



---

**FACULDADE DE TECNOLOGIA DE AMERICANA “Ministro Ralph Biasi”  
Curso Superior de Tecnologia em Gestão Empresarial**

Lucas De Oliveira Sousa

**Custo Brasil**  
**Composição e características**

Orientador: Marcos de Carvalho Dias

**Americana, SP**

**2022**



---

**FACULDADE DE TECNOLOGIA DE AMERICANA “Ministro Ralph Biasi”**  
**Curso Superior de Tecnologia em Gestão Empresarial**

Lucas De Oliveira Sousa

**Custo Brasil**  
**Composição e características**

Trabalho de Conclusão de Curso desenvolvido em cumprimento à exigência curricular do Curso Superior de Tecnologia em Gestão Empresarial, sob a orientação do Prof. Dr. Marcos de Carvalho Dias.

Área de concentração: indústria

**Americana, S. P.**

**2022**

Lucas De Oliveira Sousa

## **Custo Brasil**

### **Composição e características**

Trabalho de graduação apresentado como exigência parcial para obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Empresarial pelo CEETEPS/Faculdade de Tecnologia – FATEC/ Americana.

Área de concentração: Indústria

Americana, 01 de dezembro de 2022.

#### **Banca Examinadora:**

---

Marcos de Carvalho Dias (Presidente)  
Doutor  
Fatec Americana “Ministro Ralph Biasi”

---

Joclenes Emílio Diehl (Membro)  
Mestre  
Fatec Americana “Ministro Ralph Biasi”

---

Raquel Valentim da Cunha (Membro)  
Especialista  
Fatec Americana “Ministro Ralph Biasi”

## EPÍGRAFE

*“A verdadeira dificuldade não está em aceitar ideias novas, mas escapar das antigas.”*

**John M. Keynes**

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

**ANTT:** Agência Nacional de Transportes Terrestres

**CIESP:** Centro das Indústrias do Estado de São Paulo

**CNI:** Confederação Nacional da Indústria

**CNT:** Confederação Nacional do Transporte

**Cofins:** Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social

**FIESP:** Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

**IBGE:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**PIB:** Produto Interno Bruto

**PIS:** Programa de Integração Social

**SENAT:** Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte

**SEST:** Serviço Social do Transporte

## RESUMO

Esta monografia, aborda desde o nascimento do termo custo Brasil, até seus impactos na análise setorial. Fundamenta-se de maneira teórica desde a origem do termo “custo Brasil”, bem como parte do processo histórico por trás, passando por seus aspectos e composição de seus principais pilares, até mencionar seus impactos na sociedade, mercado e economia. Após a fundamentação, é feito uma análise setorial no setor de transportes rodoviários de carga, onde é analisado se cada pilar definido na fundamentação teórica, de fato são determinantes como um impacto no setor de transportes. Em sequência à análise setorial, é feito a conclusão, com base na fundamentação teórica e nos resultados e dados obtidos na análise setorial.

**Palavras-chave:** Industrialização; globalização; Transporte;

## **ABSTRACT**

This monograph approaches from the birth of the term Brazil cost, to its influences in the sectoral analysis. It is theoretically based from the origin of the term “Brazil cost”, as well as part of the historical process behind it, going through its aspects and composition of its main pillars, until mentioning its impacts on society, market and economy. After the theoretical references, a sectoral analysis is developed in the road freight transport sector, where it is analyzed whether each pillar defined in the theoretical foundation, in fact, are determinant as an impact on the transport sector. After the sectoral analysis, the work is concluded, based on the theoretical foundation and on the results and data obtained in the sectoral analysis.

**Keywords:** Industrialization; globalization; Transport;

## Sumário

1.	INTRODUÇÃO	8
2.	JUSTIFICATIVA	9
3.	OBJETIVO (S)	10
3.1.	Objetivo Geral	10
3.2.	Objetivo (s) Específico (s)	10
4.	METODOLOGIA	10
5.	O CUSTO BRASIL	11
5.1.	Origem do Termo	12
5.2.	Custo Brasil: composição	14
5.2.1.	Carga Tributária	14
5.2.2.	Infraestrutura	16
5.2.2.1.	Infraestrutura logística	16
5.2.3.	Violência e corrupção	17
5.2.4.	Burocracia	17
5.2.5.	Política de juros	18
5.2.6.	Inadimplência	19
5.2.7.	Encargos trabalhistas	20
6.	PRINCIPAIS IMPACTOS DO CUSTO BRASIL	21
6.1.	Impactos sobre a atividade econômica	21
6.2.	Impactos sobre o mercado	22
6.3.	Impactos sobre a sociedade	24
7.	Análise setorial	26
7.1.	Análise setorial – Carga Tributária	26
7.2.	Análise setorial – Infraestrutura Logística	27
7.3.	Análise setorial - Violência e corrupção	28
7.4.	Análise Setorial – Burocracia	29
7.5.	Análise Setorial - Política de juros e Inadimplência	29
7.6.	Análise Setorial - Encargos trabalhistas	30
8.	CONCLUSÃO	31
	<u>REFERÊNCIAS</u>	32



## 1. INTRODUÇÃO

O termo “custo”, segundo o Dicio - dicionário online de português (2022), possui alguns significados diferentes, porém em seus significados, um sentido principal é elencado: preço ou valor pago por algo.

A palavra é amplamente usada no vocabulário do cotidiano, seja empresarial ou não. Saber o que significa não é o desafio, saber como gerir que é o verdadeiro problema, ainda mais no contexto globalizado, em que a indústria compete globalmente por seu espaço.

“No ambiente da globalização, a gestão estratégica de custos surge como uma resposta para atender às demandas do sistema econômico com relação às novas perspectivas e alternativas proporcionadas pela remodelação dos mercados em um contexto de busca por melhoria contínua da competitividade.” Christian Luiz (1999)

Dentro do meio corporativo, o custo Brasil é um termo bastante difundido, principalmente nos departamentos comerciais do setor industrial. Esse termo se refere ao motivo pela distorção de preço entre o que é adquirido no Brasil e o que é adquirido fora do país, segundo a Confederação Nacional da Indústria – CNI (1998) apud. Costa & Gameiro (2005, p.2) “Custo Brasil representa os focos de ineficiência e distorções que emperram a competitividade da produção doméstica e a atratividade da inversão de capitais na economia brasileira.”.

É notório que a disparidade entre os custos, faz com que a indústria brasileira, por vezes, esteja em desvantagem com relação aos seus principais concorrentes do exterior.

O estudo presente, tem o foco de compreender os aspectos gerais do custo Brasil, e com isso compreender melhor quais são esses aspectos, que se apresentam com força no cenário industrial brasileiro, e entender, diante dos fatos sobre os aspectos, o motivo pela qual essas distorções ganham tanta força no país, e porque, estas não representam uma fraqueza na indústria global, como representa aqui.

## 2. JUSTIFICATIVA

Os impactos do custo Brasil representam danos para sociedade, não apenas aos empreendedores, donos de indústrias. Dito isso, a reflexão e o estudo acerca desse assunto, é extremamente importante. Conhecer as raízes do problema e estudando este na prática, é fundamental para se levantar hipóteses de solução.

Mesmo nos dias de hoje, o tema é latente na sociedade, no entanto, este ainda segue sem solução executada, e com isso, todo o setor industrial sofre com o com as disparidades ainda existentes.

Com a finalidade de estudar o tema a fundo, bem como apontar os aspectos do custo Brasil, suas influências na sociedade, e o estudo de um setor específico, e como os tópicos mencionados podem ajudar no combate ao custo Brasil, e por consequência, na construção de ideias para recolocar o país no rumo da industrialização.

### **3. OBJETIVO (S)**

No capítulo seguinte, serão abordados os assuntos que relativos aos objetivos almejados com o presente trabalho

#### **3.1. Objetivo Geral**

O trabalho identificará os principais aspectos do custo Brasil, e como é formado, trazendo referências: históricas, geográficas, logísticas, econômicas, políticas e comerciais, de como o custo Brasil é formado, e como esse tema afeta na eficiência e produtividade brasileira, seja na área industrial, seja no setor de serviços, que será abordado na análise setorial.

