



**A UTILIZAÇÃO DE PORTOS SECOS COMO ELEMENTO
CONTRIBUIDOR NA ELEVAÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO E NA
REDUÇÃO DE CUSTOS LOGÍSTICOS DE RECINTOS
ALFANDEGÁRIOS DE ZONA PRIMÁRIA.**

CÉSAR MATTOS NETO

Graduando em Engenharia de Produção- Fic/Unis. Graduado em Logística- Estácio de

Sá-

neto.cesar@gmail.com

(32)99990-2084

MARIO CÉSAR FIALHO DE OLIVEIRA

Coordenador/Professor do Curso de Logística-Fic/Unis Cataguases-MG-

mario.oliveira@unis.edu.br

THIAGO NAZARÉ BITTENCOURT

Professor do Curso de Engenharia de Produção-Fic/Unis Cataguases-MG-

tiago@unis.edu.br

MARCUS ANTÔNIO CROCE

Doutor em Economia – UFMG/ Professor do curso de Engenharia de Produção-

Faculdade Santa Rita(FASAR)- Conselheiro Lafaiete-MG.-

marcuscroce043@gmail.com

RESUMO

A logística vem se mostrando um recurso estratégico para obter e sustentar vantagens competitivas de organizações no mercado. Estudos apontam que o Brasil apresenta uma precária infraestrutura nesse setor, principalmente no que tange portos, aeroportos e fronteiras alfandegárias. O “Porto Seco” é um mecanismo que tem se mostrado eficaz em casos de distribuição no país. O objetivo central então é mostrar que através do “Porto Seco”, existe uma possibilidade de melhoria na infraestrutura logística nacional. A metodologia desta pesquisa está amparada em uma bibliografia pertinente, identificando as vantagens e desvantagens da utilização desse canal. Nos resultados, identifica-se que o Porto Seco é fator de competitividade internacional para as empresas-cliente e contribui de maneira prospectiva nos fluxos logísticos para a elevação do nível de serviço e na redução de custos.

Palavras-chave: Logística, Recintos Alfandegados, Portos Secos, Custos, Nível de serviço.

ABSTRACT

The logistics has shown a strategy resource to obtain and sustain competitiveness advantages of the organization in the market. Brazil has a poor infrastructure, as pointed from some studies, at this sector, mostly in subjects like ports, airports and costume borders. The dry port is a mechanism that has shown efficient in some distribution case in the country. The central objective of this article is, then, to show that from “dry ports”, exists a possibility to improve the national logistics infrastructure. The methodology of this paper is based in a appropriate bibliography, identifying advantages and disadvantages of the use of this channel. In the results was identified that the dry port is a international competitiveness factor for the enterprise-client and contribute, in a prospective way, on the logistics flows for the elevation of the service level and reduction of its costs.

Keywords: Logistics, Costume Enclosures, Dry Ports, Costs, Service Level.

1 INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA

O investimento em qualidade do serviço e redução de custos tornam-se pontos relevantes ao se observar aspectos como competitividade e diferenciação. A logística, conforme apontado por Louzada (2005) é um dos pontos estratégicos para a competitividade de países e empresas, servindo como suporte para as atividades no comércio internacional. Bowersox, Closs, *et al.*(2013) definem alguns pontos como principais objetivos da logística. Dentre eles, Ballou (2011) destaca o nível de serviço e a redução de custos como, além de importantes para o bom funcionamento da logística, importantes elementos da satisfação do consumidor.

Diante desses objetivos, e para maximizar os resultados das atividades brasileiras no comércio internacional, torna-se pertinente o estudo de alternativas que visam complementar e auxiliar os serviços prestados por recintos alfandegários de zona primária (portos, aeroportos e fronteiras alfandegárias). Tal relevância é impulsionada, ainda, por dúvidas e incertezas sobre o assunto e a existência de poucos estudos acerca do tema.

Este trabalho trata formas na qual os Portos Secos podem contribuir para elevar o nível de serviços dos portos brasileiros, por esses apresentarem, segundo Castiglioni (2014), a maior movimentação internacional entre os modais logísticos e, em contrapartida, baixas posições¹ frente aos outros países do mundo em níveis de qualidade da infraestrutura portuária.

O presente artigo, portanto, visa destacar os Portos Secos no Brasil como possibilidade e oportunidade de apoio nas operações logísticas e apresentar vantagens e desvantagens de sua utilização para contribuir com a elevação do nível de serviço e redução dos custos de recintos alfandegários de zona primária.

