

OS TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS NAS OPERAÇÕES LOGÍSTICAS DAS EMPRESAS EXPORTADORAS DO SUL DE SANTA CATARINA*

Ricardo Alves Colonetti¹ - ricardocolonetti@hotmail.com

Julio Cesar Zilli¹ - zilli42@hotmail.com

¹Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC
Santa Catarina/ Brasil

* Submissão em: 05/06/2015

Aceito em: 03/01/2016

RESUMO

O artigo tem como objetivo analisar a utilização de terminais retroportuários nas operações logísticas das empresas exportadoras do Sul de Santa Catarina. Metodologicamente, caracterizou-se como uma pesquisa descritiva quanto aos fins e bibliográfica e de campo quanto aos meios de investigação. A amostra foi composta por 12 empresas exportadoras que responderam o questionário encaminhado, via *e-mail*, aos gerentes dos departamentos de logística e exportação. Verificou-se que 10 empresas utilizam os serviços de terminais retroportuários, sendo organizações de médio e grande porte, pertencentes a setores diversificados (alimentício, cerâmico, metalmeccânico e químico) e que atuam há mais de 10 anos no mercado internacional, obtendo faturamento superior a US\$ 1 milhão, ao ano, com exportações. Entre os benefícios destacam-se a redução dos custos logísticos e a agilidade nos processos de exportação.

Palavras chave: Terminal Retroportuário, Exportação, Gestão Logística.

BACKWARD-PORT TERMINALS IN LOGISTICS OPERATIONS OF EXPORTING COMPANIES IN THE SOUTH OF SANTA CATARINA

ABSTRACT

This study aims to analyze use of backward-port terminals in logistics operations of exporting companies in the south of Santa Catarina. Methodologically, it was characterized as a descriptive research in its purposes and bibliographical and field research by the means. The sample consisted of 12 exporting companies who answered the questionnaire sent by e-mail, to managers of logistics and export departments. It was found that 10 companies use the backward-port terminals services, being medium and large organizations belonging to diverse sectors (food, ceramic, metal-mechanical and chemical) and acting for over 10 years in the international market, obtaining top billing to US \$ 1 million per year with exports. Among the benefits are highlighted reduction of logistics costs and agility in export process.

Keywords: Backward-port Terminal, Export, Logistics Management.

1 INTRODUÇÃO

Em meio à competição nos mercados globais, as empresas que operam no comércio internacional buscam soluções que as proporcionem vantagens competitivas e, conseqüentemente, aumentem os seus lucros. Nesse sentido, os gestores das áreas de logística e exportação, têm se mobilizado para superar as diversas ineficiências que fazem das operações logísticas brasileiras onerosas e impactam diretamente no preço final dos produtos, muitas vezes, tornando-os menos competitivos (BOWERSOX; CLOSS, 2004).

No Brasil, nos últimos 10 anos, segundo o Instituto de Logística e *Supply Chain*, os custos logísticos, considerando transporte, estoque e armazenagem, equivaleram à média de 8% em relação à receita líquida das empresas (ILOS, 2014). Outro estudo, realizado pela Fundação Dom Cabral, aponta que, em 2014, os custos logísticos representaram 11,2% da receita das empresas brasileiras (FDC, 2014).

Segundo as pesquisas, os elevados custos logísticos brasileiros são atribuídos a diversos fatores: ineficiência operacional nos portos; precariedade de equipamentos e das estradas; má distribuição da matriz de transporte, com foco no transporte rodoviário; falta de infraestrutura adequada; escassez de mão de obra especializada; dentre outros (FDC, 2014). Isso impacta diretamente no chamado “custo Brasil”, dificultando a competitividade das empresas brasileiras no mercado externo.

A microrregião de Criciúma, assim como a região sul de Santa Catarina, apresenta uma economia diversificada, com diversas empresas que direcionam parte de sua produção ao mercado externo. Entretanto, nem sempre, essas organizações dispõem de estrutura física, equipamentos ou *know-how* adequados para desempenhar as operações logísticas de exportação, preferindo contratar os serviços de empresas especializadas.

Neste cenário, surgem instalações como as estações aduaneiras de interior, terminais intermodais e centros de cargas, que oferecem diversos serviços logísticos. Acrescentam-se às referidas instalações, os terminais retroportuários que, ao oferecerem serviços especializados, vêm atraindo a atenção das empresas, apresentando-se como opções para proporcionar eficácia operacional e redução de custos logísticos (LOPEZ, 2000).