#### **3.2. Objetivo (s) Específico (s)**

- Compreender a origem dos aspectos do custo Brasil, e entender se são reversíveis ou não;
- Entender, a partir da análise setorial, se o custo Brasil também é preponderante no setor de serviços;

### **4. METODOLOGIA**

A metodologia é o estudo do método para se atingir algo, no âmbito acadêmico, a metodologia científica se faz necessária para o entendimento dos métodos praticados para o atingimento do resultado, da produção científica final. Segundo GIL (2002, p.162) “sua organização varia de acordo com as peculiaridades de cada pesquisa.”.

A metodologia aqui apresentada tem natureza qualitativa, ou seja, o resultado da pesquisa aqui apresentada não é mensurável, de forma quantificável, trata-se de um estudo social aplicado. Segundo Fontelles (2009) a forma qualitativa é mais indicada para trabalhos com finalidade social, enquanto os quantitativos são indicados para as pesquisas cujo resultado é mensurável.

Quanto ao tipo da pesquisa, trata-se de uma pesquisa explicativa, uma vez que o intuito dessa monografia é explicar o motivo por trás do objeto de estudo, para Gil (1991, p.46) “Essas pesquisas têm como preocupação central identificar os fatores que determinam ou que contribuem para a ocorrência dos fenômenos.”.

## 5. O Custo Brasil

Dentro de um contexto, onde o indivíduo busca sempre empregar suas economias da melhor forma possível, nasce a importância de uma gestão de custo eficiente, pois uma vez que o consumidor, seja ele pessoa física ou jurídica, busca pelas melhores oportunidades, desperdícios na cadeia produtiva podem aumentar os custos, e por consequência o preço final do objeto ou serviço. No geral quanto maior o custo para se produzir, mais caro o produto fica, e por sua vez, menos competitivo o negócio se torna. Segundo Moreira, Oliveira, Furlan, Brito e Gaio (2015) Apud Santana et al (p. 2) De maneira geral, as empresas necessitam encontrar medidas que aumentem sua competitividade em relação aos concorrentes, adotando medidas estratégicas para diminuir custos e aumentar rentabilidade.

Em poucas palavras, um produto só é competitivo, se sua produção for tão ou mais eficiente (menos custosa) que a dos concorrentes. Levando esse cenário de competição, para a indústria brasileira, após a abertura do comércio brasileiro para o mundo, tornaram-se evidentes as desvantagens encontradas no sistema produtivo brasileiro em comparação aos seus principais concorrentes no cenário global. Lima et al. (1997. p, 84) definem ainda que esse debate acerca das diferenças de custos entre o Brasil e os países mais desenvolvidos, se iniciou por conta após os eventos da: abertura comercial e a integração regional no mercado externo

É possível enxergar alguns custos e ineficiências presentes no sistema produtivo brasileiro, que são apresentadas ao longo da monografia. Contudo, é importante salientar que não há apenas uma causa para as distorções, e sim várias. Assim também menciona Costa & Gameiro (2005, p.1)

Todavia, é notável que essa é uma definição extremamente ampla e que constitui uma série de fatores desfavoráveis à competitividade de bens e serviços brasileiros, tanto na esfera internacional, quanto na nacional, e que tem raízes muito mais profundas do que se comenta.

Diante do cenário atual, não é complexo apontar que a indústria brasileira, no geral, não compete em igualdade com as indústrias de países mais desenvolvidos. Essa disparidade de custos é popularmente conhecida como: Custo Brasil.

### 5.1. Origem do Termo

Até o final dos anos 80, a indústria brasileira vivia em meio à uma política mais protecionista, havia uma política que, em muitos casos, inviabilizavam a importação, apenas itens que não possuíam exemplares produzidos nacionalmente ou mesmo em casos de excesso de demanda, que se realizavam as operações de importação. As operações eram bem controladas, com diversas restrições distintas, não somente alíquotas alfandegárias, como também restrição de quantidade, eram formas de "conter" a importação.

Até fins da década de 1980, a industrialização brasileira, baseada no processo de substituição de importações, e as recorrentes crises cambiais geraram uma política de importações que permitia apenas a entrada no país de bens sem similar nacional ou bens necessários para suprir um eventual excesso de demanda. Essa política apoiava-se em tarifas aduaneiras elevadas, controles discricionários, como, por exemplo, lista de produtos proibidos, limite máximo anual de compras externas por empresa, entre outros, e regimes especiais de tributação pelos quais parcela substancial das importações era favorecida com redução ou isenção da tarifa. Curseuil & Kume (2003, p. 9)

Conforme acima citado, até a década de 1980, o ambiente de importações no país era bastante regulado, de maneira a favorecer a indústria nacional, que era mais ampla nesse período, mas que se mostrou frágil em face da concorrência externa. Segundo Curseuil & Kume (2003, p. 9) "Essas políticas viabilizaram um parque industrial relativamente amplo e diversificado, mas acomodado ao protecionismo exagerado e, portanto, incompatível com o propósito de integração competitiva da indústria brasileira no comércio internacional."

A partir do ano de 1988, as medidas restritivas para com o comércio internacional foram um pouco "amenizadas", e aos poucos, flexibilizadas pelo governo. Essa flexibilização ocorreu em três passos, que ocorreram entre os anos de: 1988 - 1989, 1991 - 1993 e 1994, apesar de um pequeno enrijecimento ocorrido pós plano real, entre o período de: 1995 - 1998, após déficits da balança comercial. Ainda para Curseuil & Kume (2003, p. 10) esses ciclos de abertura comerciais foram implementados com intuito de melhor aplicação de recursos, através de competição externa.

A partir dos anos 90, quando o processo de abertura comercial estava iniciando-se, surgiu o popular termo: Custo Brasil. A indústria brasileira, que até então era bastante doméstica ao ser confrontada com a concorrência externa, fez com que o setor industrial se retraísse, segundo Wanderley & Gameiro (2006, p.13) “Nos anos 90 o Brasil passou por uma re-inserção no comércio internacional, com o processo de abertura comercial. Essa liberalização do comércio exterior afetou a estrutura industrial”. Diante dessa abertura comercial, a diminuição e unificação das alíquotas de importação, trouxe à tona o chamado custo Brasil, pois antes dessa abertura comercial, a indústria brasileira não tinha a competição de concorrentes do mercado externo, com isso toda a disparidade de eficiência entre as indústrias, foi revelado. O custo Brasil é o conjunto de ineficiências que fazem com que o setor industrial brasileiro esteja em desvantagem em relação aos setores dos países desenvolvidos, isso segundo a CNI (Confederação Nacional da Indústria) apud Oliveira (2000). Dentre as distorções e ineficiências apontadas pelo CNI, há questões de infraestrutura, burocráticas e socioeconômicas.

## 5.2. Custo Brasil: composição

As ineficiências presentes na produção brasileira, e pensa que são devidas única e exclusivamente à impostos ou alguma outra variável do senso comum. O problema é bem mais profundo do que esse, há diversos paralelos que podem ser traçados para tentar explicar, desde históricos até microambientes, afinal não é um problema meramente do país, e sim uma junção de fatores que faz com que o produto brasileiro esteja em desvantagem ao produto advindo do exterior, principalmente aqueles de países desenvolvidos.

O país exporta pouco por causa do Custo Brasil; os preços internos são altos por causa do Custo Brasil; a dívida social é elevada por causa do Custo Brasil. Enfim, essa malfadada e curiosa abstração passa a ser a grande responsável e isso nos dá uma sensação de alívio. Já que a culpa é do Custo Brasil, nenhum cidadão, nenhum empresário, nenhum trabalhador, nenhuma autoridade pode ser responsabilizada individualmente. Rocha apud Costa e Gameiro (2005, p.02)

É possível separar as principais ineficiências em três principais pilares, conforme o CNI (Confederação Nacional da Indústria) apud Oliveira (2000), são eles: infraestrutura, socioeconômico e burocrático.