Louzada (2005) justifica a importância do tema abordado por este trabalho ao afirmar que o aprofundamento em estudos a respeito de Portos Secos viabiliza a melhor compreensão desse recinto como um possível impulsionador do comércio internacional brasileiro. Para tal, foi utilizada a estrutura de revisão bibliográfica trazendo dados estatísticos, definições e opiniões de autores nacionais e internacionais acerca de temas relacionados ao assunto em questão.

¹ O Brasil ocupa atualmente a 120ª posição em um total de 140 países pesquisados, segundo dados obtidos no Website do *The Global Competitiveness Report* comparando dados compreendidos entre os anos 2008 e 2016.

Desafio Online, Campo Grande, v.5, n. 1, art.8, Jan./Abr. 2017. www.desafioonline.ufms.br

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Logística

O conceito de logística vem se expandindo ao longo do tempo enquanto engloba novos e variáveis elementos. Em 1962 o *National Council of Physical Distribution Management-NCPDM* (1962)- define logística como:

“(...) atividades associadas à movimentação eficiente de produtos acabados, desde o final da linha de produção até o consumidor, e, em alguns casos, inclui a movimentação de matéria-prima da fonte de suprimentos até o início da linha de produção. Estas atividades incluem o transporte, a armazenagem, o manuseio dos materiais, o empacotamento, o controle de estoques, a escolha da localização de plantas e armazéns, o processamento de ordens, as previsões de ordens e os serviços aos clientes.” (NCPDM, 1962).

Nota-se que a partir de 1986, o agora *Council of Logistical Management-CLM* (1986), é citado por Kotler & Keller (2011) definindo logística como:

“ The definition of the Logistical Management includes planning the infrastructure to meet demand, then implementing and controlling the physical flows of materials and final goods from points of origin to points of use, to meet customer requirements(...)” (KOTLER & KELLER,2011,p.464)

Atualmente, o termo é definido pelo CLM em seu *website* como:

“(...)part of supply chain management that plans, implements, and controls the efficient, effective forward and reverses flow and storage of goods, services and related information between the point of origin and the point of consumption in order to meet customers' requirements.”(CLM,2016)

De acordo com Martin (2005), logística consiste em:

“(...)the process of strategically managing the procurement, movement and storage of materials, parts and finished inventory (and the related information flows) through the organization and its marketing channels in such a way that current and future profitability are maximized through the cost-effective fulfillment of orders.” (MARTIN, 2005, p.4)

Bowersox, Closs, *et al.* (2013), complementa o apontado por Martin (2005) ao dizer que principal objetivo da logística é o de atingir um nível de serviço ao cliente pelo menor custo total possível com o intuito de oferecer habilidades alternativas com ênfase na

“flexibilidade, agilidade, gestão operacional e no empenho de atingir um nível de funcionamento que implique um serviço perfeito” (BOWERSOX, CLOSS *et al.*, 2013, p.33).

Ballou (2011) analisa que o estudo da logística se baseia em elevar o nível de serviço quanto à distribuição aos clientes e consumidores, tendo como premissas o planejamento, a organização e controle das movimentações e armazenagens durante o fluxo de produtos.

Castiglioni (2014) afirma que a logística “vem se mostrando um recurso estratégico para obter e sustentar vantagens competitivas da organização e oferecer melhor nível de serviço aos clientes e melhoria contínua em redução de custos” (CASTIGLIONI,2014,p 23). O referido autor destaca, porém, que dentre os principais desafios da logística encontra-se o de administrar e controlar custos em relação ao nível de serviço almejado pelos clientes.

Uma das oportunidades atuais da logística, portanto, pode estar na possibilidade de maximizar o uso de novos recintos alfandegados para diminuir os custos, potencializar e agilizar os serviço ao cliente.

2.2 Recintos Alfandegados

Conforme artigo 9º do decreto lei nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009:

“Os recintos alfandegados serão assim declarados pela autoridade aduaneira competente, na zona primária ou na zona secundária, a fim de que neles possam ocorrer, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de:

I - mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial;

II - bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados; e

III - remessas postais internacionais.” (BRASIL,2009)

O mesmo decreto, em seu artigo 3º, divide o território aduaneiro brasileiro em zonas primárias e secundárias e abrange as seguintes áreas nos mesmos:

