make our companies more competitive at the international level.

Key words: Brazilian Cost. Transformation Industries. Reforms at the economic structure.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

TABELA 1 - RANKING MUNDIAL DA COMPETITIVIDADE INDUSTRIAL PARA OS DADOS DE 2010.....	9
GRÁFICO 1 – CARGA TRIBUTÁRIA: PAÍSES SELECIONADOS EM 2010 EM RELAÇÃO À % DO PIB.....	12
GRÁFICO 2- CARGA TRIBUTÁRIA X IDH: PAÍSES SELECIONADOS 2010.....	13
GRÁFICO 3 – R\$ E % DOS GASTOS COM BUROCRACIA NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO.....	17
GRÁFICO 4 – EVOLUÇÃO DA TAXA SELIC DOS ANOS 2006- 2013.....	18
GRÁFICO 5- TARIFA DE ENERGIA ELÉTRICA INDUSTRIAL- PAÍSES SELECIONADOS.....	21
GRÁFICO 6 – COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS LOGÍSTICOS EM RELAÇÃO AO PIB.....	23
GRÁFICO 7 – DISTRIBUIÇÃO DOS GASTOS COM SAÚDE EM % NO PREÇO FINAL DOS PRODUTOS.....	28
GRÁFICO 8 – CONSOLIDAÇÃO DO CUSTO BRASIL ANTE OS DEMAIS PAÍSES/BLOCO.....	31

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
<b>2. CUSTO BRASIL.....</b>	<b>11</b>
2.1 ASPECTOS GERAIS.....	11
2.2 CUSTOS SOBRE A INDÚSTRIA .....	12
<b>3. COMPONENTES DO “CUSTO BRASIL” NA ATUAL ECONOMIA BRASILEIRA</b> <b>.....</b>	<b>14</b>
3.1 CARGA TRIBUTÁRIA.....	14
3.1.2 <i>Carga tributária brasileira .....</i>	<i>14</i>
3.1.3 <i>Tributos incidentes sobre a indústria de transformação.....</i>	<i>17</i>
3.1.4 <i>Burocracia para pagar impostos.....</i>	<i>18</i>
3.2 JUROS SOBRE CAPITAL DE GIRO E SPREAD BANCÁRIO.....	20
3.2.1 <i>Definição de capital de giro .....</i>	<i>20</i>
3.2.2 <i>Juros no Brasil e o impacto sobre os preços industriais.....</i>	<i>20</i>
3.3 SPREAD BANCÁRIO .....	22
3.4 ENERGIA ELÉTRICA .....	22
3.4.1 <i>Matriz energética brasileira .....</i>	<i>22</i>
3.4.2 <i>Impacto do custo de energia elétrica na produtividade industrial .....</i>	<i>23</i>
3.5 LOGÍSTICA .....	24
3.5.1 <i>Definição de logística .....</i>	<i>25</i>
3.5.2 <i>Infraestrutura logística do Brasil .....</i>	<i>25</i>
3.5.3 <i>Problemas de logística no Brasil .....</i>	<i>27</i>
3.5.3.1 <i>Problemas nas rodovias.....</i>	<i>27</i>
3.5.3.2 <i>Problemas nas ferrovias.....</i>	<i>28</i>
3.5.3.3 <i>Problemas nos portos.....</i>	<i>28</i>
3.5.3.4 <i>Problemas nas hidrovias .....</i>	<i>29</i>
3.6 CUSTOS EXTRAS.....	29
3.6.1 <i>Saúde .....</i>	<i>30</i>
3.6.2 <i>Previdência e assistência .....</i>	<i>31</i>

<b>4. PREÇO DOS PRODUTOS DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO COMPARADOS COM OUTROS PAÍSES. ....</b>	<b>32</b>
4.1 INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO .....	32
4.2. ESTUDO COMPARANDO O PREÇO DOS PRODUTOS DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO BRASILEIRA COM OS PAÍSES PARCEIROS, DESENVOLVIDOS, EMERGENTES E A CHINA.....	32
<b>5. ALGUMAS POLÍTICAS ADOTADAS VISANDO REDUZIR O “CUSTO BRASIL” E CONTRIBUIR PARA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS.....</b>	<b>35</b>
<b>6. REFORMAS NECESSÁRIAS PARA MELHORAR A COMPETITIVIDADE DO PAÍS E REDUZIR O “CUSTO BRASIL”.....</b>	<b>40</b>
<b>7. CONCLUSÃO .....</b>	<b>43</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>45</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Na economia brasileira tem sido frequentes as abordagens relacionadas ao peso e a importância dos custos de produção, sobre a competitividade dos produtos fabricados internamente, além da precariedade da infraestrutura existe no Brasil. Vários fatores têm feito com que as empresas instaladas no país tenham dificuldades de estarem nos mesmos patamares de concorrência de países desenvolvidos e esse conjunto de fatores problemáticos constituem o que é conhecido como “Custo Brasil”.

O presente trabalho tem com o objetivo geral avaliar e demonstrar o peso dos principais componentes do Custo Brasil no conjunto dos custos de bens e serviços gerados no país e o impacto sobre os preços finais desses bens e serviços através de referenciais bibliográficos e estudos comparativos entre o Brasil e demais países do resto do mundo nos últimos anos. Ainda, o trabalho apresenta alguns objetivos específicos como a abordagem dos relevantes itens do Custo Brasil sobre o setor industrial, com maior ênfase na indústria de transformação.

Devido à necessidade de intervenção governamental na economia buscando reduzir esses custos, outro objetivo desse trabalho é apresentar algumas alternativas que possam ser feitas com a finalidade de eliminar os gargalos existentes no país.

Além da seção introdutória, o trabalho é dividido em mais seis partes. Na segunda parte é apresentado de forma geral o significado do Custo Brasil e seu respectivo impacto sobre a indústria brasileira. A terceira seção é constituída pelos principais componentes do Custo Brasil em vigência na economia atual. Em seguida, tendo por referência um estudo realizado pela FIESP (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) em 2012, será feita a comparação da situação da indústria nacional com outros países do mundo. No quinto segmento do trabalho são abordadas algumas das medidas que o governo brasileiro vem realizando a partir de 2009 na tentativa de reduzir ou extinguir esse custo. Posteriormente, são discutidas algumas medidas que podem ser realizadas num horizonte temporal de médio e longo prazo para melhorar as condições de desenvolvimento da capacidade produtiva do país. E a última parte contém as conclusões do trabalho.

## 2. CUSTO BRASIL

### 2.1 ASPECTOS GERAIS

O cenário econômico e de infraestrutura do Brasil é composto por uma série de fatores que acabam prejudicando o desenvolvimento econômico do país, dentre os quais esta o chamado “Custo Brasil” (CB).

O Custo Brasil aborda as dificuldades estruturais, burocráticas, ideológicas e econômicas que acabam encarecendo e dificultando os investimentos, além de aumentar o desemprego, o trabalho informal e a sonegação de impostos em diversos segmentos da economia.

Dentre os fatores que compõe o Custo Brasil os principais fatores são: o volume da tributação e a burocracia para pagar os impostos; os juros incidentes sobre o capital de giro; o preço da energia elétrica; deficiências na infraestrutura de distribuição dos bens e serviços; e os custos extras de serviços associados à folha de pagamento que as empresas têm com seus funcionários.

Outros elementos também fazem parte do Custo Brasil como, por exemplo, o elevado *spread* bancário (um dos maiores do mundo) que acaba influenciando negativamente na captação do crédito por parte das empresas; os altos custos trabalhistas e do sistema previdenciário brasileiro que afetam os custos tomados pelas empresas; os serviços *non tradables* (serviços de consultoria, auditoria, contabilidade, limpeza, vigilância, etc.); e a elevada corrupção por parte da administração pública<sup>1</sup>.

Devido a esses fatores que limitam a competitividade dos setores produtivos brasileiros, o Brasil ocupa a 37º posição no ranking mundial de competitividade da indústria mundial. (FIESP, 2011, p.7) (Tabela 1).

---

<sup>1</sup> Fonte: FIESP, 2012; ROTH, 2006.

TABELA 1 - RANKING MUNDIAL DA COMPETITIVIDADE INDUSTRIAL PARA OS DADOS DE 2010

GRUPO	PAÍS	NOTA	RK	GRUPO	PAÍS	NOT	RK
<b>Q1</b> <b>Elevada</b>	EUA	90,0	1	<b>Q3</b> <b>Média</b>	Rep. Checa	49,7	23
	Suíça	77,0	2		Itália	47,1	24
	Noruega	75,0	3		Rússia	45,6	25
	Hong Kong	74,1	4		Hungria	45,1	26
	Cingapura	73,2	5		Malásia	44,3	27
	Coréia do Sul	72,8	6		China	42,3	28
	Japão	71,4	7		Portugal	41,5	29
	Holanda	70,9	8		Chile	38,8	30
	Suécia	69,8	9		Polônia	38,5	31
	Israel	69,5	10		Argentina	37,5	32
	Alemanha	69,4	11		Grécia	35,8	33
<b>Q2</b> <b>Satisfatória</b>	Irlanda	69,1	12	<b>Q4</b> <b>Baixa</b>	México	28,9	34
	Dinamarca	67,5	13		Tailândia	28,3	35
	Finlândia	65,7	14		África do Sul	25,5	36
	Bélgica	62,2	15		<b>Brasil</b>	<b>24,8</b>	<b>37</b>
	Canadá	60,9	16		Filipinas	19,5	38
	França	60,3	17		Turquia	18,3	39
	Reino Unido	60,1	18		Colômbia	18,2	40
	Austrália	59,7	19		Venezuela	15,0	41
	Áustria	59,5	20		Indonésia	11,1	42
	N. Zelândia	58,2	21		Índia	9,6	43
	Espanha	51,8	22				

FONTE: FIESP (2011).

NOTA: Adaptação Autor.

## 2.2 CUSTOS SOBRE A INDÚSTRIA

O Custo Brasil decorre de custos vigentes na economia brasileira sobre fatores importantes para a competitividade, que são menos expressivos quando analisados com o ambiente de negócios de outros países. (FIESP, 2013, p. 29).

Em relação ao custo de produção da indústria brasileira, um trabalho publicado em maio de 2013<sup>2</sup> pela ABIMAQ (Associação Brasileira de Máquinas e Equipamentos) após o estudo “O Impacto do Custo Brasil na Competitividade da Indústria Brasileira de Bens de Capital”, aponta que um produto industrial fabricado na Alemanha ou nos Estados Unidos custa cerca de 43% menos do que o mesmo produto produzido no Brasil, o que mostra a restrição que o Brasil enfrenta em relação aos competidores internacionais.

<sup>2</sup> Fonte: Portal Deputado Jerônimo Goergen, Safras, Agro Amazônia, Bradesco Rural, Portal Suíno.

A redução desse custo se faz necessária para que o Brasil possa melhorar, além da competitividade, a vida da população, uma vez que, eliminando-se os fatores que impedem o crescimento do país, há um aumento da geração de empregos e, conseqüentemente, da renda da população. Porém para que essa correção e/ou redução aconteça, é necessário que ocorram mudanças na política econômica adotada pelo governo, já que os problemas apontados que encarecem a produção industrial brasileira dependem basicamente mais de ações do governo e menos dos procedimentos adotados pelas empresas.

