

O PAPEL DA ADUANA NAS CADEIAS GLOBAIS DE VALOR: O CASO DO MERCOSUL

MARIO CESAR BARRETO POLIS

Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP
mariocbpolis@gmail.com

CRISTIANO MORINI

Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP
professorcristianomorini@gmail.com

ÁREA TEMÁTICA: OPERAÇÕES - LOGÍSTICA E CADEIA DE SUPRIMENTOS

O PAPEL DA ADUANA NAS CADEIAS GLOBAIS DE VALOR: O CASO DO MERCOSUL

THE ROLE OF CUSTOMS IN THE GLOBAL VALUE CHAINS: AN APPLICATION CASE OF MERCOSUR

Resumo: O presente estudo tem como objetivo analisar os níveis de posicionamento das administrações aduaneiras (aduanas) de Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, em *rankings* internacionais, e evidenciar os resultados das avaliações de cada uma das aduanas, com a identificação de possíveis medidas para alavancar a competitividade. O desenvolvimento da pesquisa se deu a partir da pesquisa documental e bibliográfica, baseada em estudos internacionais (*LPI, Doing Business e Global Enabling Trade Report*). A relevância da pesquisa justifica-se pelo fato de as aduanas serem um importante elo da gestão global de cadeias de suprimentos. Este estudo listou os países mais competitivos em matéria aduaneira. Como resultados encontrados, a aduana do Uruguai apresenta melhor posicionamento comparativo e maior competitividade. No entanto, o MERCOSUL mostra-se pouco competitivo em termos de integração em cadeias globais de valor. Uma explicação para a baixa integração está relacionada ao papel desempenhado pelas aduanas dos países do MERCOSUL, com relativa baixa colaboração fronteiriça e com adoção de procedimentos pouco simplificados.

Palavras-chave: administração aduaneira; integração econômica; análise comparativa.

Abstract: The present study aims to analyze the levels of positioning of customs administrations (customs) of Argentina, Brazil, Paraguay and Uruguay in international rankings, and show the results of evaluations of each of the customs, to identify possible steps to leverage competitiveness. The research development occurred from the documentary and bibliographic research, based on international studies (*LPI, Doing Business and Global Enabling Trade Report*). The relevance of the research is justified by the fact that customs are an important link in the overall management of supply chains. This study listed the most competitive countries in customs area. As results, the customs of Uruguay has better comparative positioning and increased competitiveness. However, MERCOSUR shows itself uncompetitive in terms of integration into global value chains. One explanation for the low integration is related to the role of customs in the MERCOSUR countries with relatively low border collaboration and adoption of some simplified procedures.

Keywords: customs administration; economic integration; comparative analysis.

1. INTRODUÇÃO

O Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) sempre apresentou imperfeições no seu sistema de funcionamento, considerando o enfoque nas administrações aduaneiras. Segundo Kume *et al.* (2001), os países deveriam se adequar à liberação das fronteiras em suas relações comerciais, bem como adequar suas normas tarifárias. No entanto, as empresas exportadoras destes países têm aumentado as denúncias sobre barreiras comerciais, além de dificuldades operacionais nas aduanas (CASTANHAR; GOMES, 2006).

Como bloco econômico, um dos objetivos é integrar e desenvolver as aduanas dos países signatários. Portanto, faz-se necessário analisar o nível de eficiência das administrações aduaneiras do MERCOSUL, a partir de estudos internacionais, e constatar se este desempenho é compatível com o nível de integração idealizado para o MERCOSUL, bem como a integração dos países membros em cadeias globais de valor.

A partir destas informações iniciais, a problemática deste artigo aborda o tema do desempenho das aduanas do MERCOSUL, segundo uma perspectiva de competitividade e de posicionamento em estudos produzidos por organismos internacionais.

A hipótese associada à problemática é de que é os países do MERCOSUL estão pouco integrados em cadeias globais de valor, e o desempenho dos serviços aduaneiros tem relação com esta baixa integração. A relevância deste artigo preenche uma lacuna na literatura, que é considerar a ênfase no desempenho das administrações aduaneiras (ou aduanas), em uma análise comparativa, ainda que utilizando fontes secundárias de informações, com ênfase nos países do MERCOSUL. Não são comuns estudos sobre o papel das aduanas em termos de competitividade nacional, bem como em termos de cadeias globais de valor.