“I - a zona primária, constituída pelas seguintes áreas demarcadas pela autoridade aduaneira local:

a) a área terrestre ou aquática, contínua ou descontínua, nos portos alfandegados;

b) a área terrestre, nos aeroportos alfandegados; e

c) a área terrestre, que compreende os pontos de fronteira alfandegados; e

II - a zona secundária, que compreende a parte restante do território aduaneiro, nela incluídas as águas territoriais e o espaço aéreo.” (BRASIL,2009)

Conforme consta no *website* da Receita Federal (2015), na zona primária encontram-se recintos alfandegados como portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados, enquanto na zona secundária encontram-se Portos Secos e armazéns de encomendas postais

Desafio Online, Campo Grande, v.5, n. 1, art.8, Jan./Abr. 2017. www.desafioonline.ufms.br

internacionais. Segundo Castiglioni (2014), dentre os recintos alfandegados de zona primária, destacam-se os portos por serem os mais utilizados para o comércio internacional ou de longo curso no Brasil.

De acordo com a Secretaria de Portos (2015), existem 37 portos públicos no Brasil, sendo que nesses, conforme dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ,2016), foram movimentados, em 2015, um total de aproximadamente 285 milhões de toneladas em cargas, número esse que representa um aumento de 17,76% se compararmos com o ano de 2005, que apresentou movimentação de aproximadamente 234 milhões de toneladas. Segundo o Ministério da Indústria Desenvolvimento e Comercio Exterior (MDIC) essa movimentação, em 2015, equivaleu a um valor que ultrapassa a casa dos 362,5 bilhões de dólares.

Apesar dos dados de movimentação relacionados, Castiglioni (2014) aponta algumas desvantagens aos portos que podem ser relevantes a possíveis quedas de produtividade e, conseqüentemente, afetar ao nível de serviço que segundo Ballou (2011) é meta frequente da logística. As desvantagens citadas por Castiglioni (2014) são: “Necessidade de transbordo nos portos; Distância dos centros de produção; Maior exigência de embalagens (*container*); Menor flexibilidade nos serviços aliados a frequentes congestionamentos nos portos.” (CASTIGLIONI, 2014, p. 23)

A fim de agilizar serviços que, segundo Castiglioni (2014), são desvantagens aos portos, e, por consequência, elevar o nível de serviço logístico do país, Roso (2008), propõe-se o Porto Seco como alternativa complementar aos mesmos. Rocha(2011), confirma essa proposta ao informar que esse é um recinto importante para que seja possível reduzir custos logísticos, tendo em vista que embalagens e montagens podem ser feitas ali.

2.3 Portos Secos Brasileiros

O artigo 11 do Decreto lei 6.759 de 2009 define Portos Secos como:

Recintos alfandegados de uso público nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro. (BRASIL, 2009).

Segundo o parágrafo 1º do mesmo decreto, os Portos Secos são classificados como recintos alfandegados de zona secundária e só poderão ser instalados nas mesmas, excluindo a possibilidade de instalação em portos e aeroportos alfandegados:

§ 1º Os Portos Secos não poderão ser instalados na zona primária de portos e aeroportos alfandegados. (BRASIL, 2009).

Rocha (2003) define Portos Secos no Brasil como estações onde podem ocorrer despachos e outros regimes aduaneiros. Segundo Associação Brasileira de Portos Secos e CLIAS (ABEPRA), os Portos Secos permitem, em um só lugar, “a prestação de diversos serviços conexos ao despacho aduaneiro, tornando a operação logística das empresas mais eficiente e econômica.” (ABEPRA-2016)

NG, Padilha *et al.*(2013) afirma que esses recintos foram criados com o objetivo de servir como extensões das zonas primárias em localidades distintas, reduzindo, portanto, engarrafamentos nessas áreas.

Segundo dados da Receita Federal, o Brasil tem, atualmente, 38 Portos Secos em seu território sendo que sua maioria encontra-se situada no estado de São Paulo. O Quadro 1 apresenta as cidades onde todos os Portos Secos estão alocados no Brasil e quais os seus respectivos municípios de abrangência, segundo dados da Receita Federal do Brasil (2016):

Quadro 1 Localização dos Portos Secos no território brasileiro.