Já segundo Costa e Gameiro (2005, p.11) os principais aspectos do custo Brasil são: Excessiva carga tributária, infraestrutura física defeituosa, violência e corrupção, burocracia estatal, política de juros, inadimplência, encargos trabalhistas.

A partir dos pontos elencados acima por Costa e Gameiro, a monografia explorara os tópicos mencionados pelos autores, para detalhar mais os aspectos supracitados.

### 5.2.1. Carga Tributária

Talvez o ponto mais abordado, e o que primeiro vem à mente se tratando do custo brasil, é o imposto elevado. É comum ouvir que no Brasil, a carga tributária é muito alta, são, ao menos em relação aos países emergentes. Segundo Hessel (2020) o Brasil, com 32,6% do PIB oriundo de impostos, é um dos países emergentes com maior carga tributária, com média de 10 pontos percentuais acima da média. Patamar de imposto este, em nível parecido com o cobrado por países ricos. Seguindo essa lógica de raciocínio, Oliveira (2000, p.147) diz “Comparativamente aos países

estrangeiros, a nossa carga tributária seria muito elevada, sem que a ela correspondesse uma contrapartida na forma de bens e serviços prestados pelo Estado.”. Em suma, o imposto é alto, e não possui retorno à população, o que só ajuda a engrandecer as disparidades socioeconômicas entre os países ricos e o Brasil, isso inclui aumento do custo Brasil.

Não é de hoje que o tema de impostos veio à tona no país, desde 1997, e muito antes, isso é dito como um dos pontos de desigualdade entre o Brasil e os principais países do mundo, sendo esse mais um aspecto do custo Brasil, para Oliveira (2000, p.147) “Aqui o aspecto central é a elevada carga tributária paga pelos produtores brasileiros, a qual onerava tanto a produção interna quanto aquela dedicada à exportação.”. Em suma não apenas a carga tributária em si, como também a complexidade desta, fazem com que custos inexistentes em outros países, existam aqui, trazendo ainda mais custo. Como já pontuado no tópico de burocracia, não apenas os tributos fazem com os custos se distanciem de um patamar eficiente, como também a dificuldade em se entender quais são os tributos para cada caso e situação, mesmo que em alguns casos, o imposto possa ser revertido em créditos, ainda assim essa, administração é complexa, gerando situações dúbias até mesmo para aqueles que desenvolvem essas leis.

Além da carga tributária ser alta, também é altamente aplicado no setor de consumo, o que impacta diretamente na indústria nacional, pois os chamados “bens de consumo” são frutos da indústria, fazendo com que a indústria (principalmente a de transformação) seja a principal afetada pela política tributária. Essa situação tributária, além de ser uma disparidade “injusta”, faz com que a indústria se deteriore, sendo esse o setor da economia que mais afeta no consumo das famílias pobres. Conforme a Confederação Nacional da Indústria (CNI - 2021) enquanto a carga tributária que incide sobre a indústria de transformação é de 46,2%, esta é aplicada em apenas 22,1% no setor de serviços, fazendo com que o mais pobre, (que só usa em média 9% de seu orçamento mensal com serviços), pague proporcionalmente mais imposto que o mais rico (que gasta cerca de 31% de seu orçamento em serviços).



### 5.2.2. Infraestrutura

A infraestrutura é a união dos recursos necessários para realização de um processo, em suma, são os recursos disponíveis para a realização da atividade, é o que está no entorno do processo, fundamental para as saídas de cada processo.

De forma geral, pode-se afirmar que a infraestrutura, seja ela logística ou não, é essencial para que as empresas possam executar suas atividades com a maior produtividade possível e se tornem competitivas, principalmente quando se trata de atuar em mercados altamente competitivos, onde as empresas devem se destacar, além da produtividade, pela qualidade de seus produtos ou serviços. Lopes et Al (2019, p.02)

A infraestrutura é um tópico caro para o Brasil, é praticamente em quase toda a atividade econômica se ouve que não há estrutura para determinada atividade. Por isso, será feito o estudo da principal estrutura, que basicamente impõe custo em toda e qualquer operação no país: infraestrutura logística

#### 5.2.2.1. Infraestrutura logística

O Brasil como um país continental que é, naturalmente já teria uma logística dificultada pela extensão que ocupa sua fronteira, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e estatística (IBGE) o país ocupa uma área de: 8.547.403 Km<sup>2</sup>. No entanto, historicamente, o país não é um grande investidor em infraestrutura logística, de acordo com o Ibralog (2016) apud Lopes et Al, o Brasil só investiu (em relação ao PIB) 2,2% ao ano enquanto a média mundial (em relação ao PIB) é de: 3,8%. Ou seja, a estrutura atual, que já é deficitária em relação ao resto do mundo, também recebe menos investimento. Sem contar a enorme dependência do modal rodoviário, que para Alvarenga; Novaes (2000, p.82) apud Leite et Al “O modo rodoviário é o mais expressivo no transporte de cargas no Brasil, e atinge praticamente todos os pontos do território nacional”. É mais caro para se levar altos volumes de carga em relação aos outros modais, principalmente o ferroviário.

Com base nos dados fornecidos pela ANTT (2015) podemos verificar que cada locomotiva que sai de Brasília composto de 30 vagões todos

carregados com capacidade máxima substitui cerca de 107 caminhões ou seria necessários cerca de 3,5 caminhões para carregar aproximadamente 100 toneladas de carga que um vagão no ferroviário leva. Segundo Leite et Al (2016, p.17)

Portanto, levando em conta que o transporte rodoviário, sendo ele o principal usado no país, e sendo assim bem menos eficiente que o ferroviário, faz com que o Brasil, país que possui pouco investimento em infraestrutura logística, tenha desvantagem em custo de produção maior que em relação aos outros países mais desenvolvidos. O que significa que o produto brasileiro está em desvantagem sem sequer ser feito, apenas por ser movimentado dentro do país, esse produto já está em desvantagem.

### **5.2.3. Violência e corrupção**

Violência e corrupção são causas pouco ligadas ao custo Brasil, mas de certa forma possuem suas parcelas de culpa pelo custo Brasil. Aqui a pontuação não está exatamente ligada aos casos de crimes contra indústrias, mas sim, no papel do estado, enquanto responsável por garantir, ou ao menos evitar, que a criminalidade ocorra. Para evitar que a criminalidade ocorra, ou ao menos tentar, é preciso investimento em segurança, investimento esse, feito com dinheiro público. Enquanto em países mais desenvolvidos, com menor desigualdade social esse tipo de custo não se faz tão necessário, no Brasil é amplamente necessário. Para Costa & Gameiro (2005, p. 08) “Diante do aumento das taxas de crime e da existência de custos para combatê-la, os governos têm apontado o problema da criminalidade como um dos mais sérios entraves ao desenvolvimento econômico e social.”.

‘

### **5.2.4. Burocracia**

A ideia, repetida quase como “mantra” por muitos brasileiros, é que o Brasil é uma terra de burocracias.

grande obstáculo para incremento das exportações brasileiras são as barreiras criadas no próprio país, por intermédio do chamado Custo Brasil, um misto do excesso de burocracia e de impostos com a escassez de infraestrutura e eficiência, que faz os produtos nacionais perderem competitividade. Furlan (1996, p. 21) apud Oliveira

Todas as empresas precisam gastar muitos recursos em processos e mão de obra em procedimentos burocráticos, que em nada agregam ao produto ou serviço final, apenas para arcar e administrar a burocracia imposta dentro do sistema tributário e legal brasileiro. Conforme Couri (1997) apud Furlan em alguns casos de pequenas e médias empresas, cerca de 13% dos funcionários possuem função voltada exclusivamente para gerenciar os procedimentos burocráticos. Em suma, isso significa que uma pequena ou média empresa, que poderia estar empregando seus recursos em modernização ou mesmo em investimentos para ganho de produtividade, precisa utilizar esses recursos em burocracias que nada acrescentam a seus serviços e ou produtos. Esses custos que a burocracia incorre, faz com que as empresas brasileiras tenham desvantagens em relação às empresas ao redor do mundo. Em um contexto de mercado globalizado, cada centavo faz a diferença.