### 3. COMPONENTES DO “CUSTO BRASIL” NA ATUAL ECONOMIA BRASILEIRA

#### 3.1 CARGA TRIBUTÁRIA

Um dos conceitos mais utilizados sobre carga tributária é o de que a carga tributária é a relação entre toda a arrecadação tributária entre as três esferas de governamentais (União, Estados e Municípios) em um determinado período e o total da sua riqueza produzida no país, ou seja, seu Produto Interno Bruto (PIB) no mesmo período.

##### 3.1.2 Carga tributária brasileira

É comum, no Brasil, o questionamento sobre o tamanho da respectiva carga tributária, uma vez que esta é uma das maiores do mundo. O tamanho da carga tributária esta diretamente relacionada ao nível de renda per capita da população, ou seja, é admissível que países tenham uma carga tributária elevada desde que a renda da população e a qualidade dos serviços públicos sejam elevadas. Além disso, a carga tributária pode atingir altos níveis desde que os tributos recolhidos pelos governos sejam repassados aos serviços prestados a população, pode-se dizer então que, se os serviços prestados à população forem de boa qualidade, a elevada carga tributária pode ser justificada.

Isso já não ocorre no Brasil, à população acaba pagando por serviços de padrão de países desenvolvidos, porém recebe um retorno precário, quando recebe. (Roth,2006, p. 12).

O Gráfico 1 mostra a carga tributária de países selecionados<sup>3</sup> em 2010, identificando-se assim que o Brasil possui a 14ª maior carga mundial. A partir do

---

<sup>3</sup> Dinamarca; Suécia; Bélgica; Itália; França; Noruega; Finlândia; Áustria; Eslováquia; Hungria; Luxemburgo; Alemanha; Islândia; Reino Unido; República Checa; Estônia; Brasil; Israel; Espanha;

Gráfico 1, pode-se fazer uma comparação do Brasil com outros países em relação ao tamanho da carga tributária e ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), sendo esse uma *proxy* de desenvolvimento. (Gráfico 2).

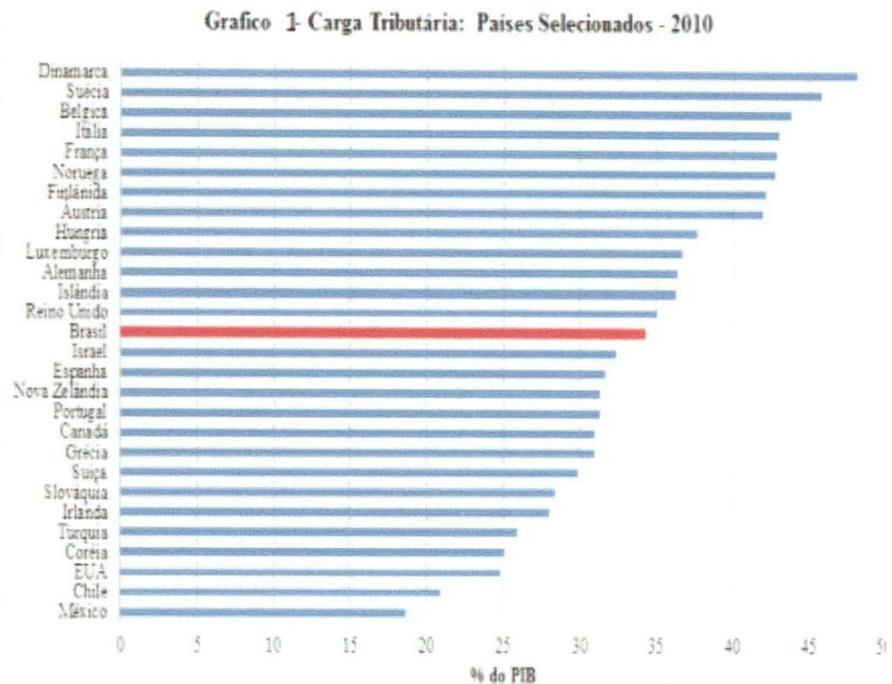


GRÁFICO 1 – CARGA TRIBUTÁRIA: PAÍSES SELECIONADOS EM 2010 EM RELAÇÃO À % DO PIB

FONTE: BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (2013).

Como análise do gráfico 2 pode-se fazer algumas considerações. A Turquia, por exemplo, o único país da amostra em que o IDH ficou abaixo do nível brasileiro possui uma carga bem menor que a do Brasil. Outra comparação pode ser feita com a Grécia, pois essa possui um elevado Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) em comparação com o brasileiro e apresenta uma carga menor. É importante frisar que o IDH foi tomado como *proxy* do desenvolvimento por não haver outro indicador que mensure de maneira mais eficiente os gastos do governo com a população e a economia do país, como os gastos em saúde, infraestrutura, lazer etc.(BID, 2013).

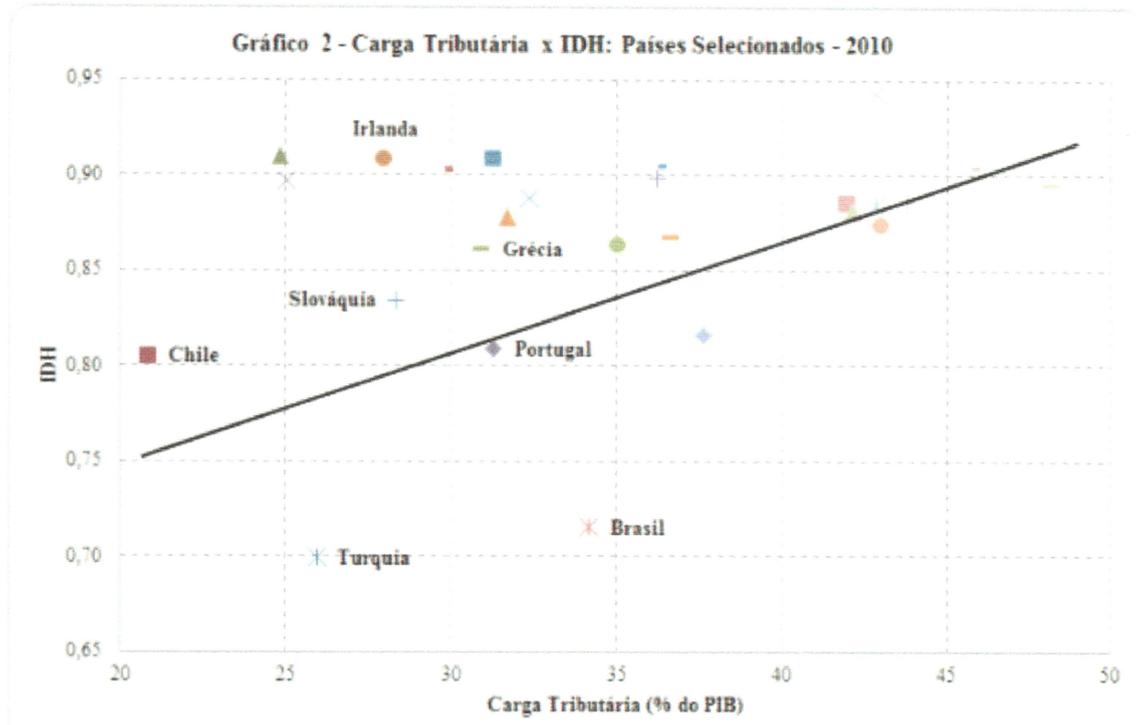


GRÁFICO 2- CARGA TRIBUTÁRIA X IDH: PAÍSES SELECIONADOS 2010.  
 FONTE: BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (2013).

Pode-se concluir então que o Brasil apresenta uma carga bem elevada e seu IDH é relativamente baixo em relação aos países selecionados em 2010, comprovando que a população brasileira não recebe o retorno adequado dos impostos em serviços feitos pelo governo.

Além da elevada carga, o Brasil apresenta um vasto número de tributos, sendo divididos em três categorias: impostos; taxas e contribuições. Os impostos são tributos cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte. Os impostos têm por característica não darem retorno ao contribuinte sobre o fato gerador. As taxas são os tributos incidentes no fato gerador e são aplicadas em contrapartida a esse fato gerador. Ainda cabe resaltar que a taxa é uma receita pública derivada, ou seja, o Estado recebe uma receita oriunda do patrimônio da população. Já as contribuições tem por característica a destinação à determinada atividade, exercível por ente estatal ou para estatal, ou por entidade não-estatal reconhecida pelo Estado como necessária a uma função do interesse público. (SANTANA, 2008, p.13-14)

Sendo assim, existem aproximadamente 68(sessenta e oito) tributos no Brasil, sendo constituídos de 12(doze) impostos, 31(trinta e um) taxas e 25(vinte e

cinco) contribuições, nas três esferas de governo, federal, estadual e municipal. (SANTANA, 2008, p. 29-33)

### 3.1.3 Tributos incidentes sobre a indústria de transformação.

Segundo estudo realizado pela FIESP (2010) cerca de 64% dos empresários admitem que a carga tributária é a principal barreira à realização de novos investimentos, além do mais, 59% deles concluem que esse também é um fator que delimita a inovação.

Para o DECOMTEC<sup>4</sup> (2010, p. 26) após o estudo “Pesquisa FIESP de Intenção de Investimentos” conclui-se que a carga tributária tem afetado as decisões de investimento, pois independente de qual for o investimento, a principal forma de recursos de uma empresa é o seu caixa. Portanto, com uma carga tributária alta há uma redução dos recursos, diminuindo assim os investimentos que, por consequência, geram uma ineficiência produtiva com perdas de participação em grandes mercados.

Em outro estudo sobre os “Obstáculos à Inovação” a carga tributária também tem grande influência sobre a inovação. A carga tributária dificulta os gastos com inovação devido aos elevados custos dos tributos e da sua incidência sobre os investimentos em P&D. (DECOMTEC, 2010, p. 26).

A competitividade da indústria brasileira é afetada por três principais categorias tributárias: pelos tributos diretos, pelos tributos indiretos (tributos irre recuperáveis) e pela burocracia para pagar os tributos.

Os tributos diretos são os tributos cujos contribuintes são os mesmos que arcam com o ônus da respectiva contribuição; e os tributos indiretos são os tributos para os quais contribuintes podem transferir total ou parcialmente o ônus da contribuição para terceiros (Rezende, 2006, p.156).

Para mostrar o impacto desses tributos na indústria brasileira, um caso específico é o da indústria de transformação. Essa indústria é a que apresenta a maior participação na arrecadação tributária de todos os setores da economia brasileira. Entre 2005 e 2009, por exemplo, a indústria de transformação respondeu,

---

<sup>4</sup> DECOMTEC: Departamento de Competitividade e Tecnologia da FIESP

em média, por 37,4%<sup>5</sup> do total dos tributos arrecadados entre todos os 12(doze) <sup>6</sup> setores da economia analisados no estudo da FIESP em 2010.

Para tomar como base dados mais específicos sobre os tributos diretos e indiretos incidentes sobre a indústria de transformação, a FIESP (2013) realizou um estudo comparando a indústria de transformação brasileira com os principais países parceiros<sup>7</sup> (principais países na pauta de importação de industrializados, correspondendo a 76% do valor total de importação em 2012), com os países desenvolvidos<sup>8</sup> (dentre os quinze parceiros), com os países emergentes<sup>9</sup> e com a China (principal país na pauta de importação de industrializados).