Neste contexto, este estudo tem como objetivo analisar a utilização de terminais retroportuários nas operações logísticas das empresas exportadoras da microrregião de Criciúma/SC. Para tal, foi dividido em cinco seções, incluindo esta seção introdutória. A segunda seção aborda os terminais retroportuários; a terceira apresenta a metodologia da pesquisa; a quarta se dedica à apresentação e discussão dos resultados; e, por fim, a quinta

seção traz as considerações finais.

2. TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS

No Brasil, a primeira menção acerca de terminal retroportuário é encontrada no Regulamento Aduaneiro de 1985 (BRASIL, 1985). A partir dele, não tardou para que o primeiro terminal retroportuário fosse implantado. A Multiterminais foi a empresa responsável pelo empreendimento, construído em área contígua ao porto do Rio de Janeiro, no ano de 1986 (MULTITERMINAIS, 2014).

Os terminais retroportuários são recintos situados em zona secundária, na retroárea portuária (retroporto), ou seja, fora da zona portuária (zona primária), controlados por empresas particulares, nos quais são depositadas mercadorias importadas ou para a exportação. Essas instalações podem ser alfandegadas (homologadas pela Receita Federal) e podem operar mercadoria a granel ou carga especial, desde que autorizadas pela Receita Federal. Podem ser exclusivamente de exportação ou importação ou, ainda, operar em ambos os sentidos. Entretanto, na importação, a carga deve estar em contêineres, reboques ou semirreboques (BRASIL, 1989; 1996; 2002a; 2009).

Conforme Rocha (2001, p. 110) os terminais retroportuários estão aptos a prestar diversos serviços:

Além dos serviços inerentes às operações aduaneiras, podem ser prestados [...] os seguintes serviços conexos, além de outros complementares à movimentação e armazenagem de mercadorias: estadia de veículos e unidades de carga, pesagem, limpeza e desinfecção de veículos, fornecimento de energia, retirada de amostras, lonamento e deslonamento, colocação de lacres, expurgo e reexpurgo, unitização e desunitização de cargas, marcação, remarcação, numeração e renumeração de volumes (para efeito de identificação comercial), etiquetagem, marcação e colocação de selos fiscais em produtos importados, com vistas ao atendimento de exigências da legislação nacional ou do adquirente, consolidação e desconsolidação documental.

Os terminais retroportuários podem ser públicos ou privados: quando privados, se limitam a realizar operações e/ou armazenar mercadorias advindas da empresa proprietária ou de terceiros autorizados pela mesma; e, quando públicos, geralmente, são administrados por uma empresa de logística que presta serviços a terceiros interessados (RODRIGUES, 2003). Os terminais públicos são mais comuns, possibilitando que as empresas que buscam soluções logísticas diferenciadas ou especializadas utilizem os seus serviços. Logicamente, tanto os clientes que procuram um terminal, quanto o terminal que presta os serviços, objetivam a obtenção de lucros.

Um terminal retroportuário pode ser habilitado, pela Receita Federal, para atuar como

Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX). Neste caso, mesmo não sendo alfandegado, o terminal situado em zona secundária se torna apto a realizar o despacho aduaneiro de exportação (BRASIL, 2002b). Segundo Rocha (2001, p. 130), a vantagem do REDEX:

[...] é a de um grupo de exportadores ou uma empresa que preste serviços de transporte para exportadores, podem conseguir um local que atendendo a seus interesses, que se preste à realização de despacho aduaneiro de exportação e seja de um custo baixo, não prescindindo assim de um terminal de uso público ou uma instalação portuária (ou aérea), sendo que a mercadoria assim despachada iria em trânsito aduaneiro até o ponto de embarque no veículo que irá transportar a mercadoria para o exterior.

Diante do exposto, pode-se afirmar ainda que os terminais retroportuários, ao prestarem seus serviços, em zona retroportuária, atuam como apoio às operações dos portos, muitas vezes congestionados por excesso de carga e ineficiência operacional. Um terminal retroportuário alfandegado ou REDEX, por exemplo, contribui para tornar uma operação de exportação mais ágil, uma vez que, a carga ingressará na zona portuária apenas para seguir os trâmites de embarque e já desembaraçada (liberada pela fiscalização aduaneira). Ademais, os terminais proporcionam menor fluxo de movimentação de cargas nos portos, podendo inclusive servir como uma extensão dos mesmos, armazenando contêineres e outras cargas (LOPEZ, 2000; RODRIGUES, 2003).