Engana-se quem pensa que a burocracia apenas encarece o produto, pois esta também impede ou mesmo desencoraja compradores de fora do país na aquisição de produtos “tupiniquins”, essa complicação também se deve a burocrática estrutura brasileira, conforme Furlan (1996, p.153) para a simples exportação de sapatos brasileiros para Nova York, exige que o comprador “encare” 1214 atos legais para tais exportação, fora os 57 procedimentos burocráticos, envolvendo também a autoridade de 72 órgãos e repartições federais, estaduais e municipais.

#### **5.2.5. Política de juros**

Outro ponto providencial para a derrocada da indústria nacional, bem como o custo Brasil, é a taxa de juros elevada. No país onde a taxa de juros ultrapassa os 2 dígitos, bem como a taxa real também se mantém em patamares elevados o suficiente para que a poupança seja retida de maneira a não “compensar” a aplicação do dinheiro em investimento em equipamentos, em detrimento da perda da rentabilidade que as aplicações atreladas aos juros brasileiros, fornecem. O Juros no patamar alto,

desencoraja o consumo, e faz com que o empréstimo por parte de uma empresa, para investimento, seja extremamente caro, e com *payback* mais demorado.

“A atratividade dos títulos da dívida pública restringe a presença dos títulos privados e a capacidade de alongar as aplicações e de garantir o financiamento de longo prazo, uma vez que o risco de abandonar a rentabilidade obtida no curto prazo não compensa o ganho adicional possível.” Lopreato (1968 – 2022)

Esses patamares altos de juros no país se devem majoritariamente por conta de como o plano real foi elaborado, e de como os juros era importante para manter a inflação em patamares “aceitáveis”, ainda mais levando em conta que o país passava até o começo dos anos 90’, por hiperinflação. De acordo com Arida (2008) apud Lahóz “O Plano Real foi extremamente bem-sucedido em derrubar a inflação, mas claramente malsucedido em criar uma trajetória de crescimento elevado e sustentado”.

Com o juros nesse patamar, a competição com as empresas do mercado externo se torna mais complexa para as empresas Brasileiras, pois esse fenômeno de juros elevados, não se repete nos países mais desenvolvidos, segundo Lahóz (2008) “Desde 1994, os juros reais têm-se mantido sistematicamente acima de 10% ao ano -- em 1998, bateram em inacreditáveis 27%. (Veja gráfico ao lado.) Enquanto isso, a maior parte dos países opera com taxas em torno de 2% -- ou ainda menores.”. Ou seja, enquanto as empresas de fora do Brasil, investem e tomam empréstimo à juros baixíssimos, as empresas Brasileiras precisam pagar mais caro pelo crédito, fazendo com que esse seja mais uma das distorções presentes no custo Brasil.

### **5.2.6. Inadimplência**

Como mencionado no capítulo anterior, os juros são extremamente impactantes na constituição do custo Brasil, de fato são muito altos e fazem com que a indústria nacional se financie a custos elevados de crédito, custos estes totalmente diferentes dos vistos nas economias mais desenvolvidas. No entanto, a taxa de juros mencionada no tópico anterior, não é o único fator determinante para o elevado custo do crédito. A taxa básica de juros ser alta, de fato, é um agravante, mas talvez um dos principais motivos para o alto custo, seja a inadimplência. As instituições bancárias

inserem o risco de inadimplência no custo para fazer o empréstimo, esse “custo” acrescido na taxa denominada de: *spread* bancário. Segundo Dias & Ichikava (2011, p, 79) “A diferença entre a taxa de juros resultante e o custo de captação de recursos – o *spread* bancário – incorpora, portanto, a consideração dos diversos tipos de risco aos quais o banco está sujeito.<sup>1</sup>”. Em outras palavras, a diferença entre a taxa de juros básica e o valor que o banco empresta a pessoa física ou jurídica é denominada de: *spread*.

E o *spread* no Brasil é particularmente elevado, em detrimento do alto risco de inadimplência. Segundo dados da Serasa, no Brasil hoje (agosto de 2022) o número de inadimplentes é de aproximadamente 68 milhões de pessoas, ou seja, quase um terço da população do Brasil está inadimplente, o que faz com o que o risco de empréstimo se eleve, e por consequência, o *spread* segue essa mesma lógica.

#### **5.2.7. Encargos trabalhistas**

Um dos pontos de vista que alguns autores abordam, com relação ao custo Brasil, é sobre o custo para se empregar um funcionário. Segundo Costa e Gameiro (2005, p.09) há um custo, em média, acima de 100% do salário de um funcionário para poder contratá-lo, em suma, para cada real pago em salário, outro real é pago em encargo trabalhista. O que segundo o autor, pode trazer problemas sérios no contexto socioeconômico, bem como em aumento de custo. Com os encargos da maneira que são, a informalidade cresce e as empresas são desencorajadas a contratar novos funcionários. Com isso a pobreza não é combatida, e o trabalho se precariza, em virtude da informalidade que cresce.

## **6. Principais impactos do custo Brasil**

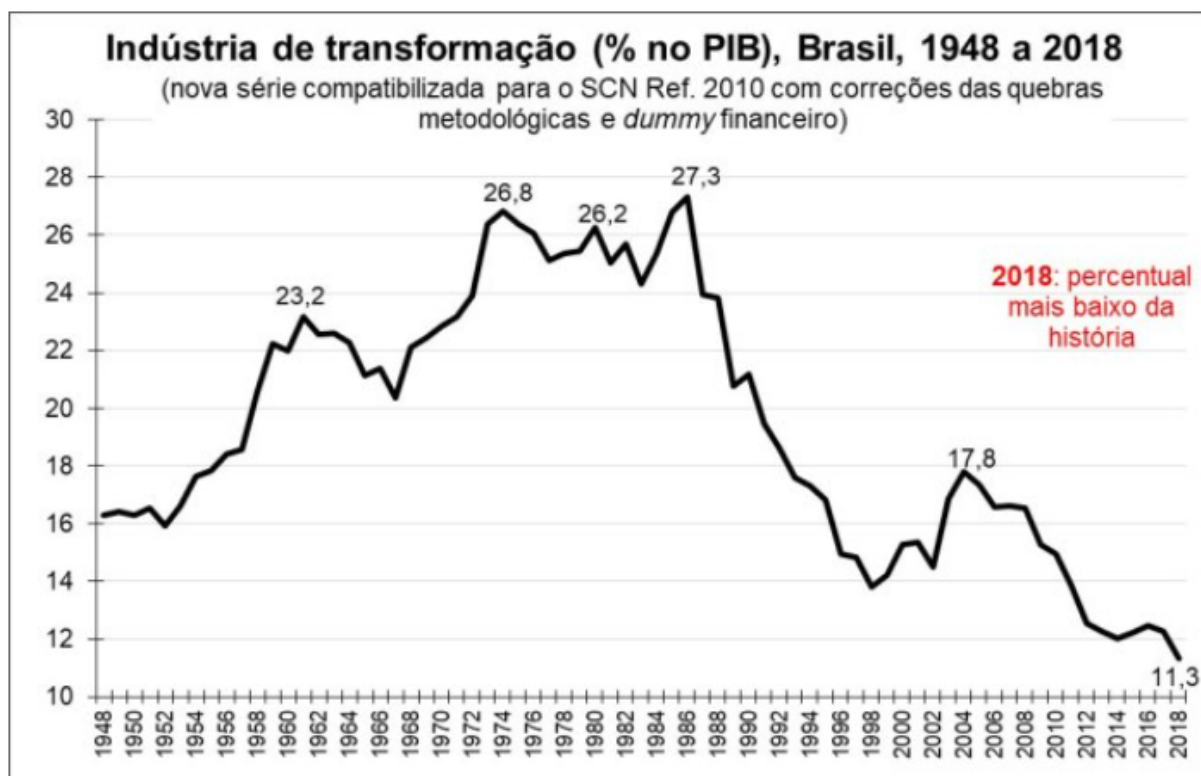
O custo Brasil, não é apenas um custo produtivo. Sua existência também se revela como um custo social, que afeta não só a estrutura produtiva nacional, como também afeta no desenvolvimento econômico, há enorme impacto também na sociedade como um todo, no mercado e na atividade econômica brasileira.