Assim, o objetivo deste trabalho é analisar os níveis em que se encontram as administrações aduaneiras de cada um dos integrantes do bloco econômico, tomando como base os anos de 2007 a 2014, sob uma abordagem de competitividade para a integração do país no comércio internacional.

Para que se possa cumprir o objetivo principal, é necessário desenvolver três objetivos secundários, que são:

- a) Apresentar o MERCOSUL, com foco nas aduanas, e, com isso, analisar se os países estão alinhados em termos de boas práticas internacionais na área;
- b) Identificar informações e dados que demonstrem o desempenho das aduanas a partir de *rankings* produzidos por organismos internacionais;
- c) Demonstrar os desempenhos comparativos de cada país, com o objetivo de entender o nível de serviço prestado pela aduana, bem como sua relação em termos de competitividade em cadeias globais.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho tem como natureza a pesquisa aplicada de natureza quantitativa, elaborada com dados secundários de 2007 a 2014, e que são usados para avaliar comparativamente o desempenho das aduanas dos países do MERCOSUL. Os estudos utilizados são dados secundários, originários de pesquisas internacionais elaboradas por Banco Mundial (*Doing Business 2014* e *Logistics Performance Index 2014*) e Fórum Econômico Mundial (*Global Enabling Trade Report 2014*), explicitados no item 4.

Foram considerados todos os membros do MERCOSUL, com exceção da Venezuela e Bolívia. O primeiro país aderiu ao bloco em 2012, por meio da Decisão CMC 27/12, e o segundo país, em 2013 com o Protocolo de adesão do Estado Plurinacional da Bolívia ao MERCOSUL. Desta forma seria desigual compará-los neste estudo aos demais países

formadores do bloco, uma vez que o estudo considera bases de informação de 2007, quando somente os quatro membros originais eram membros plenos (MERCOSUR, 2014).

Do ponto de vista do objetivo, trata-se de pesquisa descritiva, uma vez que serão levantados dados quantitativos do desempenho das aduanas. Para o desenvolvimento da pesquisa, foi realizada pesquisa documental em legislações específicas sobre o MERCOSUL. Além desta, também foi realizada a pesquisa bibliográfica em artigos e estudos produzidos por organismos internacionais, também específicos sobre o tema. Ao término do desenvolvimento, realizou-se estudo comparativo, com o intuito de quantificar o desempenho aduaneiro de cada país no período já mencionado, bem como do bloco como um todo em relação ao desempenho global em termos aduaneiros.

3. O MERCOSUL E A ADMINISTRAÇÃO ADUANEIRA

O MERCOSUL sustenta-se em três pilares: econômico comercial, social e da cidadania. O bloco é composto por órgãos internos, representados por integrantes de cada um dos países-membros, os quais cuidam de temas variados como agricultura familiar, direitos humanos, gênero, saúde e cinema, entre outros (MERCOSUL, 2014). No aspecto econômico, o MERCOSUL assume, hoje, o caráter de união aduaneira em fase de consolidação em face da política de mercado comum, sendo esta sua principal finalidade, como estabelece o Tratado de Assunção, firmado em 1991.

Com relação às aduanas e suas práticas, Widdowson (2012) menciona que a aduana tem como objetivo implementar práticas regulatórias, facilitar o comércio, mas também impedir os ilícitos, garantindo a legislação local daquele país. Nesta seção, portanto, são abordados tanto o MERCOSUL quanto o conceito de aduana, fazendo uma correlação sobre os dois para cada país.

3.1 O MERCOSUL

De acordo com Kume e Piani (2005), o MERCOSUL foi precedido pelo Programa de Integração e Cooperação Econômica entre a Argentina e o Brasil (PICE), lançado em julho de 1986. Este Programa tinha como objetivo integrar de forma gradual as duas maiores economias da América do Sul. Em 1988, o processo foi acelerado com a assinatura do Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento, que estabelecia um prazo máximo de dez anos para se atingir uma zona de livre-comércio, a harmonização gradual das políticas setoriais e a coordenação das políticas macroeconômicas.