3 METODOLOGIA

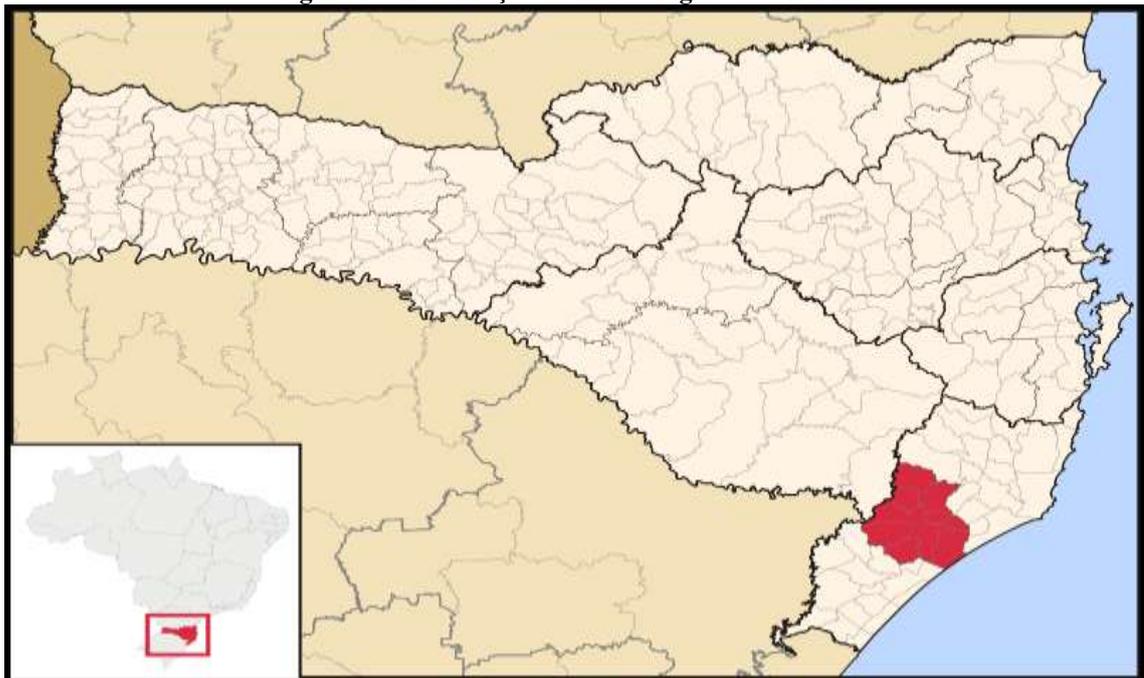
Metodologicamente, quanto aos fins, este estudo se caracteriza como uma pesquisa descritiva. As pesquisas descritivas objetivam descrever as características de determinada população ou fenômeno (idade, sexo, nível de escolaridade, hábitos, opiniões, etc.) ou estabelecer relações entre variáveis. Uma das características deste tipo de pesquisa é a utilização de técnicas padronizadas de coleta de dados, como o questionário (GIL, 2002). Desta forma, o presente estudo descreveu as características das empresas exportadoras da microrregião de Criciúma, que utilizam os serviços de terminais retroportuários, verificando seus perfis e suas percepções acerca da utilização dos referidos terminais.

Quanto aos meios de investigação, trata-se de uma pesquisa bibliográfica e de campo. A pesquisa bibliográfica é desenvolvida por meio de fontes secundárias como livros, artigos, revistas, jornais, etc., contemplando as publicações anteriores acerca do objeto de estudo em questão. A pesquisa bibliográfica está presente em praticamente todos os estudos realizados e, geralmente, antecede a pesquisa de campo. Ressalta-se, entretanto, que existem alguns

estudos exclusivamente bibliográficos. A pesquisa de campo, por sua vez, baseia-se em fontes primárias de dados, sendo realizada junto à população ou amostra estudada (GIL, 2002; LAKATOS; MARCONI, 2003).