### **6.1. Impactos sobre a atividade econômica**

O custo Brasil é um dos principais agentes causadores da redução significativa da participação da indústria brasileira no PIB, segundo Monteiro e Penna (2021, p. 12) “É notório que o custo Brasil tem interferido no crescimento da economia brasileira, notadamente no setor manufatureiro, uma vez que prejudica a competitividade dos produtos nacionais no mercado interno e externo.”, dentro do observado pelos autores, o custo Brasil não é o único instrumento para a desindustrialização brasileira, também é atribuído a este feito o fenômeno macroeconômico, denominado de “doença holandesa”.

A participação da indústria brasileira no PIB, tem caído desde meados dos anos 80'. Mesmo tendo nova entre 2004 e 2006, houve nova queda a partir daí, assim demonstra a figura abaixo. Paulo Morceiro apud

Figura 1 Evolução da desindustrialização ao longo dos anos



Fonte: Paulo Morceiro, 2022

A desindustrialização segundo Rowthorn e Ramaswany (1999) apud Oreiro & Feijó seria a redução contínua da quantidade de empregos industriais em relação aos empregos totais de determinada região ou país. Há uma abordagem Tregenna (2009) apud Oreiro & Feijó que também define que não só a redução da relação emprego total X emprego industrial, como também a relação da produção de riqueza da indústria no PIB, define desindustrialização.

Por fim, vale ressaltar o ponto de que o efeito da desindustrialização no país não se deve única e exclusivamente ao custo Brasil, e nem que este seja o principal fator do fenômeno, há diversas outras variáveis que são levantadas, e, ainda segundo Rowthorn e Ramaswany (1999) apud Oreiro & Feijó, a desindustrialização pode ser ocasionada por fatores internos ou externos à economia.

## 6.2. Impactos sobre o mercado

Outro impacto inerente ao custo Brasil, é sobre o mercado nacional, e suas dinâmicas de importação e exportação.

O principal indicador que mensura o fluxo de entrada e saída de mercadorias e ou serviços é a balança comercial. Sendo o montante de importações maior que o de exportações, denomina-se assim como um déficit na balança comercial. Caso a situação seja oposta (maior fluxo de exportação do que de importação), denomina-se como superávit.

Registra os valores das importações e das exportações de mercadorias. Se o valor das exportações superar o das importações, diz-se que a balança comercial apresenta um superávit. Se ocorrer o contrário, há um déficit (veja Balanço de pagamentos e Transações correntes).”.

manual de comunicações da Secom (2022)

Sendo este o principal indicador que o comércio internacional possui, é natural que o governo se preocupe em deixar esse indicador em níveis positivos (superávit), pois com isso, mais renda é gerada no país do que fora dele. E nesse ponto o Brasil opera com superavit, segundo o site do governo federal (2022)

No acumulado Janeiro até 2º Semana de Novembro/2022, em comparação a Janeiro/Novembro 2021, as exportações cresceram 19,6% e somaram US\$ 291,78 bilhões. As importações cresceram 26,0% e totalizaram US\$ 238,64 bilhões. Como consequência destes resultados, a balança comercial apresentou superávit de US\$ 53,13 bilhões, com queda de -2,7%, e a corrente de comércio registrou aumento de 22,4%, atingindo US\$ 530,42 bilhões. Governo Federal (2022).

No entanto, vale ressaltar que o número acima é relativo apenas o composto por toda atividade econômica do país, se apenas os números da indústria brasileira fossem levados em conta, os resultados seriam mais “desanimadores”, aponta Hessel (2022)

A desindustrialização do país pode ser percebida na balança comercial nacional, apesar dos números positivos das exportações do agronegócio. Conforme dados da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), devido à perda de competitividade da indústria nacional, a diferença entre as importações e as exportações do setor produtivo, cujos produtos possuem maior valor agregado, deve atingir um saldo negativo recorde neste ano, chegando a US\$ 125 bilhões.



Esse déficit na balança comercial em que a indústria de transformação está passando, é uma faceta do custo Brasil, visto que as importações de produtos similares aos nacionais, com custo de aquisição inferior, segundo a FIESP/CIESP (2022) o custo Brasil é responsável pelo encarecimento do produto brasileiro em média de: 25,4%, ou seja, o produto brasileiro é caro, se comparado a média dos países parceiros comerciais.

### **6.3. Impactos sobre a sociedade**

Os impactos acima mencionados, em mercado e na atividade econômica atingem diretamente a sociedade como um todo.

O efeito de desindustrialização mencionado no tópico sobre impacto na atividade econômica, também pode ocasionar impactos sobre outros aspectos, vide que a industrialização está fortemente ligada ao desenvolvimento econômicos dos países desenvolvidos, ou seja, o custo Brasil não apenas pode contribuir para a derrocada da indústria nacional, como também pode ser um aspecto negativo para o desenvolvimento econômico brasileiro, conforme a revisão teórica feita por Vieira et al (2014, p. 486-488)

A estrutura produtiva pode ser considerada um fator relevante na determinação do crescimento econômico de um país. A literatura sobre a importância do setor industrial na dinâmica do crescimento econômico, ainda que não exclusivamente associada aos trabalhos clássicos dos modelos de crescimento (Solow, 1956), passou a ser desenvolvida quase que simultaneamente com os trabalhos de Chenery e Watanabe (1958) e Chenery (1960).

Conforme citado acima, a estrutura produtiva pode ser um fator relevante no desenvolvimento econômico de uma nação, ou seja, sendo assim, além de desindustrializar o país, o custo Brasil pode também representar uma ameaça ao crescimento econômico do país.

Outro grande impacto sobre a sociedade, motivada pelo custo Brasil é o: desemprego.

O cenário advindo do processo de abertura comercial no Brasil fortaleceu a ideia da existência de uma alta incidência de encargos sociais sobre a remuneração do empregado brasileiro. Com isso nasceu uma sequela maior na conjuntura social brasileira: a elevação do índice de desemprego.

Filho & Freire (1999, p.11)

A citação acima, é do ano de 1999, nota-se que a taxa de desemprego variou muito de lá até o presente momento, houve momentos de alta e de baixa no desemprego no país, no entanto, como o foco é no custo Brasil e seus impactos sociais, vale trazer à monografia o recorte do emprego industrial, aquele que é mais afetado pelo custo Brasil, e este emprego, foi duramente afetado ao longo dos anos pela redução do tamanho da Indústria nacional, segundo Janone em matéria da CNN (2021) “As empresas industriais ocupavam 7,6 milhões de pessoas em 2013, mas houve uma queda superior a 15%, em 2019. O valor representa a extinção de 1,2 milhões de postos de trabalho.”.

E essas empresas não simplesmente demitiram sua mão de obra, muitas delas deixaram de existir (vale ressaltar que os dados são de antes da pandemia), também de acordo com Janone, em matéria da CNN (2021) “O número de indústrias no país chegou a 306 mil em 2019, resultado 8,5% menor do registrado em 2013. Em valores absolutos, este setor econômico foi desfalcado em pelo menos 28,6 mil empresas.”.

## **7. Análise setorial**

A análise setorial finda o estudo desta monografia. O propósito deste tópico é prover um estudo de caso sobre o impacto que o custo Brasil possui em específico sobre a indústria logística, em especial na modalidade de transporte rodoviário.

Apesar da análise setorial ser realizada no setor de serviços, a proposta é analisar na prática o quanto o custo Brasil afeta (ou não) no funcionamento do setor, mesmo esse sendo de serviços, e por fim, logo após esse estudo, na conclusão, é levantado se o setor estudado é afetado pelo custo Brasil da mesma forma que o setor industrial.