O Mercado Comum do Sul é composto Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela. No entanto, para composição deste estudo são analisados os desempenhos dos quatro países iniciais do bloco, uma vez que a Venezuela ainda tem tramitações internas a cumprir para se tornar um Estado Parte pleno (MERCOSUL, 2014).

São considerados Estados Associados do MERCOSUL: Chile, Colômbia, Equador, Peru, Guiana e Suriname. As Estados Partes têm como princípio comum, conforme o Art. 1º do Tratado de Assunção, garantir a livre circulação de bens e serviços entre suas fronteiras, bem como eliminar direitos aduaneiros que restrinjam suas relações, ou seja, desenvolver as suas aduanas para facilitar a relação uns com os outros (ZARZOZ; LEHMANN, 2003).

Visando compreender mais detalhadamente a estruturação da administração aduaneira, com enfoque nos países do MERCOSUL, a seção a seguir trata desta temática.

3.2 As aduanas dos países signatários do bloco

De acordo com Urciuoli, Hintsa e Ahokas (2013) e Glenday (2002), a administração aduaneira ou aduana tem como objetivo proteger a sociedade, coletar tributos aduaneiros, identificar e interditar o comércio ilegal.

Estes interesses fazendários são essenciais para o controle de uma economia. Com este enfoque, a Organização Mundial das Aduanas (2013), assim como, Holzner e Peci (2011), mencionam que as aduanas em todo o mundo atuam como facilitadores do comércio, além de trabalharem com a arrecadação de receitas, proteção da comunidade e da segurança nacional (inclusive à proteção do comércio relacionado à fauna e flora).

No entanto, Fredriksson (2014) cita que, dentre alguns problemas relacionados à aduana, está a falta de integridade ou corrupção das administrações aduaneiras pode distorcer o comércio e oportunidades de investimento nos países, bem como minar a confiança pública na administração do governo. Além disso, a corrupção põe em risco o bem-estar de todos os cidadãos e desencorajam o comércio internacional. Desta forma, uma boa administração aduaneira contribui com os interesses nacionais e ganhos de competitividade (WERNECK, 2003; JONG; BONGMANS, 2011).

Sosa (1996) cita que a função da aduana é universal, uma vez que não se tem uma nação politicamente organizada sem uma aduana. O objetivo é o mesmo em todos os países: controlar o fluxo de mercadorias pelas fronteiras (tanto em exportação ou importação), os veículos transportadores (bem como portos, aeroportos ou fronteiras nacionais) e as pessoas (que transitam em viagens internacionais e tripulam veículos transportadores).

Para contribuir com o desenvolvimento das aduanas, diversas ações modernizantes e competitivas vêm sendo implementadas pelos países em um novo modelo de aduana que tem sido chamado de “aduanas do século XXI” (OMA, 2006), tal qual, o portal ou janela única (*single window*). Este conceito pode ser definido por Tan *et al.* (2006) e Raus (2009) como uma plataforma informatizada, onde todos os intervenientes do comércio exterior atuam, agilizando e uniformizando o controle aduaneiro, sendo esta, uma normativa instituída para os países signatários a Organização Mundial das Aduanas (OMA).

Além do portal único, outras ferramentas estão sendo discutidas e colocadas em prática nos países signatários da OMA. A conexão das aduanas é um dos grandes pilares, que, segundo a OMA, pode facilitar muito o controle e segurança nas aduanas, uma vez que a declaração de exportação passa a ser um documento compartilhado com a aduana de importação. Tal prática é atualmente conhecida como *GNC (Globally networked Customs)*.

Outras práticas citadas pela OMA (2006) são os trabalhos na melhoria da gestão aduaneira, bem como dos órgãos responsáveis, controle de risco, parcerias comerciais e aduaneiras, e principalmente, tecnologias avançadas. Une-se a essas práticas, a capacitação e revisão dos procedimentos aduaneiros, bem como da mão de obra operacional da aduana, cujas práticas precisam evoluir e se distanciar dos problemas de corrupção.