Segundo Gil (2002), em uma pesquisa é necessário que seja determinada a população a ser estudada, pois a partir dela o pesquisador decidirá se o estudo envolverá a sua totalidade (censo) ou uma parte determinada (amostra). Valendo-se da afirmação do autor, a população do estudo corresponde às empresas exportadoras da microrregião de Criciúma/SC. A microrregião de Criciúma é uma das três microrregiões que compõem a mesorregião Sul do estado de Santa Catarina, sendo composta por 11 municípios: Balneário Rincão, Cocal do Sul, Criciúma, Forquilha, Içara, Lauro Müller, Morro da Fumaça, Nova Veneza, Siderópolis, Treviso e Urussanga, de acordo com a Figura 1.

Figura 1 – Localização da microrregião de Criciúma



Fonte: Abreu (2006)

A população da pesquisa foi delimitada a partir da relação de empresas exportadoras do estado de Santa Catarina, referente ao ano de 2013, disponível no endereço eletrônico do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Utilizando um editor de planilhas, as 1.512 empresas exportadoras catarinenses foram filtradas de modo a se obter apenas as empresas sediadas na microrregião de Criciúma, correspondendo a um total de 101 empresas.

Em seguida, foi aplicado um novo filtro, considerando apenas as empresas que obtiveram um faturamento de exportação superior a US\$ 1 milhão, totalizando 27 empresas. Todavia, o número foi reduzido para 26 empresas (conforme apresentado no Quadro 1), uma vez que, uma delas possuía duas razões sociais (matriz e filial). Os filtros foram aplicados, pois, segundo Lakatos e Marconi (2003), seja pela escassez de recursos (financeiros, humanos, etc.) ou pelo limitado espaço de tempo para a realização de uma pesquisa, nem sempre é possível investigar todos os componentes do universo pesquisado (população). Devido a isso, o pesquisador se utiliza do método da amostragem que permite, por meio de um número reduzido de componentes, alcançar resultados que expressem a totalidade.

Quadro 1 – Procedimento de amostragem

Faturamento com exportações	Localização	Nº Empresas	Total
US\$ 50 milhões	Forquilha	1	1
US\$ 10 e 50 milhões	Nova Veneza	2	4
	Cocal do Sul	1	
	Criciúma	1	
US\$ 1 e 10 milhões	Criciúma	11	21
	Forquilha	1	
	Içara	5	
	Morro da Fumaça	2	
	Nova Veneza	1	
	Siderópolis	1	
TOTAL			26

Fonte: Brasil (2014)

Para a coleta de dados optou-se pela utilização de um questionário, composto por 30 questões (abertas e fechadas). O questionário foi estruturado em duas partes: a primeira objetivando identificar o perfil das empresas e a segunda com propósito de perceber a opinião dos gestores acerca da utilização dos serviços de terminais retroportuários.

Definida a amostra e o instrumento de coleta de dados, foi aplicada a pesquisa junto as 26 empresas pré-selecionadas. O questionário foi encaminhado, via *e-mail*, aos responsáveis pelas áreas de logística ou de exportação, sendo definido um prazo de 15 dias para que os mesmos retornassem com as respostas. Finalizado o prazo, 12 empresas responderam os questionamentos. Nesse momento, pode-se observar que 10 das 12 empresas utilizavam os serviços de terminais retroportuários. Após, realizou-se a tabulação dos dados, dando um prazo extra de três dias, uma vez que, alguma empresa poderia responder o instrumento de pesquisa após o prazo estipulado. Porém, isso não aconteceu.

4 RESULTADOS

Esta seção apresenta os resultados obtidos por meio da coleta de dados junto à amostra de empresas exportadoras da microrregião de Criciúma. Assim como a pesquisa, a seção está dividida em duas subseções: a primeira abordando o perfil das empresas da amostra e a segunda voltada às percepções dos gestores acerca da utilização dos serviços de terminais retroportuários.

4.1 PERFIL DAS EMPRESAS

Com relação à primeira parte da pesquisa, que buscava conhecer o perfil das empresas, derivou-se o Quadro 2, apresentando as principais características.