O resultado desse estudo foi que em decorrência dos tributos diretos, o produto industrial brasileiro tem um aumento de 6,7% nos preços em relação aos países parceiros; de 7,5% em relação aos desenvolvidos 5,6% aos emergentes; e 5,1% em relação à China.

Ainda no mesmo estudo, foi apresentada a relação com os tributos indiretos sendo que esses elevam em cerca de 5,8% o produto industrial brasileiro em relação aos países parceiros; 5,7%; 6,0%; e 6,1% com os países desenvolvidos, emergentes e a China, respectivamente.

### 3.1.4 Burocracia para pagar impostos

Além dos tributos diretos e indiretos, outro fator decisivo na competitividade da indústria brasileira é a burocracia que existe no país para atender toda a legislação fiscal do país. Se não bastasse o elevado número de tributos que o Brasil possui, as empresas precisam contratar serviços adicionais, seja através de funcionários especializados nessa questão ou pela terceirização dos serviços.

<sup>5</sup> Fonte: FIESP, 2010, p.17.

<sup>6</sup> Agropecuária. Indústria: Extrativa Mineral; Transformação; Construção Civil; Serv. Industriais de Utilidade Pública (SIUP). Serviços: Comércio; Transporte, Armazenagem e Correio; Serviços de Informação; Intermediação Financeira; Outros serviços; Atividades imobiliárias e aluguéis; Administração pública.

<sup>7</sup> Alemanha; Argentina; Canadá; Chile; China; Coreia do Sul; Espanha; EUA; França; Índia; Itália; Japão; México; Reino Unido e Suíça.

<sup>8</sup> Alemanha; Canadá; Coreia do Sul; Espanha; EUA; França; Itália; Japão; Reino Unido e Suíça.

<sup>9</sup> Argentina; Chile; China; Índia e México.

Desde a criação a Constituição de 1988 até 2013 foram editadas 309.147<sup>10</sup> (trezentos e nove mil, cento e quarenta e sete) normas tributárias, ou seja, aproximadamente a cada 1,91 dia útil uma norma foi editada no Brasil no período. Isso mostra que devido à complexidade do sistema tributário uma série de preocupações por partes das empresas é gerada, uma vez que, estas estão preocupadas em funcionar dentro das regras para que não sofram penalizações.

O custo médio anual brasileiro gasto com burocracia é em torno de R\$46 bilhões<sup>11</sup>, ou seja, cerca de 1,47% no PIB. Uma empresa no Brasil de médio porte, por exemplo, está submetida a atender 3.207 normas tributárias e em média 46 normas são reeditadas por dia útil no Brasil, segundo dados do Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário (IBPT,2008).

Essa burocracia para atender todas as normas tributárias tem diferentes impactos nas empresas dependendo do seu porte. Empresas de pequeno porte são as que acabam sofrendo mais: em torno de 3,13%<sup>12</sup> do seu faturamento é comprometido com gastos tributários. Nessas empresas, os gastos com advogados não tem grande expressividade, a maior parte desses gastos são feitos pela contratação dos funcionários destinados a cuidar da arrecadação e as seus respectivos gestores. Já as empresas de médio porte apresentam gastos em média de 1,64%<sup>13</sup> do seu faturamento, oriundos dos mesmos fatores das pequenas empresas. Por fim, as grandes empresas são as possuidoras dos menores custos, pois não necessitam da grande quantidade de terceirização das atividades como as demais empresas, sendo assim cerca de 0,83%<sup>14</sup> do seu faturamento é gasto com os cuidados para atender a legislação.

Com fim de expor os resultados burocráticos sobre a indústria de transformação brasileira, por volta de 1,16% de todo seu faturamento, ou seja, mais ou menos R\$19 bilhões são gastos pela indústria para estar dentro das normas tributárias, através dos custos com funcionários e gestores (0,77%); obrigações, acessórias e implementação de *softwares* (0,18%); terceirização de serviços (0,13%); e custos com advogados (0,08%).(Gráfico 3).

---

<sup>10</sup> Fonte: Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário – IBTP, 2013, p. 1.

<sup>11</sup> Fonte: DECOMTEC, 2011, p. 1.

<sup>12</sup> Fonte: Pesquisa Toledo-FIESP, 2011, p. 6.

<sup>13</sup> Fonte: Pesquisa Toledo-FIESP, 2011, p. 7.

<sup>14</sup> Fonte: Pesquisa Toledo-FIESP, 2011, p. 8.

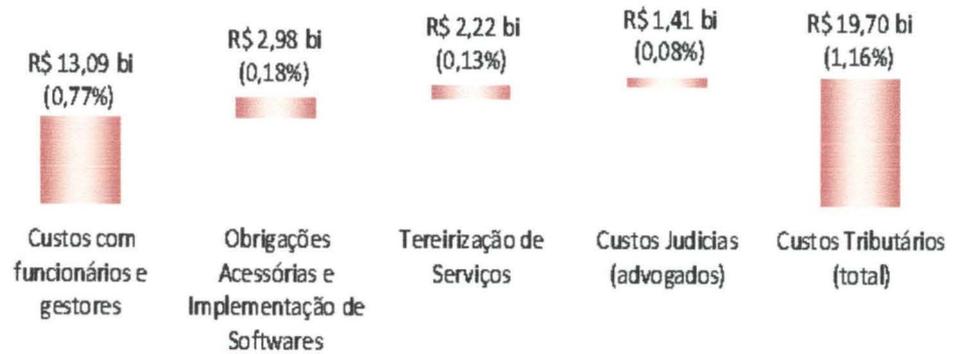


GRÁFICO 3 – R\$ E % DOS GASTOS COM BUROCRACIA NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO  
 FONTE: PESQUISA TOLEDO-FIESP E PIA/IBGE.

NOTA: Elaboração DECOMTEC/FIESP, (2011).

### 3.2 JUROS SOBRE CAPITAL DE GIRO E *SPREAD* BANCÁRIO

#### 3.2.1 Definição de capital de giro

Capital de Giro constitui os recursos financeiros que as empresas possuem em caixa para atender suas necessidades de curto prazo, como por exemplo, negociar preços melhores com fornecedores, pagar salários e tarifas públicas. O capital de Giro é representado pelo Ativo Circulante da empresa, ou seja, pelo disponível (caixa ou banco), pelos valores a receber (duplicatas) e os estoques. (Fonseca, 2012, p. 86)

#### 3.2.2 Juros no Brasil e o impacto sobre os preços industriais

O governo brasileiro na tentativa de reduzir a oferta monetária, desestimular ou adiar a demanda e conter a inflação, utiliza como principal meio a elevação da taxa de juros, sendo esta uma fonte de grande importância no cenário macroeconômico brasileiro. Verifica-se que a política de aumento dos juros no Brasil e contenção da demanda é mais importante que a política de contenção dos juros, que tinha por meta blindar a economia de recessões e de não comprometer seu desempenho. (FECOMÉRCIO-PR, 2013, p.19)

A elevada taxa de juros do Brasil acaba inibindo a atividade produtiva, pois as empresas na tentativa de captar crédito acabam tendo um custo muito elevado, o que inviabiliza ou limita seus investimentos. Como todos os investimentos são analisados tendo como base a taxa Selic, esses investimentos somente serão realizados quando a taxa de rentabilidade dos projetos superar essa taxa e, por consequência, se essa taxa for muito elevada os empresários acabam desistindo de investir e preferem alocar seus recursos em títulos públicos, por exemplo, onde a rentabilidade é garantida.

### Evolução da taxa básica de juros - Selic

EM % AO ANO

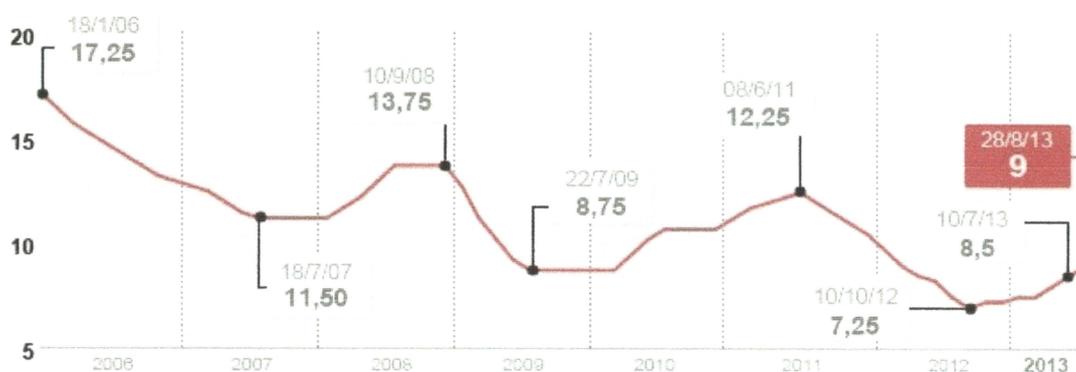


GRÁFICO 4 – EVOLUÇÃO DA TAXA SELIC DOS ANOS 2006-2013  
 FONTE: BANCO CENTRAL DO BRASIL (2013)

Esse gráfico apresenta a variação da taxa Selic entre os anos de 2006 e 2013, mostrando que apesar de uma tendência de queda, de meados de 2011 para o fim de 2012, são derivadas muito provavelmente das tentativas de manter a inflação nos limites das metas de inflação estipuladas pelo Banco Central.

O estudo “Juros em Cascata sobre Capital de Giro” realizado pela FIESP comparando o Brasil com alguns países de elevada competitividade e outros países selecionados, mostra que o elevado consumo por parte do governo em 2008 tem contribuído para a alta dos juros, sendo esse consumo em torno de 20% do PIB, enquanto nos países de elevada competitividade<sup>15</sup> foi de 17,7% e dos países selecionados<sup>16</sup> de 13,3%, comprovando assim as disparidades entre os países.

<sup>15</sup> Estados Unidos; Suíça; Noruega; Hong Kong; Cingapura; Coréia do Sul; Japão; Holanda, Suécia; Israel; e Alemanha.

<sup>16</sup> Coréia do Sul; Filipinas; Turquia; Índia; Tailândia; República Checa; China; Rússia; Malásia; Hungria; e Polônia.

Historicamente, o Brasil é o país que vem apresentando as maiores taxas de juros do mundo, o que acaba dificultando o desenvolvimento da atividade industrial, uma vez que, a capacidade de captar recursos fica delimitada.

### 3.3 SPREAD BANCÁRIO

Além da taxa de juros, outro fator de extrema importância que interfere sobre a captação de recursos é o elevado *spread* bancário do país.

O *spread* bancário conceitualmente significa a diferença entre a taxa de juros cobrada pelos bancos aos tomadores de crédito e as taxa de juros paga aos seus depositantes.

No mesmo estudo dos juros em cascata foi comparado o *spread* bancário entre os países. No Brasil foi constatado que em 2008 o *spread* girou em torno de 26,6% já nos países de alta competitividade em torno de 3,1% e nos países selecionados em 3,7%.

Como conclusão do estudo relatou-se após atualizar os dados para o ano de 2012, que o impacto do custo de capital de giro nos preços dos produtos industriais no Brasil foi de 5,3%.

Pode-se perceber então que os juros e o *spread* tem uma carga muito importante sobre o Capital de Giro das empresas constituindo-se como um dos principais componentes do Custo Brasil.