Nas seções a seguir, veremos a quem compete administrar a aduana nos países do MERCOSUL e como as mesmas se encontram em relação a informatização dos seus controles.

3.2.1 Argentina

Conhecida como *Dirección General de Aduanas - DGA*, a aduana argentina é parte integrante do governo dentro da *Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP)*. A regulamentação do país segue normas ainda de 1534, da época em que era colônia espanhola. Como registro histórico, a primeira carga a adentrar no país foram mercadorias oriundas de Santos, chegando ao Porto de Buenos Aires em 1º de junho de 1586 (ARGENTINA, 2014).

A atual aduana, conhecida como *DGA*, passou por várias mudanças, principalmente desde sua primeira regulamentação, datada de 1877, quando ainda era chamada de *Dirección General de Rentas*. Nos anos 1990, a Argentina passou por mudanças em sua economia (PASTOR JUNIOR; WISE, 1999) e na área aduaneira. Em 1997, entra em vigor a regulamentação que perdura até os dias atuais. Instituída pelo Decreto 618, a então

Administración Nacional de Aduana (ANA) passa a se chamar *Dirección General de Aduanas*, organismo integrante da *Administración Federal de Ingresos Públicos* (ARGENTINA, 2014).

De acordo com a MADB (*Market Access Database*), sistema de informação de acesso a mercados da União Europeia, o atual sistema informatizado que controla o comércio exterior do país é chamado de *MARIA (sistema informático basado en el Rancel Integrado Aduanero)* ou *SIM (Sistema Informático MARIA)*. Este sistema é, desde 2012, um portal único de comércio exterior, respeitando os princípios e conceitos do *single window*.

3.2.2 Brasil

De acordo com Godoy (2012), em grande parte dos países, as aduanas estão, de modo geral, inseridas na administração tributária, mas separadas das repartições fiscais de rendas internas do país. A escassez de recursos humanos, bem como a grande extensão territorial do país, das fronteiras e do litoral faz com que haja um aproveitamento da Receita tanto para o controle aduaneiro como para a arrecadação tributária.

A Receita, denominada Receita Federal do Brasil, é o órgão público federal incumbido de controlar e gerir a aduana Brasileira, e é parte integrante do Ministério da Fazenda. (BRASIL, 2014b).

Do ponto de vista dos avanços para este controle, a Organização Mundial do Comércio (OMC) apresenta em suas convenções o tema da facilitação do comércio, com propostas visando à diminuição de barreiras entre os países, além de maior agilidade aduaneira. Segundo Scorza (2012), o Brasil tem introduzido em sua regulamentação algumas dessas propostas. O grande marco na modernização dos procedimentos aduaneiros brasileiros se deu em 1993 (NG; PADILHA; PALLIS, 2013) quando passou a funcionar o Sistema Integrado de Comércio Exterior (SISCOMEX). Em 1997, o mesmo foi ampliado para as operações de importação.

Esse cenário permitiu que o Brasil se aproximasse da OMA, permitindo maior abertura nas operações internacionais, já que a facilidade proporcionada por este sistema ajuda os atores envolvidos no processo. Neste ano de 2014, de acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), inicia-se no Brasil o Programa Portal Único SISCOMEX, também baseado em normas da OMA, tem o objetivo de agilizar os mecanismos de controle aduaneiro por meio do Portal Único (BRASIL, 2014a).

3.2.3 Paraguai

Atua de modo constante no comércio exterior do país desde 1846, instituída pela Lei de Arrecadação de Direitos. Desde então tem como princípio controlar a prática de arrecadação e direitos do gênero, sendo que o montante arrecadado deve ser feito em moeda corrente do país (PARAGUAI, 2014).

Em seu histórico, apresentou-se primeiramente como *Administración de la Aduana de la Capital* e posteriormente como *Administración General de Aduanas*. Em meados do século XX foi nomeada como *Dirección General de Aduanas*, tendo sua atuação exclusiva no controle de entrada e saída de pessoas e mercadorias, além do controle de arrecadação tributário correspondente a essa operação.