Quadro 2 – Perfil das empresas pesquisadas

Setor	Porte	Faturamento com exportações	Tempo no mercado externo	Localização	Utiliza TR?	Sse tor
Alimentício	Grande	US\$ 1 e 10 milhões	10 a 20 anos	Içara	Sim	2
	Grande	US\$ 10 a 50 milhões	> 30 anos	Nova Veneza	Sim	
Cerâmico	Grande	US\$ 10 a 50 milhões	> 30 anos	Cocal do Sul	Sim	4
	Grande	US\$ 1 e 10 milhões	> 30 anos	Criciúma	Sim	
	Médio	US\$ 1 e 10 milhões	10 a 20 anos	Criciúma	Sim	
	Médio	US\$ 1 e 10 milhões	20 a 30 anos	Morro da Fumaça	Sim	
Metalmeccânico	Médio	US\$ 1 e 10 milhões	10 a 20 anos	Criciúma	Sim	2
	Médio	US\$ 1 e 10 milhões	10 a 20 anos	Nova Veneza	Sim	
Químico	Grande	US\$ 1 e 10 milhões	10 a 20 anos	Criciúma	Sim	4
	Médio	US\$ 1 e 10 milhões	10 a 20 anos	Içara	Sim	
	Médio	US\$ 1 e 10 milhões	10 a 20 anos	Içara	Não	
	Médio	US\$ 1 e 10 milhões	10 a 20 anos	Morro da Fumaça	Não	
TOTAL						12

Fonte: Dados da pesquisa (2014)

Observa-se que os setores participantes da pesquisa foram: alimentício (16,67%), cerâmico (33,33%), metalmeccânico (16,67%) e químico (33,33%). Esses setores são os que mais se destacam na economia sul catarinense, juntamente com o setor têxtil e de extração mineral, conforme dados apresentados pela Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC, 2014).

Quanto ao porte das empresas, sete (58,33%) são de médio porte e cinco (41,67%) são de grande porte. Com relação ao faturamento com exportações, 10 empresas (83,33%) faturam entre US\$ 1 e 10 milhões, enquanto duas empresas (16,67%) faturam entre US\$ 10 e

50 milhões (BRASIL, 2014).

No que diz respeito à localização das empresas participantes da pesquisa, quatro estão sediadas em Criciúma (33,33%), três em Içara (25%), duas em Nova Veneza (16,67%), duas em Morro da Fumaça (16,67%) e uma em Cocal do Sul (8,33%). Criciúma é maior cidade da região sul de Santa Catarina, possuindo uma economia diversificada, fato que ajuda a explicar o maior número de empresas na amostra e também entre aquelas que responderam o questionário.

Com relação ao tempo de atuação no mercado externo, observa-se que oito empresas (67,67%) possuem entre 10 e 20 anos de atuação; três empresas (25%) exportam a mais de 30 anos; e uma empresa (8,33%) possui entre 20 e 30 anos de atuação no exterior. Nenhuma empresa da amostra atua no mercado externo há menos de 10 anos.

Da amostra de 12 empresas, 10 responderam utilizar os serviços de terminais retroportuários (83,33%), enquanto as duas restantes (16,67%), conhecem os serviços disponibilizados pelos terminais e pretendem utilizá-los, futuramente. O fato de 10 empresas, das 12 participantes da pesquisa, utilizarem os serviços dos terminais retroportuários, bem como o fato das duas empresas restantes cogitarem a utilização futura de tais recintos, demonstra que os gestores estão preocupados em buscar soluções logísticas, para serem mais competitivos e lucrativos (BOWERSOX; CLOSS, 2004).

Com relação ao perfil das duas empresas que não utilizam os serviços de terminais retroportuários, observa-se que ambas atuam no setor químico, são de médio porte, possuem entre 10 e 20 anos de atuação no mercado externo e faturamento entre US\$ 1 e 10 milhões.

4.2 PERCEPÇÕES ACERCA DA UTILIZAÇÃO DE TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS

Com relação à percepção dos gestores, acerca da relação entre a utilização dos terminais retroportuários e os fatores competitivos em suas exportações, destaca-se que houve unanimidade, entre os mesmos, ao afirmarem que a relação é positiva, ou seja, os terminais retroportuários proporcionam vantagens competitivas. Para os gestores, essa relação positiva é explicada de forma simples: caso as próprias empresas fossem realizar todo o processo, necessitariam reformular algumas operações, contratar ou especializar funcionários, investir em infraestrutura e equipamentos, etc. Tais ações demandariam tempo e dinheiro e os gestores estimam que os custos para as empresas manterem as estruturas criadas seriam maiores do que aqueles contratados junto aos terminais.

A Tabela 1 foi derivada do questionamento acerca do principal motivo que levou cada

empresa a utilizar os serviços dos terminais retroportuários.