CIDADE	MUNICÍPIOS ABRANGIDOS
Brasília/DF	Brasília
Corumbá/MS	Corumbá
Anápolis/GO	Anápolis
Cuiabá/MT	Cuiabá
Manaus/AM	Manaus
Belém/PA	Belém e Ananindeua
Ipojuca/PE	Suape
Recife/PE	Recife, Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Iramará, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista e São Lourenço da Mata.
Mesquita/RJ	Mesquita
Resende/RJ	Resende
Barueri/SP	Barueri/SP
Guarulhos*/SP	Guarulhos/SP
São Bernardo do Campo*/SP	São Bernardo do Campo/SP
São Paulo/SP	São Paulo
Bauru/SP	Municípios localizados na jurisdição da DRF/Bauru
Ribeirão Preto/SP	Municípios localizados na jurisdição da DRF/Ribeirão Preto
São José do Rio Preto/SP	Municípios localizados na jurisdição da DRF/São José do Rio Preto
São Sebastião/SP	São Sebastião
Sorocaba/SP	Municípios localizados na jurisdição da DRF/Sorocaba
Taubaté/SP	Municípios localizados na jurisdição da DRF/Taubaté
Cascavel/PR	Cascavel
Foz do Iguaçu/PR	Foz do Iguaçu
Maringá/PR	Maringá
Curitiba/PR	Região Metropolitana de Curitiba
Itajaí/SC	Itajaí
São Francisco do Sul/SC	São Francisco do Sul
Caxias do Sul/RS	Caxias do Sul

Novo Hamburgo/RS	Novo Hamburgo
Uruguaiana/RS	Uruguaiana
Jaguarão/RS	Jaguarão
Canoas/RS	Porto Alegre, Canoas, Cachoeirinha, Gravataí, Eldorado do Sul, Guaíba e Viamão
Santana do Livramento*/RS	Santana do Livramento
Juiz de Fora/MG	Juiz de Fora
Uberaba/MG	Uberaba

Fonte: Próprio autor com dados da Receita Federal do Brasil (2016)

*Cidades que possuem mais que um Porto Seco.

A ABEPRA afirma que os Portos Secos nacionais apresentam nível de ociosidade situada na média de 30% e 40%, isso significa uma baixa procura por meio de importadores e exportadores. Essa ociosidade pode ser explicada por Roso (2006) que afirma que o desempenho dos Portos Secos é determinado pela qualidade do acesso até ele.

Roso (2006), cita alguns serviços que podem ser executados por um porto seco como armazenagem, consolidações, depósitos de mercadorias, acompanhamento e rastreamento, manutenção de *containers*, e desembaraço aduaneiro.

Cardoso (2001) ressalta algumas vantagens aos Portos Secos como “tarifas mais baixas que as praticadas na zona primária, melhor nível de serviços, entendimento e maior segurança para as mercadorias e tecnologia de ponta, por meio de sistemas informatizados nos controles de entrada e saída.” (CARDOSO, 2001, p.49).

Confirmando as vantagens citadas por Cardoso (2001), NG, Padilha *et al.*(2013) cita o importante papel burocrático e logístico que os Portos Secos podem trazer a economias avançadas e emergentes:

“Nearly all of the stated research works had observed the existence of both ‘bureaucratic’ and ‘logistical’ roles of dry ports in both advanced and emerging economies. The former being related to, say, document-handling, declaration of commodities, sanitary inspections and payment of custom duties, bonded storage and processes for bonded transfer of cargoes, to name but a few. On the other hand, logistical role referred to improvement of cargo flows and reduction of transportation and logistical costs.” (NG,PADILHA *et al.*, 2012, p.1)

Roso (2008) acrescenta que a utilização de Portos Secos auxilia, principalmente, na redução de problemas causados por congestionamentos causados nos portos marítimos e aperfeiçoa o acesso por terra aos mesmos. A mesma autora afirma, ainda, que os Portos Secos são componentes significantes para elevar o nível de serviço de um porto marítimo e que além das vantagens já mencionadas apresentam características que influenciam indiretamente em outros setores como a possível redução da emissão de gás carbônico (CO₂), eliminação de

congestionamentos em terminais portuários e, até mesmo, cidades portuárias assim como redução de acidentes em estradas.

A ABEPRA (2016) cita que dentre todas as características se destacam a segurança quanto à eficiência nas operações logísticas e, por consequência, a redução de custos aos clientes. Segundo Cardoso (2001), em um geral, os serviços prestados pelos Portos Secos são tratados como diversificados e diferenciados. Dentre eles pode se destacar, ainda “serviços de embalagem, unitização e paletização das cargas, até limpeza e desinfecção de contêineres, retirada de amostras, etiquetagem, marcação de volumes, colocação de lacres, passando por testes de demonstrações de máquinas, veículos e equipamentos.” (CARDOSO, 2001, p.49).