### 3.4 ENERGIA ELÉTRICA

#### 3.4.1 Matriz energética brasileira

A matriz energética brasileira possui várias fontes geradoras de energia sendo constituída pelas hidráulicas, energia de biomassa, eólica, gás natural, derivados de petróleo, nuclear e carvão e derivados. A fonte geradora de maior

representatividade é a hidráulicas, sendo essa responsável por 76% da energia elétrica gerada no Brasil sendo seguida pela de gás natural (7,9%) o mostra a importância e representatividade da fonte hidráulica na geração de energia elétrica do país. (Empresa de Pesquisa Energética- EPE, 2013, p 31).

#### 3.4.2 Impacto do custo de energia elétrica na produtividade industrial

Além de a energia elétrica ter extrema importância na produção industrial, a sua geração, distribuição, segurança e preço são fatores de grande peso para o desenvolvimento da economia e do crescimento da produtividade industrial.

Segundo a CNI (Confederação Nacional da Indústria) com base em dados da Pesquisa Industrial Anual, do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), o custo da energia representa uma parcela de 3,9% dos custos da produção industrial no Brasil.

O preço da tarifa de energia cobrada no Brasil é o principal empecilho para o desenvolvimento e crescimento industrial, uma vez que, as empresas brasileiras necessitam pagar uma tarifa muito acima da maioria dos países do mundo. No estudo “Quanto Custa a Energia Elétrica para a Indústria no Brasil” elaborado pela Firjan (Agosto, 2011) foi constatado que a tarifa média de energia elétrica no país custa 329 R\$/MWh, sendo esse valor quase 50% superior à média de 215,5 R\$/MWh encontrada nos outros 27 países selecionados no estudo. (Gráfico 5).

Os principais motivos de o Brasil apresentar esse preço tão alto em relação aos outros países são devido aos Custos de Geração, Transmissão e Distribuição (custos GTD), as perdas técnicas e não técnicas, aos encargos setoriais e aos tributos estaduais e federais (PIS/COFINS E ICMS).

Antes de apresentar qual é o peso de cada custo sobre a tarifa cabe ressaltar o que são esses custos. O custo de geração corresponde ao custo da produção de energia elétrica, e é repassado integralmente aos consumidores pelas distribuidoras de energia. Já custo de transmissão visa remunerar as instalações da rede básica como também a remuneração do capital investido. Por último o custo de distribuição além também de remunerar o capital investido, é destinado a remunerar as despesas operacionais e de manutenção da atividade. As perdas técnicas se

referem à perda física de eletricidade dissipadas pelas redes de transmissão e distribuição de energia e as perdas não técnicas são as referentes às perdas comerciais da atividade. (FIRJAN, 2011, p 15-18).

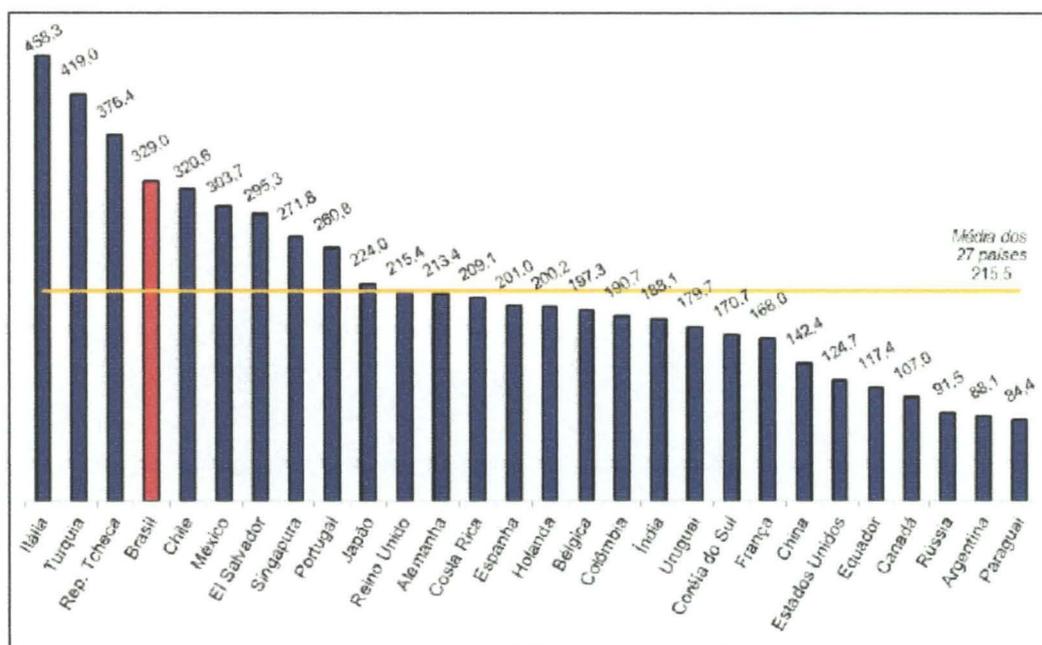


GRÁFICO 5- TARIFA DE ENERGIA ELÉTRICA INDUSTRIAL- PAÍSES SELECIONADOS.

FUNTE: ANEEL (2011).

NOTA: Elaboração FIRJAN, 2011, p 12.

Os custos de GTD (Geração, Transmissão e Distribuição) representam 50,3%, ou seja, o equivalente a R\$165,50; as perdas técnicas e não técnicas 1%; os encargos sobre setoriais 17,1%; e os tributos estaduais e federais (PIS/COFINS, ICMS) 31,5% (FIRJAN, 2011, p.15).

Levando em consideração a indústria de transformação essa tem um incremento em média no preço de seus produtos de 4%, diminuindo assim o potencial de competitividade dessa indústria. (FIESP, 2013, p 53).

Portanto, como a energia elétrica é um importante fator para o desenvolvimento e crescimento industrial, o valor da sua tarifa é um entrave relevante para que isso ocorra, tendo assim uma carga bem representativa na produtividade em termos de Custo Brasil.

### 3.5 LOGÍSTICA

### 3.5.1 Definição de logística

De acordo com a definição do Council of Logistics Management logística “é a parte do gerenciamento da cadeia de abastecimento que planeja, implementa e controla o fluxo e armazenamento eficiente e econômico de matérias-primas, materiais semiacabados e produtos acabados, bem como as informações a eles relativas, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender as exigências dos clientes”.

### 3.5.2 Infraestrutura logística do Brasil

A logística é um fator significativo em termos de “Custo Brasil”, pois é através dela que ocorre o escoamento dos produtos dentro do país. Os custos decorridos da logística derivam de quatro áreas principais: transportes; armazenagem; estoque; e administração logística. Os custos com transportes estão relacionados com a matriz de transportes do país, sendo esta constituída pelas rodovias (65,64%), ferrovias (19,49%), hidrovias (11,39%), dutoviária (3,42%) e aeroviária (0,05%) <sup>17</sup>. A armazenagem e os estoques são compostos pelas movimentações das cargas e pelo acondicionamento, pelos custos com seguro, pelas perdas, depreciação, etc. Em relação à manutenção das frotas estão embutidos os custos para que as respectivas frotas estejam nas melhores condições possíveis para realizar suas atividades. E a administração logística corresponde à estrutura elaborada pelas empresas para cuidar da logística.

No Brasil no ano de 2010, o montante dos custos com logística correspondeu em 10,6% do PIB. Outra forma de expressar esses números em termos de empresas é que esses custos são equivalentes a 8,5% da receita líquida. (ILOS, 2011).

---

<sup>17</sup> Fonte: Instituto de Logística e Supply Chain – ILOS, apresentado no trabalho de Jorge Rebelo em 2011.

A parte mais expressiva desses gastos logísticos corresponde aos gastos com transportes (6,3% do PIB), o segundo fator de maior peso são os estoques (3,2%) seguidos pela armazenagem (0,7%) e por fim a administração (0,4%) (Gráfico 6).

Em termos de indústria de transformação os custos incidentes nos preços dos produtos devido aos gargalos da logística incidem em um acréscimo de 1,8% no preço final. Esse acréscimo é constituído tanto por fatores diretos como pelos indiretos. Dentre os fatores diretos que correspondem a 1% do acréscimo a maior parte deriva dos custos com transportes devido a atrasos e esperas (0,6%), o que equivale a R\$10,2 bi ao ano. O restante está dividido entre os custos de manutenção da frota e aos custos com armazenamentos, 0,36% e 0,04%, respectivamente. Os custos indiretos, que apresentam uma carga de 0,8% no preço, são os custos na cadeia à montante, ou seja, aquilo que está embutido nos custos da indústria de transformação devido aos problemas discutidos na logística. (FIESP, 2012, p 10).

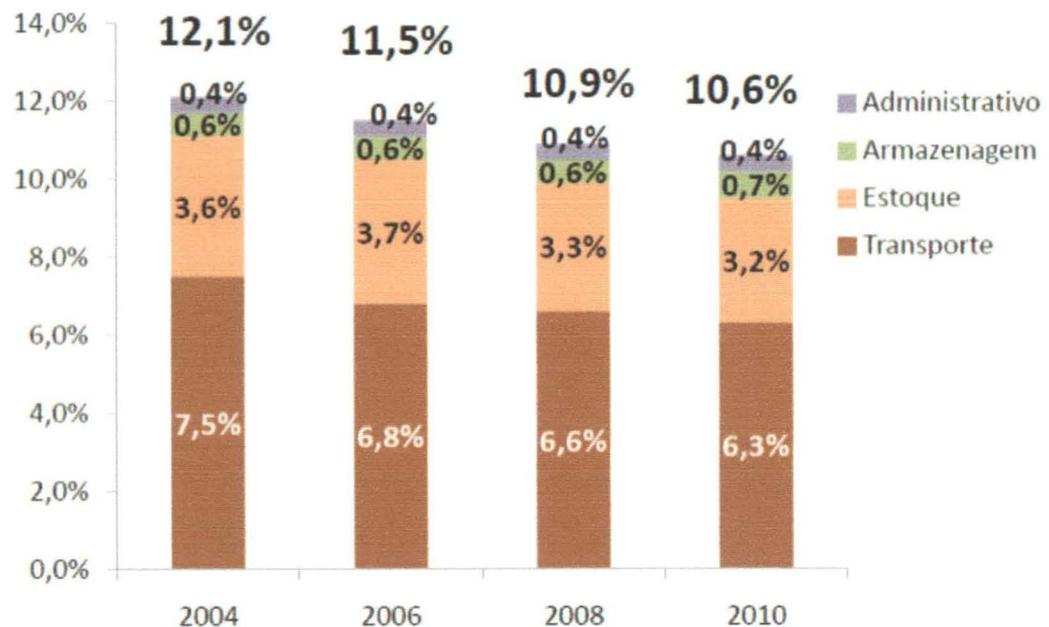


GRÁFICO 6 – COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS LOGÍSTICOS EM RELAÇÃO AO PIB.  
FONTE: ILOS (2011).

Além do mais, os custos logísticos tem peso diferente entre as empresas dependendo do seu porte, por exemplo. As empresas de grande porte são as que mais gastam em termos de logística, 7,5% do seu faturamento é despendido para esse fim. Nas empresas de pequeno porte (até 49 funcionários) também há um elevado gasto logístico, essas empresas gastam em média 6,6% das suas vendas para cobrir esse tipo de gasto. E as empresas de média apresentam menores gastos

dentre as três, porém seus gastos também são elevados, atingindo por volta de 6% do seu faturamento. (DECOMTEC, 2012 p. 13-15)

Portanto, pode-se verificar que a logística tem uma responsabilidade significativa em termos de “Custo Brasil”, onde as empresas acabam tendo elevados gastos que poderiam ser despendidos em outras áreas se o país apresentasse boas condições de escoamento de produtos o que conseqüentemente diminuiu a competitividade dos nossos produtos tanto no mercado interno quanto no externo.