Tabela 1 – Facilitador logístico para a utilização dos terminais retroportuários

Alternativas	Qtd.	%
Acesso e localização	1	10%
Equipamentos e infraestrutura	2	20%
Espaço físico para armazenagem	3	30%
Mão de obra e serviços especializados	4	40%
Total	10	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2014).

Os apontamentos dos gestores colaboram na percepção das deficiências das organizações, em exportar sua produção. Essas empresas se concentram em produzir (*core business*) e buscam solucionar suas debilidades, neste caso de logística, terceirizando algumas atividades. Nesse sentido, buscam os serviços oferecidos pelos terminais retroportuários.

Um exemplo são as empresas do segmento cerâmico que utilizam os terminais retroportuários para ovação de contêineres. Desse modo, podem enviar as cargas, em paletes, até o terminal contratado, no qual os contêineres são estufados. Essa operação traz um ganho duplo às empresas: 1) dispensa a contratação de frete para transportar os contêineres vazios dos terminais até a fábrica; 2) dispensa investimentos em infraestrutura própria para ovação de contêineres: rampas, plataformas, áreas para armazenagem e movimentação, equipamentos específicos, etc.

A Tabela 2 destaca os serviços utilizados pelas empresas. Por se tratar de uma questão de múltipla escolha ocorreram 34 sinalizações.

Tabela 2 – Serviços utilizados nos terminais retroportuários

Alternativas	Qtd.	%
Movimentação e transporte de contêineres	11	32%
Armazenagem e monitoramento de contêineres	10	29%
Unitização e desunitização contêineres	7	21%
Retirada de contêiner vazio	2	6%
Vistoria ou inspeção da carga	2	6%
Outro(s)	2	6%
Total	34	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2014).

Rememorando os resultados da pesquisa do Instituto de Logística e *Supply Chain*, percebe-se que os serviços mais utilizados nos terminais retroportuários são aqueles que representam maior parcela na formação dos custos logísticos: transporte, estoque e armazenagem (ILOS, 2014).

Cabe ressaltar, que esses serviços estão divididos nas várias etapas do processo logístico, desde o seu início, com a retirada de um contêiner vazio no terminal, por exemplo, passando pelo transporte, armazenagem, movimentação e liberação das cargas, conforme explicitado por Rocha (2001). Ademais, alguns terminais oferecem serviços personalizados, adequando-se as necessidades dos seus clientes.

Com relação aos benefícios observados por meio da utilização dos terminais retroportuários, foram destacados os seguintes aspectos, de acordo com a Tabela 3. Por se tratar de uma questão de múltipla escolha ocorreram 26 sinalizações.

Tabela 3 – Benefícios na utilização dos terminais retroportuários

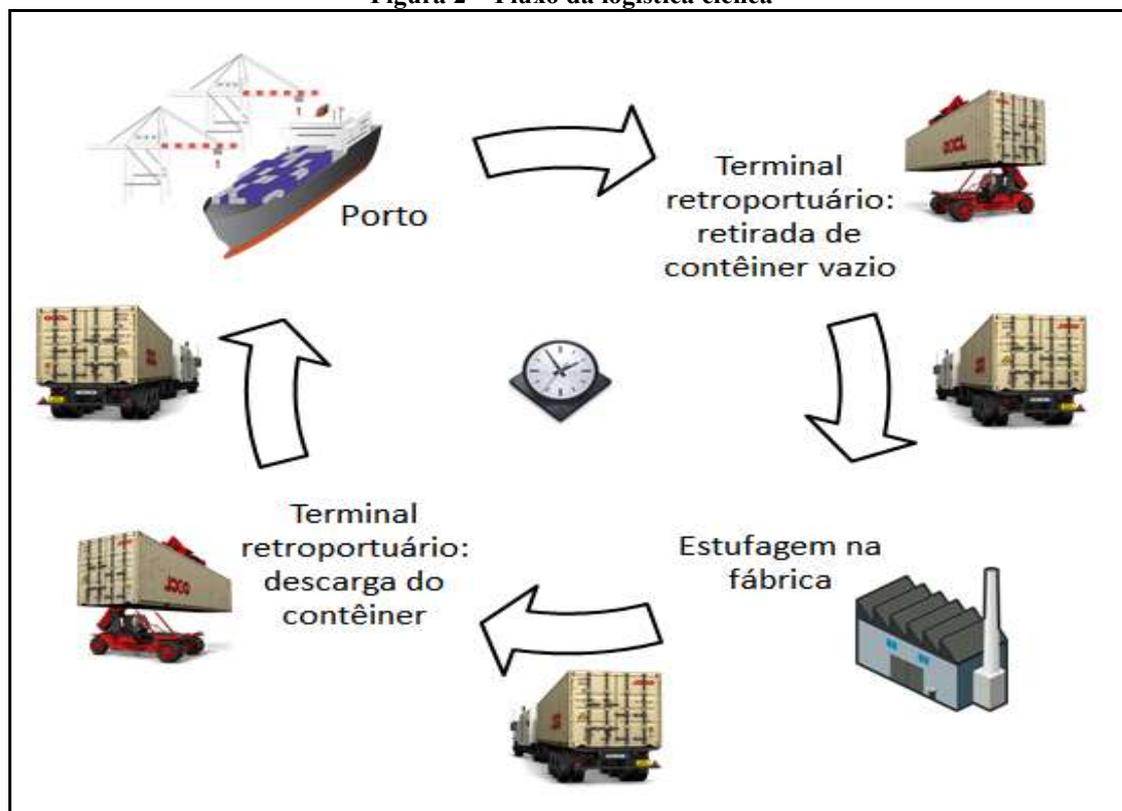
Alternativas	Qtd.	%
Agilidade no despacho aduaneiro	6	23%
Maior aproveitamento da unitização de cargas	6	23%
Redução no custo de transporte	6	23%
Redução no custo de armazenagem	4	15%
Menor tempo na movimentação de cargas	4	15%
Total	26	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2014).