O Quadro 2 resume as vantagens e desvantagens, já apontadas, em realizar “as movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem” (BRASIL,2009) em um porto seco:

Quadro 2 Vantagens e Desvantagens do desembaraço aduaneiro em Portos Secos:

Vantagens	Fonte	Desvantagens	Fonte
Baixo Custo de Armazenagem	ABEPRA (2016)	Alto Valor com transporte rodoviário	Roso (2006)
Segurança da Carga	Cardoso (2001)	Ociosidade	ABEPRA (2016)
Menor Tempo do Processo	Roso (2008)		
Proximidade Geográfica	Roso (2006)		
Redução de custos	ABEPRA (2016); Padilha (2012);Castiglioni (2014);		
Diminuição de riscos	Cardoso (2001)		
Elevação do nível de serviço	Roso(2008);Cardoso(2001);		

Fonte: Próprio Autor

Diante das vantagens apontadas pelos Portos Secos, Marino (2002) afirma que essas podem ser responsáveis por trazer agilidade e maior diversificação à logística.

Tal afirmação vem de encontro ao definido por NG, Padilha *et al.*(2012) como objetivos da criação dos Portos Secos e complementa ao afirmar a importância em se ter os Portos Secos como elementos essenciais e complementares para os portos:

“(..)posited how dry ports being essential elements in the competitive position of seaports, as they acted to facilitate access to (overlapping) hinterlands the ability of dry ports to act as efficient nodal points along multimodal supply chains which allowed improvement of cargo flows and reduction of transportation and logistical costs.” (NG,Padilha *et al.*, 2012, p.1 e 2)

Diante dos aspectos já abordados, torna-se possível observar que a implantação de Portos Secos contribui para o êxito em atividades logísticas, por meio de vantagens que

influenciam em aspectos na elevação do nível de serviço para os clientes e contínua redução de custos.

3 METODOLOGIA

Para o desenvolvimento do presente artigo foi realizada uma pesquisa bibliográfica alusiva à importância de Portos Secos na logística do Brasil. Trata-se de um levantamento de bibliografia publicada, onde foram analisados livros, revistas científicas e artigos dispostos no acervo das Faculdades Integradas de Cataguases (FIC/UNIS). No banco de dados do Google Acadêmico e *Scielo* foram consultados teses de mestrado e doutorado, trabalhos publicados em congressos e artigos científicos. Nesse contexto, portanto, a pesquisa será precedida de uma revisão bibliográfica no tocante ao estado da arte dos Portos Secos.

Foi verificada a aplicação do material pesquisado em trabalhos publicados em periódicos ou congressos *Qualis* nacionais e internacionais. Tal atenção quanto à origem do material utilizado é observado por Rowley & Slack (2004), que acentuam a necessidade de cautelas quanto ao uso de livros e recursos da *internet*, a fim de se utilizar dessas fontes de forma a trazer qualidade e confiabilidade ao estudo.

De acordo com Rowley & Slack (2004):

“The literature review distills the existing literature in a subject field; the objective of the literature review is to summarize the state of the art in that subject field. From this review of earlier and recent work, it becomes possible to identify areas in which further research would be beneficial.” (ROWLEY & SLACK, 2004, p.32).

Ainda segundo Rowley & Slack (2004), as revisões bibliográficas são relevantes nos seguintes pontos:

“Supporting the identification of a research topic, question or hypothesis; Identifying the literature to which the research will make a contribution, and contextualizing the research within that literature; Building an understanding of theoretical concepts and terminology; Facilitating the building of a bibliography or list of the sources that have been consulted; Suggesting research methods that might be useful, and in; Analyzing interpreting results;” (ROWLEY & SLACK, 2004, p.32).

As colocações dos autores citados, que propõe a importância do estudo por meio de revisões bibliográficas de qualidade, dá o norte a este artigo.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o desenvolvimento dos conceitos que permeiam a logística, temas como nível de serviço e redução de custos são elementos que influenciam no processo de diferenciação de resultados e competitividade internacional. Diante desse cenário, torna-se necessário o estudo e a identificação de opções que possam vir a influenciar no desenvolvimento desses elementos.

Sabendo dessa necessidade destaca-se a importância pelo estudo de recintos alfandegários de zona secundária, a fim de se identificar de que formas seus serviços podem vir a aperfeiçoar no atendimento às demandas que influenciam na qualidade e serviços da logística.

Os Portos Secos são recintos alfandegários de zona secundária onde podem ocorrer tanto despachos como outros regimes aduaneiros como armazenagem, consolidações, depósitos de mercadorias, acompanhamento e rastreamento, manutenção de *containers*, e desembaraço aduaneiro.