### 3.5.3 Problemas de logística no Brasil

O Brasil apresenta uma série de problemas de infraestrutura logística entre os diversos modais de transportes. Para explicar esses problemas de uma maneira mais clara, nesse momento cabe-se fazer uma listagem de alguns dos mais significantes problemas logísticos enfrentados no país nos principais modais: rodoviário; ferroviário; portuário; e hidroviário.

#### 3.5.2.1 Problemas nas rodovias

- i. Elevados custos de frete dos transportes que acabam gerando um aumento os preços finais dos produtos brasileiros;
- ii. Alto risco de roubo e perdas de mercadorias durante os congestionamentos e os longos trajetos;
- iii. Grandes riscos de acidentes nas estradas, devido ao cansaço dos motoristas que são pressionados pelos prazos de entrega;
- iv. Apesar de possuir uma grande extensão da malha, aproximadamente 1,7 milhões de km, o Brasil possui 212 mil km<sup>18</sup> de estradas pavimentadas e dessas estradas em média 40% delas estão em boas condições;

---

<sup>18</sup> Fonte: ANTT, 2010.

- v. A má condição das estradas se deve ao fato de a maioria dos caminhões que nelas trafegam estarem sobrecarregados;

#### 3.5.3.2 Problemas nas ferrovias

- i. A ferrovia por possuir uma vasta capacidade do transporte de carga é o modal que apresenta baixos custos logísticos, porém esse modal não é muito explorado no Brasil e essa é uma das causas da perda de competitividade do país.
- ii. A malha ferroviária é pequena em relação ao tamanho territorial do país, atingindo aproximadamente 29<sup>19</sup> mil km de extensão;
- iii. Além de pequena essa malha é mal distribuída no país, sendo que a maioria da malha fica localizada nas regiões Sul e Sudeste;
- iv. A existência de diversos padrões de bitolas dificulta as transferências de carga dos trens;
- v. Há muitos pontos de cruzamento das linhas de trens com veículos e pedestres nas cidades brasileiras, impondo assim que os trens viagem em uma velocidade média de 25 km/h contra 80 km/h em outros países; (Roth, 2006, p. 30).
- vi. Estreitamento da linha em função da invasão urbana que acabou não respeitando a lei que impedia moradias a menos de 15m da linha; (Roth, 2006, p. 30).

#### 3.5.3.3 Problemas nos portos

- i. Portos insuficientemente equipados têm manutenção de dragagem periódica postergada, o que compromete os canais de acesso. Por

---

<sup>19</sup> Fonte: ANTT, 2010.

exemplo, no Porto de Aratu (BA), navios graneleiros demoram em média sete dias<sup>20</sup> para poder atracar.

- ii. Filas extensas de caminhões e trens na espera para descarregar as mercadorias, o que muitas vezes faz com que os produtos deterioráveis acabem estragando ou se danificando;
- iii. Processos aduaneiros burocráticos que acabam impedindo o fluxo de mercadorias;
- iv. Horário comercial de funcionamento das autoridades portuárias;

#### 3.5.3.4 Problemas nas hidrovias

- i. O Brasil possui uma grande capacidade de transporte pelas hidrovias, porém somente uma parcela mínima é utilizada representando assim um desperdício em termos de competitividade, pois as hidrovias apresentam uma grande capacidade de transporte de carga;
- ii. A falta de planejamento de construções das eclusas no início de alguns projetos faz com os custos para que elas ocorram mais tarde se tornem muito maiores;
- iii. Infraestrutura portuária e guindastes precários utilizados na remoção das cargas;
- iv. A demora nas licitações das dragagens faz com que surjam blocos de areia nos canais de tráfego das embarcações, visto que essas licitações são baseadas em estudos realizados em determinado tempo e quando a licitação acaba saindo os blocos de areia já não permanecem nos mesmos lugares a operação das dragagens acaba se tornando ineficiente e os gastos feitos nessas obras acabam indo “rio abaixo”;

### 3.6 CUSTOS EXTRAS

---

<sup>20</sup> Fonte: Associação Nacional de Usuários do Transporte de Carga - ANUT

Os custos extras que as empresas possuem são os custos provenientes de bens e serviços que deveriam ser financiados pelo Estado, mas que devido à insuficiência ou a má qualidade desses serviços, as empresas acabam por fornecer aos seus funcionários. Entre esses bens e serviços extras a duas categorias principais: saúde e previdência/assistência. O objetivo das empresas em financiar esses serviços é a melhora na qualidade de vida de seus funcionários que conseqüentemente aumentarão sua produtividade dentro da empresa.

Na indústria de transformação brasileira esses custos extras representam um aumento de 0,96% dos preços, sendo que 0,92% são equivalentes à saúde e 0,04% aos serviços de previdência e assistência. (FIESP, 2012, p. 10).

### 3.6.1 Saúde

Os serviços de saúde constituem a maior parcela dos custos extras fornecidos aos trabalhadores por parte das empresas. Dentre esses serviços podem-se citar os planos de saúde; seguro de vida; assistência odontológica; e descontos na compra de medicamentos.

O principal componente dos gastos com serviços de saúde são os planos de saúde que, segundo da Associação Paulista de Gestores de Pessoa (AAPSA), são oferecidos por 90% das empresas.

Ainda na mesma pesquisa da AAPSA, foi concluído que a maioria das empresas gasta de R\$ 70 a R\$ 150 por trabalhador com planos de saúde, que os planos em sua maioria são de caráter nacional e com prazos acima de um ano.

Pelo lado da indústria de transformação os gastos com planos correspondem a 0,83%<sup>21</sup> dos preços dos produtos, enquanto os demais serviços como assistência odontológica; auxílio a medicamentos; e outros serviços como, por exemplo, campanhas de prevenção à saúde equivalem a 0,088%%. (Gráfico 7).

---

<sup>21</sup> Fonte: FIESP, 2012, p. 12.

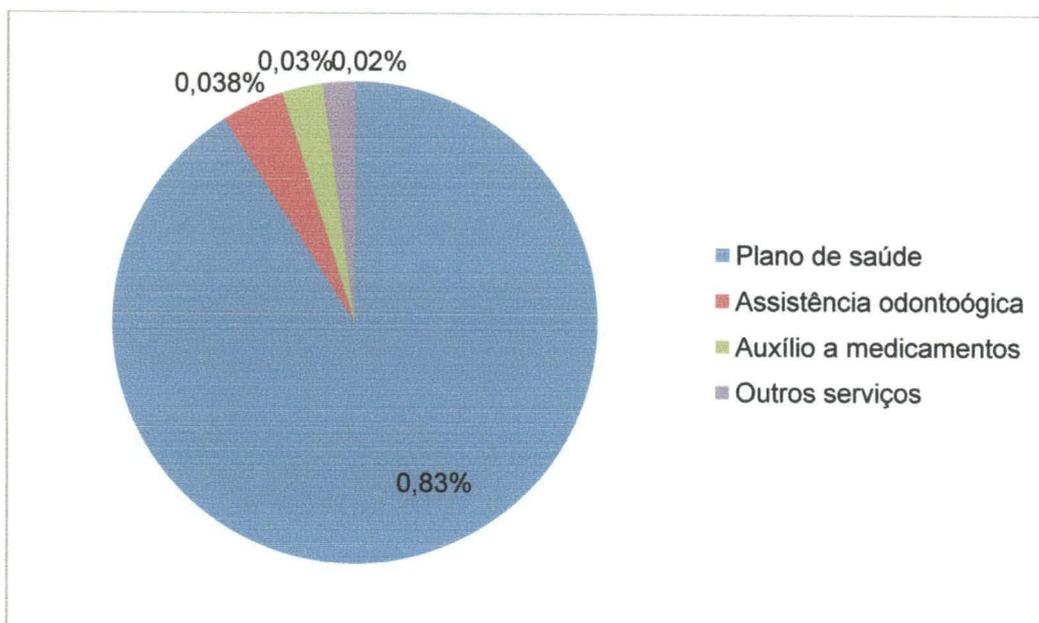


GRÁFICO 7 – DISTRIBUIÇÃO DOS GASTOS COM SAÚDE EM % NO PREÇO FINAL DOS PRODUTOS.

FONTE: PESQUISA TOLEDO-FIESP E PIA/IBGE (2012).

NOTA: Elaboração Autor.

### 3.6.2 Previdência e assistência

Outros serviços que tem peso nos gastos das empresas são os serviços de previdência e assistência aos funcionários. Esses serviços tem uma carga menor em relação aos preços, porém tem sua importância na análise dos dispêndios das empresas. Trata-se, predominantemente, da contribuição patronal ao INSS e das contribuições do empregador e empregado ao FGTS. Em relação aos planos de assistência se destaca o plano de auxílio creche e berçário que é insuficientemente promovido pelo Estado fazendo assim com que as empresas acabem arcando com esses custos.

As empresas da indústria de transformação gastam em média R\$ 301 milhões anuais em serviços de previdência e R\$ 53 milhões em auxílio creche e berçário, totalizando assim R\$ 354 milhões que equivalem a 0,021% do faturamento total da indústria de transformação. (FIESP, 2012, p. 13).

## 4. PREÇO DOS PRODUTOS DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO COMPARADOS COM OUTROS PAÍSES

### 4.1 INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO

A indústria de transformação corresponde às atividades que envolvem a transformação física, química e biológica de matérias, substâncias e componentes com o fim de se produzirem novos produtos. Como exemplos de indústria desse setor temos a indústria de alimentos, celulose, metalurgia, química etc.

Esse setor é de extrema importância para a economia brasileira, pois é o setor mais intensivo em investimentos produtivos. É também o setor que melhor paga seus funcionários conforme seus níveis de escolaridade, além de ser o maior setor multiplicador do crescimento, onde a cada R\$1,00 em suas vendas R\$2,22 são movimentados na economia<sup>22</sup>.

No ano de 2012 a indústria de transformação representou 13,2% do PIB do país, mostrando assim que é um setor muito importante para a economia, porém esse resultado é o mesmo que o atingido durante o Plano de Metas dos anos 50. Essa indústria vem passando por uma série de fatores (Custo Brasil) que acabam dificultando sua competitividade no âmbito externo além do bloqueio do seu crescimento.

### 4.2. ESTUDO COMPARANDO O PREÇO DOS PRODUTOS DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO BRASILEIRA COM OS PAÍSES PARCEIROS, DESENVOLVIDOS, EMERGENTES E A CHINA.

O DECOMTEC (Departamento de Competitividade e Tecnologia) da Fiesp elaborou um estudo em 2012 fazendo uma analogia dos preços dos produtos brasileiros da indústria de transformação com os principais países do mundo. Esse

---

<sup>22</sup> Fonte: IBGE, Elaboração: DECOMTEC/FIESP, 2013, p.25.

estudo comprovou que no Brasil se torna muito mais caro produzir um produto que nos outros países devido ao chamado Custo Brasil.