Os gestores enfatizaram a possibilidade da utilização do Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX), que permite o despacho aduaneiro em recintos não alfandegados, possibilitando às empresas manterem suas cargas por menor tempo nas áreas retroportuária e portuária, ocasionando redução de custos com armazenagem e com a liberação da carga. Ao encontro dessa questão, estão os comentários de Rocha (2001) com relação às vantagens advindas da utilização do REDEX.

O gestor de uma empresa do setor alimentício realizou um relato que resume os benefícios percebidos em todo o processo logístico. O profissional descreveu a possibilidade da aplicação de uma “logística cíclica”, como pode ser observado na Figura 2.

Figura 2 – Fluxo da logística cíclica



Fonte: Elaborado pelos autores com base nos dados da pesquisa (2014)

O benefício deste ciclo se refere à redução do custo de transporte, pois a operação é efetuada de forma na qual o transportador retira o contêiner vazio no terminal, efetua a estufagem do contêiner na fábrica, descarrega-o estufado no terminal (onde permanece até ser enviado, ao porto, para embarque) e, em seguida, carrega um novo contêiner vazio, perfazendo o mesmo ciclo logístico. Essa prática evita filas, reduz (ou elimina) atrasos e, conseqüentemente, perdas financeiras.

A Tabela 4 apresenta os principais problemas ocorridos com as cargas depositadas em terminais retroportuários.

Tabela 4 – Problemas ocorridos em terminais retroportuários

Alternativas	Qtd.	%
Nunca tiveram problema	6	60%
Avaria da carga por manipulação inadequada	2	20%
Gargalos operacionais (filas e atrasos)	1	10%
Perdas por desastres naturais	1	10%
Total	10	100%

Fonte: Dados da pesquisa (2014).

Como se pode observar, mais da metade das empresas nunca tiveram problemas com a utilização dos terminais retroportuários. Ademais, expuseram o fato de que os terminais possuem sistemas de segurança e seguros para as cargas, uma vez que, atuam como fiéis depositários das mesmas. Desse modo, assumem, contratualmente, todos os prejuízos que, porventura, venham a ocorrer. Não houve menção de problemas decorrentes de roubos e extravios de carga.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As empresas utilizam os terminais retroportuários em busca de soluções logísticas que proporcionem eficácia operacional e redução dos custos logísticos, ou seja, vantagens competitivas que resultem em maiores lucros. Partindo dessa afirmação, analisou-se a utilização de terminais retroportuários nas operações logísticas de 12 empresas exportadoras componentes da amostra da microrregião de Criciúma/SC, por meio da participação dos gestores das áreas de logística e de exportação.