Essas características quando somadas são consideradas predominantes no atendimento às necessidades, satisfações e preferências dos clientes e é, ainda, fundamental ao analisar a logística como fator estratégico indispensável para obter e sustentar vantagens competitivas da organização.

Dessa forma, uma maior utilização dos portos secos no Brasil pode vir a contribuir, dentre outros fatores, na elevação do nível de serviços, na redução de custos envolvidos na estrutura logística contida em portos, aeroportos e fronteiras alfandegárias, podendo servir como extensões desses recintos alfandegários executando serviços logísticos visando o atendimento as necessidades dos clientes e tornar-se fator de competitividade internacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. Atlas, 2011.

BOWERSOX, Donald J. CLOSS, David J. **Logística empresarial: O processo de integração da cadeia de suprimentos**. São Paulo: Atlas, 2001.

BOWERSOX, D. J., Closs, D. J., Cooper, M. B. **Gestão logística da cadeia de suprimentos**. 4ª ed., Porto Alegre, AMGH Editora, p.31-57, 2013

ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Logística & aduana**. 2ª ed., São Paulo, Edições Aduaneiras, 2003.

_____. **Logística & aduana**. 3ª ed., São Paulo, Edições Aduaneiras, 2011.

ROSO, Violeta; **Factors Influence Implementation of a Dry Port**. In: International Forum on Shipping, Ports and Airports, Sweden: Anais. Sweden: ICMS, 2009, p. 2-14.

_____. **Emergence and significance of dry ports**. Chalmers tekniska högskola, 2006, p.1-46.

ROWLEY, Jennifer; SLACK, Frances. **Conducting a literature review**. Management Research News, v. 27, n. 6, p. 31-39, 2004.

NG, Adolf KY; PADILHA, Flavio; PALLIS, Athanasios A. **Institutions, bureaucratic and logistical roles of dry ports: the Brazilian experiences**. Journal of Transport Geography, v. 27, p.1-10, 2013.

Desafio Online, Campo Grande, v.5, n. 1, art.8, Jan./Abr. 2017. www.desafioonline.ufms.br

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUIAVIÁRIOS (ANTAQ). **Sistema Portuário Nacional**. Disponível em <<https://webportos.labtrans.ufsc.br/Brasil/Index>>. Acesso em 19 de Março de 2016.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUIAVIÁRIOS (ANTAQ). **Estatística Anuários**. Disponível em <http://www.antaq.gov.br/Portal/Estatisticas_Anuarios.asp#>. Acesso em 01 de Abril de 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PORTOS SECOS E CLIAS. **O que são Portos Secos e Clias**. Disponível em <<http://www.abepira.org.br/>>. Acesso em 25 de Março de 2016

CARDOSO, F. Eadi, “**Uma opção aduaneira vantajosa e econômica.**” Revista Tecnológica: Publicare, São Paulo, ano VI, n. 65, p. 42-55, abril 2001.

CASTIGLIONI, José Antonio de Mattos; NASCIMENTO, Francisco Carlos do. **Custos de processos logísticos**. Érica, São Paulo, 2014. P.5-136

LOUZADA, Cláudia Espindola Cabral. **Panorama dos portos secos no Brasil: avaliação e perspectivas**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Industrial) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

MARINO, S. Eadis, **Um mercado em compasso de espera**. Revista Tecnológica, Publicare, São Paulo, v. 8, n. 78, p. 36-53, maio 2002.

MINISTERIO DO DESENVOLVIMENTO INDUSTRIA E COMERCIO EXTERIOR(MDIC). **Totais mensais e acumulados (janeiro 1989 a fevereiro 2016)** Disponível em <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=5294>>. Acesso em 25 de Março de 2016

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 5 de Fevereiro de 2009**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm>. Acesso em 01 de Abril de 2016.

Desafio Online, Campo Grande, v.5, n. 1, art.8, Jan./Abr. 2017. www.desafioonline.ufms.br

RECEITA FEDERAL. **Local de Realização do Despacho**. Disponível em <
<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/despacho-de-importacao/topicos-1/conceitos-e-definicoes/local-de-realizacao-do-despacho>> Acesso em 31 de Março de 2016

SECRETARIA DE PORTOS. **Sistema Portuário Nacional**. Disponível em
<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>> Acesso em 03 de Março de 2016

WORLD ECONOMIC FORUM. **Competitiveness Rankings 2015-2016**. Disponível em <
<http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/competitiveness-rankings/#indicatorId=GCI.A.02/>>. Acesso em 19 de Março de 2016