A tributação brasileira é responsável pelo aumento de 40,3% dos preços dos produtos industriais aqui produzidos. Em comparação com os países parceiros o produto brasileiro custa 15,5% a mais. Já com os desenvolvidos a diferença é ainda maior: 16,1%. Em relação aos emergentes tem-se um aumento de 14,5% no preço final. E em termos de China um aumento de 14,1%.

Os juros sobre o capital de giro no Brasil tem uma importante contribuição para a perda de competitividade da indústria brasileira frente aos outros países. No Brasil o produto industrial custa 4,5% a mais que nos parceiros; 5,3% que nos desenvolvidos; 3,2% em relação aos emergentes; e 4,4% a mais que a China.

Tanto a Energia com as matérias-primas utilizadas para a produção industrial tem sua parcela no Custo Brasil. Nos países parceiros custa 2,9% a menos que no Brasil; em contrapartida nos países desenvolvidos esses dois fatores tem quase a mesma participação nos preços, apenas 0,1% a menos que aqui. Nos países emergentes despende-se 6,2% a menos que no Brasil; e a China é o país que mais ganha em termos de competitividade de preços, pois o preço é 7,7% menor que o brasileiro.

A logística apesar de ser um fator de extrema importância em termos de melhoria da concorrência do país tem quase que a mesma parcela no preço comparando-se com os demais países. Na China o produto industrial custa 1,2% mais barato; nos países emergentes 1,1%; desenvolvidos; e parceiros; 1,6% e 1,5%, respectivamente.

Por fim obteve-se a paridade em termos de custos extras com funcionários, dos quais mais uma vez o Brasil acabou tendo um preço maior em relação a todos os países. Em paralelo com os desenvolvidos, o preço no Brasil é 0,6% mais caro; os parceiros possuem uma carga de 0,7% menor; os emergentes 0,9%; e a China 1%.

Portanto todos esses fatores constituintes do "Custo Brasil" fazem com que os produtos industriais brasileiros sejam muito mais caros que os estrangeiros. O gráfico abaixo mostra de maneira agregada o peso dos custos no preço final do Brasil em relação aos demais países do estudo.

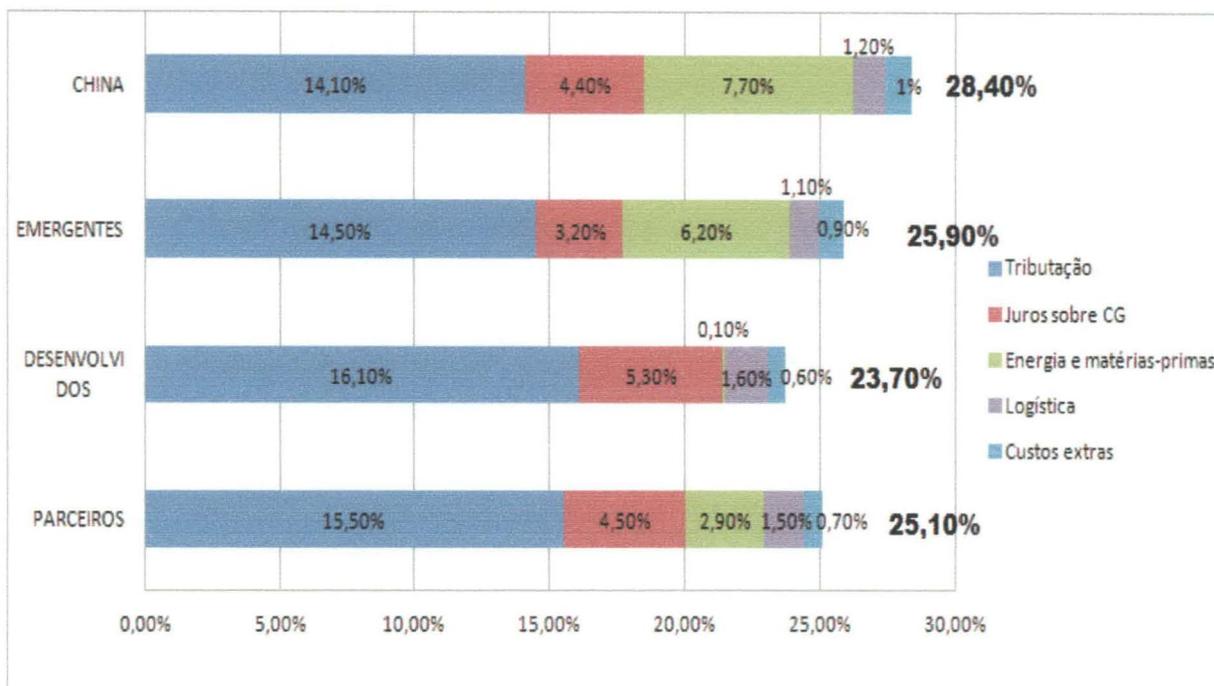


GRÁFICO 8 – CONSOLIDAÇÃO DO CUSTO BRASIL ANTE OS DEMAIS PAÍSES/BLOCO.

FONTE: DECOMTEC/FIESP (2013).

NOTA: Elaboração Autor

Conclui-se então a partir do gráfico que as empresas do setor de indústria de transformação enfrentam um grande problema de competitividade, pois seus produtos em média saem por um preço 25% maior que os países estrangeiros devido ao “Custo Brasil”. Mostrando assim que há uma necessidade urgente de políticas que busquem reduzir esse custo para que as condições de competição do Brasil possam melhorar frente aos demais países do mundo.

## 5. ALGUMAS POLÍTICAS ADOTADAS VISANDO REDUZIR O “CUSTO BRASIL” E CONTRIBUIR PARA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS.

O governo brasileiro demonstra ter plena consciência da necessidade urgente de redução do Custo Brasil tanto para que se possa aumentar a produtividade, quanto para que ocorra um crescimento do PIB, melhora na competitividade dos produtos brasileiros frente aos externos como também uma melhora na qualidade de vida da população, pois se ocorrer uma queda dos preços dos produtos, os consumidores poderão aumentar seu padrão de consumo, melhorando assim, conseqüentemente, o atendimento e a satisfação das suas necessidades.

Para que essas melhorias possam ocorrer, portanto é necessária à intervenção do governo na economia. Esse vem tentando diminuir as dificuldades enfrentadas no país através de alguns incentivos a investimentos, redução de alíquotas de impostos, isenção de impostos para alguns setores, etc.

Dentre as medidas implementadas pelo governo brasileiro pode-se citar:

- I. A desoneração da folha de pagamento incorporada no “Plano Brasil Maior”<sup>23</sup>, onde ocorreu a eliminação da contribuição patronal do INSS com compensação parcial de nova alíquota sobre faturamento bruto, excluída receita bruta de exportações onde 40 (quarenta) setores foram beneficiados e as novas alíquotas passaram para 1% sobre o faturamento bruto para setores têxteis, móveis, confecções, etc. e para 2% para setores de *call center*.<sup>24</sup>

Para o atual secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Márcio Holland de Brito essa medida é importante, pois as empresas “terão um aumento de competitividade, porque passarão por um processo de simplificação dos tributos e terão um fluxo de caixa maior para fazer investimentos”.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> Vigência do Plano: 2011/2014.

<sup>24</sup> Medida anunciado em Abril/2012 - MP 563, de 03/04/2012.

<sup>25</sup> BANCILON, D. Redução de encargo sobre a folha de pagamento é estendida para 14 setores. Brasília: **Correio Brasiliense**. Publicado em: 06/04/2013.

Segundo relatório da Fiesp feito em 2012 essa desoneração na folha de pagamentos trouxe uma redução de 0,5% nos preços dos produtos industriais. Mostrando assim, a eficácia dessa medida adotada.

- II. A Lei 321/2012 que prevê a isenção de impostos para as empresas<sup>26</sup> *startups* do setor de tecnologia relacionados à prestação de serviços ou produtos de certas atividades de software, hardware ou internet.

Esta medida isenta as empresas dos impostos federais, estaduais e municipais nos dois primeiros anos podendo ser prorrogada por mais dois anos. Assim as empresas podem se instalar no Brasil sem grandes dificuldades aumentando, portanto, a produtividade, o emprego e os investimentos no país.

- III. Os produtos da cesta básica também em 2012 receberam uma isenção de tributos<sup>27</sup>, parte desses produtos já estava isento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e passaram a estar isentos também da alíquota de 9,35% do PIS/ Cofins.

Essa medida tem como finalidade aumentar o consumo das pessoas gerando assim uma necessidade de aumento da oferta dos produtos por parte das empresas o que requer um aumento da produtividade tanto da indústria como na agricultura.

Ambas as medidas citadas acima são de caráter tributário, ou seja, uma redução dos impostos sobre áreas importantes para o desenvolvimento do país, porém ainda há diversas medidas no setor tributário brasileiro que devem ser implementadas para que o país possa de fato diminuir o Custo Brasil e assim competir plenamente com os outros países do mundo.

Outro fator constituinte do Custo Brasil que recebeu melhorias foi a Energia Elétrica.

- IV. Em janeiro de 2013 a Presidente Dilma Rousseff em seu pronunciamento anunciou uma redução dos custos de energia

---

<sup>26</sup> Empresas com faturamento trimestral de até R\$30000 e com até quatro funcionários.

<sup>27</sup> Edição de Fábio Massali sobre a reportagem da repórter Luana Lourenço da Agência Brasil.

elétrica, aonde os domicílios receberam uma redução de 18% na tarifa de energia e a indústria, agricultura e o comércio uma redução de até 32%. (G1, 2013)

As principais alterações que permitiram a redução da conta foram: alocação de cotas de energia, resultantes das geradoras com concessão renovadas, a um preço médio de R\$ 32,81/ MWh; redução dos custos de transmissão; redução dos encargos setoriais; e a retirada de subsídios da estrutura da tarifa, com aporte direto do Tesouro Nacional. (ANEEL, 2013)

Dentre a redução dos encargos os principais cortes foram na Conta de Consumo de Combustíveis (CCC) e na Reserva Global de Reversão (RFR) que acabaram sendo extintas e na Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) que sofreu uma redução de 25%.<sup>28</sup>

- V. A redução da tarifa de energia será acompanhada por um aumento da produção de 7% provenientes de novas linhas de transmissão (2780 km em 2012) e da entrada de operação de novas usinas hidrelétricas. Em 2013 as perspectivas desses investimentos em linhas de transmissão é um aumento de mais 7540 km além de um incremento de cerca de 8500MW de energia. O que demonstra que o Brasil terá plena capacidade de geração e transmissão de energia no curto, no médio e no longo prazo<sup>29</sup>.

Portanto essa mudança no setor elétrico tem sido de extrema importância, uma vez que, a redução dos custos com energia elétrica das indústrias acaba proporcionando novos investimentos, geração de empregos, aumento da produtividade e uma abertura para redução dos preços finais dos produtos.

Na questão da logística o governo tem elaborado alguns programas como, por exemplo:

- VI. Plano de Investimentos em Logística (PIL)<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> Notícia G1 de 23/01/2013 sobre o pronunciamento da Presidente Dilma Rousseff.

<sup>29</sup> Pronunciamento da Presidente Dilma Rousseff em 23/01/2013.

<sup>30</sup> Apresentado em 16/08/2013 pelos ministros Gleisi Hoffman (Casa Civil) e César Borges (Transportes) e pelo diretor - presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Bernardo Figueiredo.