As empresas utilizam os serviços dos terminais retroportuários no intuito de reduzirem suas debilidades nas operações logísticas de exportação. Entre os serviços mais utilizados estão a movimentação e transporte de contêineres; a armazenagem e o monitoramento de contêineres; a unitização de contêineres; a retirada de contêiner vazio; e as vistorias ou inspeção de cargas.

Utilizando-se dos referidos serviços, os gestores que participaram da pesquisa, observaram os seguintes benefícios: possibilidade de serviços de despacho aduaneiro mais ágeis, com a utilização do REDEX; maior aproveitamento na unitização de cargas; redução do custo de armazenagem; ganhos de tempo na movimentação de cargas; e redução no custo do transporte de contêineres.

Os gestores demonstraram casos específicos das suas organizações, que superaram a percepção de benefícios, relacionando a utilização de terminais retroportuários como fator de competitividade nas exportações. Ademais, os gestores das empresas que não utilizam os serviços dos terminais retroportuários afirmaram conhecê-los, havendo interesse de utilizá-los, futuramente.

Como contribuição para novos estudos, registra-se a possibilidade de realizar pesquisas em setores econômicos específicos e/ou em outras regiões, de modo a verificar a percepção dos gestores acerca da utilização dos terminais retroportuários. Outra sugestão seria

realizar um estudo junto aos terminais, ao invés das empresas usuárias, verificando questões referentes à prestação dos serviços, por exemplo.

REFERÊNCIAS

ABREU, R. L. de. **Mapa da microrregião de Criciúma**. 2006. Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/01/SantaCatarina_Micro_Criciuma.svg>. Acesso em: 18 fev. 2014.

BRASIL. Decreto n. 91.030, de 5 de março de 1985. Aprova o Regulamento Aduaneiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 11 mar. 1985. Seção 1, p. 1. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3234231/pg-1-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-11-03-1985/pdfView>>. Acesso em: 18 fev. 2014.

BRASIL. Decreto n. 98.097, de 30 de agosto de 1989. Altera o Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto n. 91.030, de 5 de março de 1985, regulamenta dispositivos do Decreto-Lei n. 2.472, de 1º de setembro de 1988, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 31 ago. 1989. Seção 1, p. 1-3. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3621870/pg-1-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-31-08-1989/pdfView>>. Acesso em: 18 fev. 2014.

BRASIL. Decreto n. 1.910, de 21 de maio de 1996. Dispõe sobre a concessão e a permissão de serviços desenvolvidos em terminais alfandegados de uso público, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 22 mai. 1996. Seção 1, p. 1-3. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1195739/pg-1-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-22-05-1996/pdfView>>. Acesso em: 18 fev. 2014.

BRASIL. Decreto n. 4.543, de 26 de dezembro de 2002. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 27 dez. 2002a. Seção 1, p. 150-186. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/824923/pg-150-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-27-12-2002/pdfView>>. Acesso em: 18 fev. 2014.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. Instrução normativa SRF n. 114, de 31 de dezembro de 2001. Dispõe sobre a fiscalização aduaneira em Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 4 jan. 2002b. Seção 1, p. 25. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/410257/pg-25-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-04-01-2002/pdfView>>. Acesso em: 18 fev. 2014.

BRASIL. Decreto n. 6.759, de 5 de fevereiro de 2009. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 6 fev. 2009. Seção 1, p. 1-47. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/476558/pg-1-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-06-02-2009/pdfView>>. Acesso em: 18 fev. 2014.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Empresas brasileiras exportadoras e importadoras**. 2014. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=1444&refr=603>>. Acesso em: 18 fev. 2014.

BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J. **Logística empresarial: o processo de integração na cadeia de suprimentos**. São Paulo: Atlas, 2004.



FDC. Fundação Dom Cabral. **Pesquisa de custos logísticos no Brasil**. 2014.

FIESC. Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. Unidade de Política Econômica e Industrial. **Santa Catarina em dados**: 2014. Florianópolis: FIESC, 2014.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

ILOS. Instituto de Logística e Supply Chain. **Panorama ILOS: custos logísticos no Brasil – 2013**. 2014.

LAKATOS, E. M; MARCONI, M. de A. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LOPEZ, J. M. C. **Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MULTITERMINAIS. **História e grandes marcos**. 2014. Disponível em: <<http://www.multiterminais.com.br/historia-grandes-marcos>>. Acesso em: 03 ago. 2014.

ROCHA, P. C. A. **Logística e aduana**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

RODRIGUES, P. R. A. **Gestão estratégica da armazenagem**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.