São abordados de maneira prática, com dados, o cenário do mercado logístico rodoviário, tendo como base teórica, a revisão do capítulo que define o custo Brasil, e suas nuances.

Outro ponto importante, é que o estudo e apresentação de dados não tem por finalidade explorar o tema setorial, de forma a comparar os custos locais com os internacionais, em cenário competitivo, mas sim demonstrar (ou não) com dados, o impacto que o setor possui, uma vez que este é um dos setores que mais afetam na cadeia produtiva brasileira.

### **7.1. Análise setorial – Carga Tributária**

Para este estudo setorial, os dados coletados serão: carga tributária do setor e carga tributária do principal insumo (diesel), bem como as diferenças destas para o resto do mundo (ao menos para os países desenvolvidos).

A começar pela carga tributária do setor: uma transportadora que opta pelo lucro real, como regime de apuração tributária, paga diversos impostos, dos âmbitos: federal, estadual e municipal. Segundo a solução transportes (2020) os impostos são: IRPJ, contribuição previdenciária patronal, SEST/SENAT, SAT/RAT, Cofins, PIS, CSLL e ICMS. São diversos impostos, com tributação que varia sob faturamento e unidade federativa, já que o imposto estadual depende dos destinos das movimentações, e não é algo fixo no âmbito estadual. De fato, apesar de serem muitos, definitivamente os impostos da carga tributária não são tão onerosos, quanto os pagos pela indústria, que a depender da mercadoria, ainda paga imposto por

industrialização e de importação. O quesito imposto pode ser burocrático, mas não é o que mais impacta na cadeia de transportes rodoviários.

Com relação ao principal insumo, o diesel. Segundo o portal de notícias G1, a fatia relativa à impostos, no Diesel, é de: 20%. Já em relação aos outros países, segundo dados da OPEP apud Pereira (2018) “O peso dos impostos no preço final dos combustíveis em média é de 36,5% aqui. No Reino Unido, é quase o dobro: 68,9%. Nos EUA, já é bem menor: 23,9%”. A média citada não é detalhando apenas o diesel, e sim a média entre os combustíveis fósseis, no entanto, funciona como base de comparação. E a partir desta comparação, é possível perceber que no geral, seja nos impostos sobre a atividade ou sobre o principal insumo, o custo Brasil, no setor de transporte rodoviário, não é muito impactante, a carga tributária está na média global, não traduzindo então este fato em vantagem ou desvantagem ao setor nacional.

## **7.2. Análise setorial – Infraestrutura Logística**

Neste tópico da análise setorial, sobre a infraestrutura logística, por infraestrutura é preciso entrar no mérito das estradas, pontes e todas as obras envolvendo infraestrutura. Segundo a confederação nacional dos transportes apud Magalhães e Silva (2018) ao menos 61,8% das estradas brasileiras possuem algum tipo de deficiência. Sendo que 33,6% das estradas são consideradas apenas regulares, 20,1% ruim e 8,1% péssimas.

Com a apresentação dos dados acima, é possível verificar que no geral, a percepção é: as estradas brasileiras são bem ruins, na maioria delas. E os problemas de eficiência que isso pode causar, são: aumento de consumo dos caminhões, o aumento do desgaste dos pneus, que por consequência, aumenta o custo do frete rodoviário. Para Magalhães & Silva (2018, p. 339) “Buracos nas pistas, ondulações e outros problemas apresentados nas rodovias obrigam os motoristas a reduzir a marcha com frequência durante a viagem, o que aumenta de modo significativo o consumo de combustível e logicamente o desgaste dos pneus CNT (2017).”.

Claro que o desgaste das estradas não necessariamente é uma deficiência brasileira, no entanto, como o país é relativamente dependente das rodovias para o

transporte dos produtos, os impactos causados por rodovias ruins, são ainda mais tenebrosos para o país.

Essa afirmação é embasada no fato de que no Brasil o transporte rodoviário movimenta cerca de 60% do transporte de cargas nacionais, enquanto em países como os Estados Unidos usam apenas 26%, a Austrália 24% e a China apenas 8%. Em contrapartida, a malha rodoviária brasileira corresponde a 69% daquela existente na China, 55% do Canadá, 45% do México e 6% dos Estados Unidos. (Centro de Estudos em Logística – CEL et al., 2017). Magalhães & Silva (2018, p. 339)

Conforme a citação anterior, independente da estrutura das rodovias dos países afora, como a maior parte do transporte é feito por meio de outros modais, mesmo que a qualidade das estradas fossem ruins, isso não ocasionaria custos logísticos, e isso torna também a infraestrutura das estradas brasileiras mais um aspecto do custo Brasil.

### **7.3. Análise setorial - Violência e corrupção**

Na fase do estudo de caso, o aspecto da violência foi trazido, em função da perspectiva do autor dos pilares levados em conta sobre o custo Brasil, foi mencionado que por conta da violência, o governo teria de aplicar grande parte da renda gerada com os impostos, para custear a segurança pública, e que por fim, esse custo, pago com dinheiro do contribuinte, seria uma forma de custo Brasil, ao passo que é um percentual do alto imposto pago no Brasil, direcionado para um problema que ocorre em menor escala, nos países desenvolvidos.

O propósito desta análise setorial é traçar um paralelo mais coeso com a realidade do setor. Se no primeiro tópico desta análise, tirou-se a conclusão de que os impostos (pagos no setor), estão na média aplicada nos países desenvolvidos, logo a carga tributária, talvez, não seja um problema significativo para o setor de transporte rodoviário, então por conclusão lógica, o aspecto de segurança apresentado na fundamentação teórica, não teria relevância.

Ao invés de mencionar a violência, como problema que resulta em aumento de impostos, é possível traçar outro importante problema que a violência gera para o setor: os roubos de mercadoria. Conforme levantamento da associação Nacional do

Transporte de Cargas e Logística apud Mallmann (2022) o impacto do roubo de cargas ao longo de 2021, pode representar um prejuízo de mais de R\$1,27 bilhões de reais, sendo esse prejuízo realizado em mais de 14400 ocorrências. Além do prejuízo com mercadoria, há também o aumento de custo de seguro, em matéria do G1 (2017), afirma-se que como consequência direta dos roubos, o custo do seguro aumenta, o que também é repassado ao consumidor final, em outras palavras, não só a perda da carga impacta em prejuízos, como também a possibilidade alta de um roubo ocorrer. E isto pode sim ser considerado um aspecto do custo Brasil, aplicado na análise setorial de transportes rodoviários, visto que no aspecto roubo de carga, o país, segundo a FIRJAN apud Pires (2017), figura entre os 10 (mais precisamente o 8º) países com maior recorrência deste crime.

#### **7.4. Análise Setorial – Burocracia**

Sobre a burocracia, neste tópico, na fundamentação teórica foi falado sobre a dificuldade de se entender as a dinâmica dos impostos brasileiros, e de como isto representava uma dificuldade geral das empresas brasileiras, e que as força a dedicar mão de obra para o gerenciamento destas informações.

Em suma, a questão burocrática é presente em todo cenário produtivo no país, e em tese, o setor de transportes não foge a regra. E sim, esta situação é mais um dos impactos do custo Brasil na produção. Inclusive, a dificuldade muda de acordo com o estado, visto que as regras não são exatamente iguais, e que isso torna a operação extremamente burocrática. Para Santos et al (2021, p.15) “Ademais, questões burocráticas e legislativas também colaboram em relação as dificuldades enfrentadas no escoamento de mercadorias, visto que estas não são padronizadas para todos os estados brasileiros.”. Como citado, as dificuldades burocráticas, embora não sejam as principais dificuldades, ainda são muito significativas para o setor estudado.