Trata-se de um programa de concessões à iniciativa privada, elaborado pela Empresa Brasileira de Planejamento e Logística que busca complementar o PAC - Programa de Aceleração do Crescimento e consiste em investimentos em torno de R\$253 bilhões em 30 anos. Esses investimentos serão para todas as áreas logísticas, rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos. O principal investimento em rodovias seria a duplicação dos principais eixos rodoviários; nas ferrovias a expansão, modernização e integração da malha ferroviária são os principais objetivos; nos portos o aumento do arrendamento de portos e fim das restrições a terminais privados, além do aumento da movimentação de carga com redução de custos; e por fim nos aeroportos os investimentos serão através da concessão de grandes aeroportos como os do Galeão no Rio de Janeiro e do Confins em Minas Gerais.

Os investimentos em logística têm por característica apresentarem longos prazos de execução, por isso apesar da proposta elaborada pela Empresa Brasileira de Planejamento e Logística ainda há uma incerteza de quais serão os resultados reais em termos logísticos que poderão reduzir o “Custo Brasil”.

## VII. O projeto “Porto Sem Papel”.

A partir desse projeto foi criado um sistema de “Janela Única” que integra em um único banco de dados às informações<sup>31</sup> de interesse dos agentes de navegação e dos diversos órgãos públicos<sup>32</sup> que operacionalizam e gerenciam as estadias de embarcações nos portos do Brasil. (SEP – Secretaria dos Portos, 2010).

Essa medida vem sendo implantada desde 2011 e atualmente todos os 35<sup>33</sup> portos responsáveis pela Secretaria dos Portos utilizam o sistema. Segundo entrevista de Tiago Tarroco<sup>34</sup> concedida a ENAP (Escola Nacional de Administração

---

<sup>31</sup> Declaração Geral; Declaração de Carga; Lista de Tripulantes; Lista de Passageiros; Provisões de Bordo; Bens da Tripulação; Cargas Perigosas; Outras Informações.

<sup>32</sup> Autoridades Portuárias; Capitania dos Portos; ANVISA; Alfândega; Polícia Federal; MAPA; Demais Órgãos Intervenientes.

<sup>33</sup> Santos; Rio de Janeiro; Vitória, Salvador; Aratu; Ilhéus; Fortaleza; Pecém; Barra do Riacho; Niterói; Itaguaí; Angra dos Reis; Forno; Recife; Suape; Cabedelo; Natal; Areia Branca; Maceió; Itajaí; São Francisco do Sul; Imbituba; Laguna; São Sebastião; Paranaguá; Antonina; Porto Alegre; Pelotas; Rio Grande; Belém; Santarém; Vila do Conde; Itaqui; Macapá; e Manaus.

<sup>34</sup> Representante do projeto, suplente da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEPPR em 2012 e analista de infraestrutura.

Pública) outra vantagem do Porto Sem Papel é ele ser digitalizado, pois como antes todos os documentos eram feitos com papéis e muitos desses papéis apresentavam as informações repetidas, acabava-se duplicando os dados e gerando incertezas, portanto, agora por ser tudo digitalizado há um aumento na confiabilidade e eficiência do trabalho dentro dos portos.

Todas essas medidas, portanto, vem buscando reduzir os gargalos da economia brasileira com objetivo de melhorar o desenvolvimento do país. Esses gargalos muitas vezes são denunciados pela mídia brasileira através de notícias ou em comparações feitas sobre determinados aspectos com outros países, mostrando assim que a imprensa apresenta também um importante papel para que o “Custo Brasil” tenha menor influência sobre a economia brasileira.

## 6. REFORMAS NECESSÁRIAS PARA MELHORAR A COMPETITIVIDADE DO PAÍS E REDUZIR O “CUSTO BRASIL”.

Para que o Brasil possa melhorar os patamares de competitividade e chegar aos níveis dos países desenvolvidos, necessariamente os componentes do “Custo Brasil” devem passar por algumas modificações, pois somente assim o país conseguirá se desenvolver sem restrições na capacidade produtiva.

Segundo estudo da FIESP (2010) sobre os juros incidentes sobre o capital de giro há uma necessidade de redução da taxa Selic e do *spread* bancário para que as indústrias consigam captar mais recursos para poderem realizar novos investimentos aumentando assim a produtividade do setor. Como a taxa Selic está diretamente ligada ao controle inflacionário – quando há pressão inflacionária o Banco Central acaba decidindo por aumentar a taxa de juros - há uma necessidade de estruturação da redução da taxa de juros concomitantemente com a garantia de controle inflacionário.

Portanto, a fim de baixar a taxa de juros é preciso conjugar três categorias de política econômica: política fiscal; política monetária; e política de incentivos a investimentos produtivos, ou seja, para que se possa reduzir o nível dos juros básicos e, nesse sentido, reduzir o custo do capital de giro para as empresas, cabe implementar medidas de incentivo aos investimentos e que essas sejam concomitantes a uma política fiscal de contenção dos gastos e uma política monetária preocupada em reduzir o custo de financiamento público.(FIESP, 2010, p. 21).

Em relação ao *spread* bancário, esse mesmo estudo da FIESP, faz algumas considerações levando em conta as medidas por área de competência do Banco Central de 2009. É necessário ampliar a portabilidade das informações cadastrais através da inclusão dos riscos de crédito atribuídos às operações de empréstimo e financiamento, pois assim irá ocorrer uma redução da assimetria de informações podendo aumentar o poder de barganha dos tomadores de crédito que negociam com os bancos além de estimular a concorrência entre as instituições financeiras.

Com a redução, portanto, dos juros - através de medidas adotadas que estimulem investimento, controlem os gastos públicos e reduzam o custo de financiamento - e a redução do *spread* bancário - pela maior concorrência entre as

instituições - esse componente (custo com capital de giro) do “Custo Brasil” tende a diminuir sua participação na economia melhorando assim a capacidade de desenvolvimento do país.

O principal item do “Custo Brasil” segundo economistas, a carga tributária, apresenta uma grande necessidade de alteração na sua estrutura. É preciso que ocorra uma simplificação dessa estrutura tributária através da redução do número de tributos cobrados, além de uma redução das alíquotas. Segundo Roth (2006, p 156) “as empresas pagam quatorze diferentes impostos em vinte e três dias diferentes ao longo do ano no Brasil” o que dificulta, à vista disso, o planejamento das empresas. Sendo assim, a simplificação da estrutura tributária se faz mais do que necessária.

Outra questão tributária notável é a centralização de alguns impostos em âmbito federal com fim de evitar a “guerra fiscal” entre os estados. Como os estados vêm proporcionando alguns benefícios para que empresas se instalem em seu território, a centralização de alguns impostos na esfera federal acabaria com esse problema e através disso o governo poderia repassar os recursos aos estados de uma forma mais igualitária.

Além das questões tributárias e dos juros sobre o capital de giro o setor energético e logístico também carecem de reformas. No âmbito energético é fundamental que se estimulem a geração de energia elétrica mais barata, ou seja, das hidrelétricas, garantindo assim melhores níveis de preços finais que poderão melhorar a capacidade competitiva das empresas brasileiras. Uma redução na alíquota do ICMS sobre a tarifa de energia elétrica seria uma medida eficaz, além da possibilidade de obtenção de créditos tributários de forma automática a todos os consumidores industriais. Ademais seria de extrema relevância que a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) tenha completa autonomia na sua estruturação interna e atue de forma mais marcante na fiscalização e elaboração de regras sobre esse setor. (FIESP, FIRJAN, 2010, p.28-29).

Na área logística diversos investimentos devem ser feitos para que o Brasil consiga atingir os níveis de competitividade dos países desenvolvidos e para isso a busca por um equilíbrio na matriz de transporte brasileira deve ocorrer.

Como primeiro exemplo de investimentos, é crucial que haja investimentos na intermodalidade através da criação de terminais multimodais que são escassos

no país, uma vez que, o Brasil apresenta cerca de apenas 250 terminais dessa espécie contra cerca de 2500 nos EUA<sup>35</sup>.

No espaço que compete às rodovias uma restauração das estradas e a busca pela conservação das mesmas devem ser realizadas, além do controle para que caminhões não trafeguem nas estradas sobrecarregados.

A malha ferroviária requer uma expansão de forma integrada que busque atingir todas as regiões do país. Outro problema que deve ser resolvido na questão ferroviária é a eliminação dos gargalos, como por exemplo, a dificuldade de escoamento nos portos, onde há a necessidade aperfeiçoar o acesso aos portos.

Há uma obrigação nos portos brasileiros que os órgãos intervenientes (Receita Federal, Docas, ANVISA, Ministério da Agricultura) atuem com um funcionamento de 24 horas ao invés do horário comercial que é o acontece, seguindo exemplos dos portos de Singapura, Shangai, Los Angeles, por exemplo, o que geraria uma eficiência em termos de tempo já que o porto estaria funcionando o dia todo. Junto esse aumento do funcionamento dos órgãos, uma redução burocrática por conta de uma redução do número de documentos exigidos também se torna imprescindível para melhorar a competitividade dos países. Com ambas as reduções o tempo de espera para que as mercadorias possam ser liberadas nos portos que hoje é de 5,5 dias passaria para 2,7 dias segundo a FIRJAN com base em dados recolhidos em 2012. Isso faria com que os preços finais caíssem, pois quanto mais tempo a mercadoria fica parada maior o custo de estoque, e quanto maior o custo de estoque maior o preço final dos produtos.

Por fim, como as hidrovias apresentam os menores custos de fretes, comportam uma elevada capacidade de carga e os riscos de acidentes são praticamente zero é indispensável que ocorram investimentos nessa área. Maiores investimentos em hidrovias através de planos de desenvolvimento que tenham como propósito reduzir os gargalos acaba barateando os custos de fretes, ou seja, o preço final dos produtos se torna mais barato, aumentando assim nossa capacidade de competição com os demais países.

---

<sup>35</sup> Rebelo, J. Logística de Carga no Brasil "Como reduzir Custos Logísticos e Melhorar Eficiência?". **Sumário Executivo** – The World Bank.

## 7. CONCLUSÃO

A partir dos estudos realizados verifica-se a importância que o Custo Brasil tem sobre a economia brasileira, principalmente sobre o setor da indústria de transformação ficando clara a necessidade de implantação de muitas reformas para que o país possa competir aos níveis internacionais.

Os bens produzidos pela indústria de transformação brasileira saem por um preço em torno de 25% mais caro que no restante do mundo, o que mostra a dificuldade enfrentada pelos empresários brasileiros em termos de concorrência mundial.

A principal barreira para o crescimento e desenvolvimento desse setor é a elevada carga tributária devido a grande quantidade de tributos que o recaem sobre o setor devido a esse possuir uma vasta cadeia de produção e as elevadas alíquotas dos tributos. Sendo assim, o principal objetivo para que as empresas consigam crescer é a redução da carga, onde num primeiro momento pode gerar uma redução da arrecadação do governo, porém devido ao estímulo ao setor, a produção tenderá a aumentar concomitantemente com o nível de emprego e de renda dos trabalhadores, onde através disso o governo atingirá um bom nível de arrecadação.

Seguindo a carga tributária o segundo fator de maior relevância é o valor da taxa de juros e o alto *spread* bancário que acaba dificultando a captação dos recursos impossibilitando assim novos investimentos.

Pode-se identificar também através do trabalho que algumas políticas vêm sendo adotadas, o que mostra a conscientização e preocupação do governo em todas as esferas com os problemas gerados pelo Custo Brasil.