#### **7.5. Análise Setorial - Política de juros e Inadimplência**

De volta à fundamentação teórica, sobre o estudo de juros e de inadimplência, é impossível não fazer o paralelo entre juros e inadimplência no país. No Brasil o

“*spread*” bancário é ligado à inadimplência, bem como também à taxa básica de juros brasileira, a Selic, da qual está em patamar elevado atualmente (novembro de 2022), em 13,75% (fonte: Banco central). Ou seja, com a inadimplência e a taxa de juros alta, financiamentos tendem a se tornarem mais caros, ou seja, torna-se mais difícil para o setor investir em novos veículos. Essa dificuldade com crédito, é uma das justificativas para a queda de vendas no setor de veículos pesados, segundo matéria publicada por Ramos, do jornal Estadão, a venda de veículos comerciais pesados caiu cerca de 13,5% em 2022, e é creditado a esse fenômeno o aumento dos custos do diesel e do custo do crédito (por apreciação da taxa de juros).

Com isso, também é possível observar que o juro alto não é um empecilho para a indústria, mas também é para o setor de transporte rodoviário.

#### **7.6. Análise Setorial - Encargos trabalhistas**

Para finalizar o estudo setorial, os encargos trabalhistas será o último pilar do custo Brasil a ser estudado na análise setorial. Durante a fundamentação teórica, os encargos trabalhistas foram levantados com um dos pilares do custo Brasil, talvez para a indústria os encargos sejam de fato uma parcela bastante significativa do custo para se produzir no país, no entanto, para esta análise setorial, os encargos não são tão relevantes, à medida que a categoria estudada, é fortemente ocupada por profissionais autônomos, que segundo a definição de Torres (2022) “Trabalho autônomo é toda atividade exercida por profissionais de forma liberal, prestando serviços para empresas ou pessoas por um tempo específico, sem vínculo empregatício.”, em outras palavras, o profissional autônomo não possui ligação com a legislação trabalhista, e nem mesmo possui seu trabalho regulamentado pela CLT.

Em suma, se a profissão possui a maior parte dos trabalhadores, ou seja, a maior parte da mão de obra não é regulamentada, segundo Pantarolo et al (2019, p.1) cerca de 78% dos motoristas de caminhão, são autônomos. Em outras palavras, a imensa maioria dos profissionais da área são funcionários “CLT”, o que significa que o setor não é altamente prejudicado pelos encargos trabalhistas, logo, assim como na análise da carga tributária, é possível atestar que não se trata de um aspecto preponderante para denominar como uma deficiência do setor.

## 8. Conclusão

A partir da fundamentação teórica, foram levantados alguns pilares, que justificam o motivo pela qual a indústria brasileira, se depara com tanta defasagem de preços, se comparada com os principais competidores mundo afora. Além dos pilares mencionados, também na fundamentação teórica, foram mencionados os impactos econômicos, sociais e mercadológicos, que o custo Brasil, gera no país. Na análise setorial, foi feito o estudo sobre o custo Brasil, aplicado no setor de transportes rodoviários, que é um setor mais voltado para serviço, bem como sua taxaço.

Já na análise setorial, alguns pontos se destacaram como destoantes em relação à fundamentação teórica. O primeiro desses pontos: altos impostos. Na fundamentação teórica, os altos impostos foram mencionados como um dos motivos para existir o custo Brasil, no entanto, na análise setorial, a conclusão foi outra. Alguns dados foram importantes para a defesa dessa tese, o insumo principal para o funcionamento do setor, o diesel, não é sobretaxado, principalmente se comparado ao resto do mundo, e os impostos pagos pelo setor, também não são relevantes, visto que dentro da dinâmica dos impostos no Brasil, a indústria de serviços paga relativamente menos imposto, do que a indústria de transformação, esse ponto também foi defendido na fundamentação teórica.

Outra considerável discordância entre fundamentação teórica e análise setorial é com relação aos encargos trabalhistas, e essa posição, é em função do setor estudado, ser quase que inteiramente formado por profissionais autônomos (aproximadamente 80%), o que faz com que os impactos decorrentes dos encargos trabalhistas, não sejam de fato impactantes, como são na indústria.

Por conta da análise setorial, é possível pontuar que os aspectos do custo Brasil, não necessariamente afetam a todos os setores produtivos, sendo o setor estudado um desses, mesmo que ainda seja impactado pela burocracia, estrutura das rodovias, juros e criminalidade. E esses setores não tão impactados, possivelmente são setores voltados à indústria de serviços.

Por fim, o tema é bastante complexo, é difícil apontar uma solução, são muitos aspectos na composição do custo Brasil, e poucas formas de resolver, sem envolver grandes investimentos ou mesmo capital político. Talvez a principal ação de momento, seriam medidas que diminuíssem a burocracia, seja por meio de digitalização ou mesmo por revisão destes processos.



## REFERÊNCIAS

Agência CNI de notícias, 2021, **Tributação maior sobre produtos industriais é inaceitável do ponto de vista econômico e social**, acesso em: <https://noticias.portaldaindustria.com.br/posicionamentos/tributacao-maior-sobre-produtos-industriais-e-inaceitavel-do-ponto-de-vista-economico-e-social/>, visualizado em: 30/11/2022;

Banco central, Taxas de juros básicas – Histórico, 2022, acesso em: <https://www.bcb.gov.br/controleinflacao/historicotaxasjuros>, visualizado em: 24/11/2022

CORSEUIL, Carlos Henrique Leite, KUME, Honorio; 2003, **A Abertura comercial brasileira nos anos 1990: impactos sobre emprego e salário**, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA); Acesso em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/2511>, visualizado em: 24/10/2022.

Costa, Sandra & Gameiro, Augusto, **Entendendo o Custo Brasil**, 2005, IFMA-ABAR

DIAS, Victor Pina & ICHIKAVA, Eduardo, Uma análise empírica da relação entre spread e risco, Revista do BNDES, 2011, acesso em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/3062>, visualizado em: 31/11/2022.

Edição G1, **Alta em roubos de carga na região de Ribeirão Preto eleva preço dos combustíveis, dizem distribuidoras**, 2017, portal G1, acesso em: <https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/alta-em-roubos-de-carga-na-regiao-de-ribeirao-preto-eleva-preco-dos-combustiveis-dizem-distribuidoras.ghtml>, visualizado em: 23/11/2022.

FILHO, Carlos Alberto Barbosa; FREIRE, Fátima de Souza, **Algumas considerações sobre o custo Brasil**, 1999, VI Congresso Brasileiro de Custos, São Paulo.

FONTELLES, Mauro José, et al. “Metodologia da pesquisa científica: diretrizes

para a elaboração de um protocolo de pesquisa.” Revista Paraense de Medicina, 2009.

Gandra, Alana. **Preços determinam decisão de compra dos consumidores, indica pesquisa.** Agência Brasil, 2015, acesso em: 18/11/2021, disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2015-03/precos-determinam-decisoes-de-compra-dos-consumidores-brasileiros-indica>.

GIL, Antonio Carlos; Como elaborar projeto de pesquisa. 4o. ed. Sao Paulo: Atlas. 2002.

GIL, Carlos. COMO ELABORAR PROJETOS DE PESQUISA. Editora Atlas, São Paulo, 1991

HESSEL, Rosana, **Indústria brasileira terá maior o maior déficit da história em 2022**, Jornal: estado de Minas / Correio Braziliense, 2022, acesso em: [https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2022/11/13/internas\\_economia,1420600/industria-brasileira-tera-o-maior-deficit-da-historia-em-2022.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2022/11/13/internas_economia,1420600/industria-brasileira-tera-o-maior-deficit-da-historia-em-2022.shtml), Visualizado em: 19/11/2022.