Portanto, é forçoso reconhecer que uma política nacional de redução dos componentes do Custo Brasil depende da atuação efetiva e eficaz das três esferas de governo: Federal, Estadual e Municipal, como também da interação entre os poderes Executivo e Legislativo e da priorização dos setores produtivos em reduzir os custos internos naquilo que lhes couber.

Sendo assim, através das medidas implantadas pelo governo brasileiro com propósito de reduzir o Custo Brasil, é necessário que os empresários desfrutem dessas oportunidades para aumentar seus investimentos e repassar ao preço final

as reduções de seus custos, a partir disso, com um custo e um preço final de venda menor é possível que os produtos brasileiros consigam concorrer com maior eficiência nos mercados internacionais.

A partir da premissa que o governo procure extinguir os gargalos enfrentados pela economia brasileira e os empresários aproveitem as oportunidades para expandir seus negócios, seria ideal que aconteça parcerias público-privadas onde o governo concederia os investimentos em setores estratégicos as empresas privadas fornecendo a essas empresas alguns benefícios futuros para que elas possam se desenvolver sem problemas aumentando assim nossa capacidade produtiva..

Portanto, para que o Custo Brasil seja extinto algumas medidas como a simplificação da estrutura tributária; a redução das taxas de juros e do *spread* bancário para que novos investimentos aconteçam; tomar como base o que ocorre nos países desenvolvidos na questão de infraestrutura para que o escoamento dos produtos brasileiros ocorra de maneira mais eficiente; devem ser praticadas de imediato para que num horizonte de médio e longo prazo os resultados apareçam e as indústrias brasileiras se desenvolvam ajudando assim no crescimento do PIB, na geração de emprego, na arrecadação do governo e na melhoria na qualidade de vida da população.

## REFERÊNCIAS

AAPSA. Pesquisa do 1º Fórum internacional de Saúde. Anexado em: <http://exame.abril.com.br/gestao/noticias/25-das-empresas-querem-reduzir-gastos-com-saude?page=2>. Acesso em 07/11/2013.

ABIMAQ. Custo Brasil.Portal Abimaq. Disponível em: <http://www.camaras.org.br/site.aspx/Detalhe-Noticias-SRPR?codNoticia=+P9Fd66+Bw8=>. Acesso em: 14/10/2013.

ADMINISTRAÇÃO DO CAPITAL DE GIRO. Disponível em: <http://www.artigonal.com/financas-artigos/administracao-do-capital-de-giro-987773.html>. Acesso em: 31/10/2013.

AGÊNCIA BRASIL. **Redução de energia aumentará a competitividade, diz presidenta Dilma.** Disponível em: <http://sindmetal.org.br/11/09/2012/reducao-de-energia-aumentara-a-competitividade-diz-presidenta-dilma/>. Acesso em 01/11/2013.

ANEEL. **ANEEL anuncia redução das tarifas de energia elétrica.** Disponível em: [http://www.aneel.gov.br/aplicacoes/noticias/Output\\_Noticias.cfm?Identidade=6426&id\\_area=90](http://www.aneel.gov.br/aplicacoes/noticias/Output_Noticias.cfm?Identidade=6426&id_area=90). Acesso em: 12/11/2013.

BANCILON, D. Redução de encargo sobre a folha de pagamento é estendida para 14 setores. Brasília: **Correio Brasiliense**. Disponível em: [http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2013/04/06/internas\\_economia.368126/educao-de-encargo-sobre-a-folha-de-pagamento-e-estendida-para-14-setores.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2013/04/06/internas_economia.368126/educao-de-encargo-sobre-a-folha-de-pagamento-e-estendida-para-14-setores.shtml). Acesso em: 12/11/2013.

BRASILCOMEX. Custo Brasil. Disponível em: [http://www.brasilcomex.net/artigo\\_integra.asp?cd=17](http://www.brasilcomex.net/artigo_integra.asp?cd=17). Acesso em: 14/10/2013.

CSCMP's Definition of Logistics Management. Disponível em: <http://cscmp.org/about-us/supply-chain-management-definitions>. Acesso em: 05/11/2013.

ENAP. Premiado no 17º Concurso Inovação, Porto sem Papel é divulgado na França. Disponível em:

[http://www.enap.gov.br/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1824](http://www.enap.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=1824). Acesso em 13/11/2013.

EPE. **Balanço Energético Nacional**. Brasília, Ministério de Minas e Energia. Disponível em: [https://ben.epe.gov.br/downloads/S%C3%ADntese%20do%20Relat%C3%B3rio%20Final\\_2013\\_Web.pdf](https://ben.epe.gov.br/downloads/S%C3%ADntese%20do%20Relat%C3%B3rio%20Final_2013_Web.pdf). Acesso em: 01/11/2013.

FECOMÉRCIO/PR. **Análise Conjuntural da Economia e do Comércio**. Curitiba, n.60, p.19, Setembro,2013.

FIESP, FIRJAN . **Proposta para um Brasil mais competitivo: Energia, Logística, Banda Larga e Educação**. Disponível em: <http://www.firjan.org.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908CEC33B2BA9F0133FBB6B55B095F>. Acesso em 13/11/2013.

FIESP. **Carga Extra na Indústria Brasileira, Parte 3 – Custos de Custos extras de serviços a funcionários devido a deficiências dos serviços públicos**. Disponível em: [www.fiesp.com.br/arquivo-download/?id=4798](http://www.fiesp.com.br/arquivo-download/?id=4798). Acesso em 14/10/2013.

FIESP. “**Custo Brasil**” e a taxa de câmbio na competitividade da indústria de transformação brasileira. São Paulo: DECONTEC – Departamento de Competitividade e Tecnologia. 2013. 29-66 p. Relatório Técnico.

FIESP. **Carga Extra na Indústria Brasileira Parte 1 – Custos do Sistema Tributário**. São Paulo, Setembro, 2011. Disponível em: <http://www.fiesp.com.br/indices-pesquisas-e-publicacoes/carga-extra-na-industria-brasileira-parte-1-custos-do-sistema-tributario/> .Acessado em: 14/10/2013.

FIESP. **Carga Extra na Indústria Brasileira Parte 2 – Custos com Logística**. Disponível em: <http://www.fiesp.com.br/indices-pesquisas-e-publicacoes/carga-extra-na-industria-brasileira-parte-2-custos-com-logistica/>. Acesso em 14/10/2013.

FIESP. **Juros em Cascata sobre Capital de Giro**. Disponível em: <http://www.fiesp.com.br/indices-pesquisas-e-publicacoes/juros-em-cascata-sobre-o-capital-de-giro-o-impacto-sobre-a-industria-brasileira/>. Acesso em: 14/10/2013.

FIRJAN. **Quanto Custa a Energia Elétrica para a Indústria no Brasil**. Rio de Janeiro, n.8, Agosto, 2011. Disponível em:

<http://www.firjan.org.br/data/pages/2C908CEC30E85C950131B3B6A4A069BE.htm>. Acesso em 01/11/2013.

FONSECA, J, W, F. **Elaboração e Análise de Projetos**. Aspectos Técnicos. São Paulo: Atlas, 2012. p 86.

GRUPO SKILL. Projeto de lei 321/2012: um regime tributário diferenciado para Startups. Disponível em: <http://blogskill.com.br/projeto-de-lei-3212012-um-regime-tributario-diferenciado-para-startups/#.UoOT93A3vjw>. Acesso em 12/11/2013.  
[http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2013/04/06/internas\\_economia,368126/r\\_educacao-de-encargo-sobre-a-folha-de-pagamento-e-estendida-para-14-setores.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2013/04/06/internas_economia,368126/r_educacao-de-encargo-sobre-a-folha-de-pagamento-e-estendida-para-14-setores.shtml). Acesso em: 12/11/2013.

IBPT. **Quantidade de Normas Editadas no Brasil: 25 anos da Constituição Federal de 1988**. Disponível em: <https://www.ibpt.org.br/img/uploads/novelty/estudo/1272/NormasEditadas25AnosDaCFIBPT.pdf>. Acesso em: 30/10/2013.

JUNIOR, N, F.; “ **Brasil: um país sem logística?**”. VII Encontro de Logística e Transporte. Disponível em: [http://www.anut.org/downloads/Apresentacao\\_Trabalhos/FIESP\\_21e21\\_2012/03\\_Logistica/02\\_Sala1\\_Nelson\\_Fernandes\\_2105\\_Logistica\\_1400h.pdf](http://www.anut.org/downloads/Apresentacao_Trabalhos/FIESP_21e21_2012/03_Logistica/02_Sala1_Nelson_Fernandes_2105_Logistica_1400h.pdf). Acesso em: 05/11/2013.

MARIN, D.C. **Burocracia trava comércio exterior**. Disponível em: <http://economia.estadao.com.br/noticias/economia-geral,burocracia-trava-comercio-externo,168578,0.htm>. Acesso em: 13/11/2013.

MASSALI, F. **Dilma anuncia desoneração de todos os produtos da cesta básica**. Disponível em: <http://agencia-brasil.jusbrasil.com.br/politica/103989410/dilma-anuncia-desoneracao-de-todos-os-produtos-da-cesta-basica?ref=home>. Acesso em: 12/11/2013.

MENDES, P. **Dilma confirma redução na conta de luz e critica 'pessimistas'**. Disponível em: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/01/dilma-confirma-reducao-na-conta-de-luz-e-critica-pessimistas.html>. Acesso em: 13/11/2013.

Plano Brasil Maior. Situação do conjunto de medidas. Disponível em: <http://www.brasilmaior.mdic.gov.br/images/data/201211/2f197bbf4dfd7e05c57703fd75673ec2.pdf>. Acesso em: 12/11/2013.

REBELO, J. “Como reduzir Custos Logísticos e Melhorar Eficiência?”. **Sumário Executivo** – The World Bank Disponível em: <http://siteresources.worldbank.org/BRAZILINPOREXTN/Resources/3817166-1323121030855/JorgeRebelo.pdf?resourceurlname=JorgeRebelo.pdf>. Acesso em: 28/10/2013.

REZENDE, F. **Finanças Públicas**. 2.ed, São Paulo. Alternativas de Financiamento dos Encargos do Governo, Cap 7. 156p.

RODRIGUES, J.R.A.; SOARES, J.M.; CASTRO, K.P. Avaliação da estrutura e do desempenho do sistema tributário Brasileiro. **Livro branco da tributação Brasileira**. Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), 2013. 18-20p.

ROTH, J.L **Por que não crescemos como outros países?: Custo Brasil**. 1.ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

SANTANA, V. **Carga Tributária no Brasil**. Curitiba: Federação do Comércio do Paraná, 2008.

SANTOS, C.G. **Por que a taxa de juros no Brasil é tão alta?**. Disponível em: [http://www.brasileconomico.ig.com.br/noticias/por-que-a-taxa-de-juros-no-brasil-e-tao-alta\\_114292.html](http://www.brasileconomico.ig.com.br/noticias/por-que-a-taxa-de-juros-no-brasil-e-tao-alta_114292.html). Acesso em: 31/10/2013.

SECRETARIA DO ESPECIAL DOS PORTOS - SEP. **PSP – Porto Sem Papel**. Disponível em: [http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/porto-sem-papel/pag\\_inicial](http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/porto-sem-papel/pag_inicial). Acesso em: 13/11/2013.