HESSEL, Rosana; Carga tributária encolheu em 2020, de acordo com Tesouro Nacional; Correio Braziliense; acesso em: 17/05/2022; disponível em: [Carga tributária encolheu em 2020 e ficou em 31,64% do PIB, diz Tesouro \(correio braziliense.com.br\)](https://correio braziliense.com.br);

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), acesso em 13/05/2022: Disponível em: [O Tamanho do Brasil \(ibge.gov.br\)](https://www.ibge.gov.br);

JANONE, Lucas, **Desemprego no setor industrial aumenta há pelo menos seis anos, aponta IBGE**, 2021, CNN, Rio de Janeiro, acesso via: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/desemprego-no-setor-industrial-aumenta-ha-pelo-menos-seis-anos-aponta-ibge/>, visualizado em: 20/11/2022

LAHÓZ, André; Por que os juros são tão altos?, Revista exame, 09/10/2008, acesso em: <https://exame.com/economia/por-que-os-juros-sao- tao-altos-m0044012/>,

visualizado em: 30/10/2022

LEITE, Eduardo, et al. ANÁLISE COMPARATIVA DE CUSTOS ENTRE OS MEIOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO; Congresso Nacional de Excelência em Gestão; 2016;

LIMA, Eriksom Teixeira; NASSIF, André Luiz; CARVALHO Jr, Mário Cordeiro; **Infra-estrutura, Diversificação das Exportações e Redução do “Custo-Brasil”:** **Limites e Possibilidades**; Revista do BNDS, Rio de Janeiro, 1997, 4v, p. 84 - 122.

LOPES, Beatriz, et al. O IMPACTO DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA NO CUSTO BRASIL E AS PERSPECTIVAS FINANCEIRAS PARA SUA MITIGAÇÃO. Guarulhos, 2019.

LOPREATO, Francisco Luiz C., Uma razão a mais para os juros serem tão altos no Brasil, Instituto de economia da Unicamp, acesso em:

<https://www.eco.unicamp.br/noticias/uma-razao-a-mais-para-os-juros-serem-tao-altos-no-brasil>, visualizado em: 30/10/2022

MAGALHÃES, Eduardo Nunes de; SILVA, Paulo Caetano; **Consequências diretas da má conservação das estradas com vistas ao consumo de combustível, velocidade média e desgaste dos pneumáticos**, Revista SUSTINERE, 2018.

MALLMANN, Daniela; **Roubo de cargas voltou a crescer no Brasil em 2021, diz associação**, CNN, 2022, acesso em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/roubo-de-cargas-voltou-a-crescer-no-brasil-em-2021-diz-associacao/#:~:text=De%20acordo%20com%20a%20Associa%C3%A7%C3%A3o,d o%20Norte%201%2C42%25>, visualizado em: 23/11/2020.

Manual de Comunicações da Secom, **Balança comercial**, Acesso em: <https://www12.senado.leg.br/manualdecomunicacao/guia-de-economia/balanca-comercial>, visualizado em: 19/11/2022

MONTEIRO, Vítor Borges, PENNA, Christiano Modesto, **Diagnóstico para a desindustrialização do Brasil: Doença Holandesa ou Custo Brasil?**, 2021,

Brasilian Journal of Development, Curitiba, vol. 7.

Oliveira, Dennison. **A CULTURA DOS ASSUNTOS PÚBLICOS: O CASO DO “CUSTO BRASIL”**, Universidade Federal do Paraná, Curitiba – PR, 2000.

OREIRO, José Luis, FEIJÓ, Carmem A., **Desindustrialização: conceituação, causas, efeitos e o caso brasileiro**; 2010, Revista de Economia Política, vol. 30.

PANTAROLO, Marianna Cruz Campos; MONTEIRO, Dandara Martins; SILVA, Samuel Gomes; GOUVEIA, Sarah Sunamyta da Silva; SILVA, Rayane Cabral da; **Caracterização da Atuação de Caminhoneiros Autônomos no Município de Tabuleiro do Norte/CE**, 2019, IX congresso brasileiro de engenharia de produção, Ponta Grossa – PR.

PIRES, Cristine; **Brasil integra lista dos 10 países com maior volume de roubo de cargas**, 2017, jornal do comércio, acesso em: [https://www.jornaldocomercio.com/ conteudo/2017/03/cadernos/jc\\_logistica/555097-brasil-integra-lista-dos-10-paises-com-maior-volume-de-roubo-de-cargas.html](https://www.jornaldocomercio.com/ conteudo/2017/03/cadernos/jc_logistica/555097-brasil-integra-lista-dos-10-paises-com-maior-volume-de-roubo-de-cargas.html), visualizado em: 23/11/2022

Portal G1, **Como são formados os preços da gasolina e do diesel?**; 2022, acesso em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/03/10/como-sao-formados-os-precos-da-gasolina-e-diesel.ghtml>, visualizado em: 23/11/2022

SANTANA, Gemerson Luis dos Santos, Silva Anderson Roberto Pires, Gonçalves Tadeu Junior de Castro; **A Influência dos Custos na Formação de Preços: Um Estudo no Processo de Beneficiamento do Pescado no Município de Augusto Corrêa – Pará**; XI Congresso UFPE de Ciências Contábeis; Sem data definida no artigo.

SANTOS, Eduardo Souza; SOUSA, Victor Hugo Rodrigues; ROCHA, Marcio Dourada; **LOGÍSTICA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO: O DESAFIO DOS EMPRESÁRIOS FRENTE À DISTRIBUIÇÃO DE**

**MERCADORIAS**, UniEVANGÉLICA, 2021, Anápolis-GO.

Secretaria do comércio exterior, **Balança comercial Preliminar Parcial do mês**, 2022, acesso em:

[https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg\\_principal\\_bc/principais\\_resultados.html#:~:text=At%C3%A9%20a%20de,US%24%20%2C46%20bilh%C3%B5es.](https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html#:~:text=At%C3%A9%20a%20de,US%24%20%2C46%20bilh%C3%B5es.), visualizado em: 19/11/2022

SERASA, Mapa da Inadimplência e negociação de Dívidas no Brasil, Acesso em:

<https://www.serasa.com.br/limpa-nome-online/blog/mapa-da-inadimplencia-e-renegociacao-de-dividas-no-brasil/>, visualizado em: 01/11/2022.

Significado de Eficiência, Dicio (dicionário Online de português), acesso em: 05/09/2022, disponível em: <https://www.dicio.com.br/custo/>

Silva, Christian Luiz; **GESTÃO ESTRATÉGICA DE CUSTOS: O CUSTO META NA CADEIA DE VALOR**; Revista da FAE; 1999.

Solução Transportes Logística, **Quais os impostos do transporte de cargas?**, 2020, acesso em: <https://www.solucaotransportes.com.br/post/quais-os-impostos-do-transporte-de-cargas>, visualizado em: 22/11/2022

TORRES, Vitor; **Trabalho Autônomo: O que é? Guia com lista de profissões.**, contabilizei, 2022, acesso em: <https://www.contabilizei.com.br/contabilidade-online/trabalho-autonomo/>, visualizado em: 25/11/2022.

VIEIRA, Flávio; AVELLAR, Ana Paula; VERÍSSIMO, Michele; **Indústria e Crescimento econômico: evidências para países desenvolvidos e em desenvolvimento**, 2014, Revista Economia Política, vol. 34.

Wanderley, Marina N. & Gameiro, Augusto H. **O IMPACTO DA ABERTURA COMERCIAL NO COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL NA DÉCADA DE 90**, Editora VIENA, Santa Cruz do Rio Pardo – SP, 2006.

## APÊNDICE

LUCAS DE OLIVEIRA SOUSA

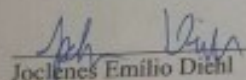
**CUSTO BRASIL**  
Composição e Características

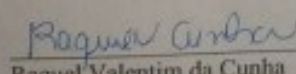
Trabalho de graduação apresentado como exigência parcial para obtenção do título de Tecnólogo em Curso Superior de Tecnologia em Gestão Empresarial pelo Centro Paula Souza – FATEC Faculdade de Tecnologia de Americana – Ralph Biasi.  
Área de concentração: Indústria

Americana, 05 de junho de 2022

**Banca Examinadora:**

  
\_\_\_\_\_  
Marcos de Carvalho Dias  
Doutor  
Faculdade de Tecnologia de Americana

  
\_\_\_\_\_  
Jocléides Emilio Diehl  
Mestre  
Faculdade de Tecnologia de Americana

  
\_\_\_\_\_  
Raquel Valentim da Cunha  
Especialista  
Faculdade de Tecnologia de Americana