A Aduana do Paraguai teve sua regulamentação aduaneira aprovada somente em 2004, por meio da Lei 2.422 denomina *Código Aduanero*. Porém, só no ano de 2005 houve sua regulamentação pelo Decreto 4.672, estabelecendo a atual estrutura aduaneira do país, chamada de *Dirección Nacional de Aduanas – DNA*, substituindo à antiga *Dirección General de Aduanas – DGA* (PARAGUAI, 2014).

Conforme informações da DNA, todo controle aduaneiro é feito pelo sistema eletrônico do país chamado de *SOFIA*, sigla que representa *Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas*. Este sistema atende os requisitos do modelo portal único. Neste

portal, os intervenientes trabalham na mesma plataforma de acesso dos contribuintes, gerando estatísticas e controles diversos do comércio exterior do país.

3.2.4. Uruguai

A aduana do Uruguai possui, como base, normas estabelecidas quando ainda era colônia espanhola. Dados históricos apontam que desde 1740 a aduana era movimentada por embarcações que chegavam a Buenos Aires e Montevideú (URUGUAI, 2014).

Em 2007, apoiados pelo Banco Mundial e pelo Banco Interamericano de Desarrollo, o Uruguai implementou o *Programa Modernización de la Dirección Nacional de Aduanas*, tendo como base (URUGUAI, 2014): o fortalecimento dos processos de controle e análise inteligente; apoio ao fortalecimento e eficiência das transações comerciais; e, por fim, fortalecimento institucional da *Dirección Nacional de Aduanas (DNA)*.

Conforme informações da *DNA*, todo controle aduaneiro é feito pelo sistema eletrônico do país chamado de *VUCE (Ventanilla Única de Comercio Exterior)*. Este sistema atende os requisitos do modelo portal único, onde os intervenientes trabalham na mesma plataforma de acesso dos contribuintes, gerando estatísticas e controles diversos do comércio exterior do país (URUGUAI, 2014).

3.3 Considerações sobre os países do bloco

De acordo com o exposto de cada um dos países, nota-se que a administração aduaneira é pública e independente, ou seja, cada país controla sua aduana, mesmo que todos façam parte do MERCOSUL. Além desta informação, vemos que o Brasil é o último país a estabelecer o portal único informatizado como sistema a operar no controle do comércio exterior. Verifica-se, portanto, que todos os países têm um modelo assemelhado de gestão aduaneira, além de possuírem um sistema de portal único (*single window*), muito embora o brasileiro seja recente e esteja em implementação. Na próxima seção, veremos quais os estudos que serviram de base para análise de desempenho das aduanas dos países estudados.

4. OS ESTUDOS INTERNACIONAIS SOBRE O DESEMPENHO ADUANEIRO

Nesta seção são explanados os relatórios e estudos internacionais que serviram de base para a análise de desempenho aduaneiro dos países do MERCOSUL.

4.1 Logistics Performance Index – LPI 2014

O *LPI* é uma ferramenta interativa criada para ajudar os países a identificar as mudanças e oportunidades através da análise de desempenho de suas logísticas de comércio (NG; PADILHA; PALLIS, 2013). No estudo atual, finalizado neste ano de 2014, foram analisados 160 países (BANCO MUNDIAL, 2014b).

O estudo usa padrões e técnicas estatísticas para estabelecer um indicador único que pode ser usado para comparação entre os países analisados. Este indicador é resultado de uma análise de seis áreas analisadas de cada país, sendo: 1. A eficiência da administração aduaneira, bem como a eficiência do processo de desembarço aduaneiro; 2. A qualidade da logística aplicada ao transporte e ao comércio (infraestrutura); 3. A facilidade de arranjar um embarque (preços e frequência); 4. A competência e qualidade dos serviços logísticos (caminhões, agenciamento de fretes); 5. O sistema de rastreamento de cargas; 6. A frequência com que os embarques chegam ao destino final no prazo esperado/previsto.

O relatório possui quatro edições, sendo a primeira realizada em 2007, a segunda em 2010, a terceira em 2012 e a última neste ano de 2014. Neste último relatório, dentre os países do MERCOSUL, a Argentina tem o melhor desempenho, aparecendo na 60ª posição. Seguindo, aparecem: Brasil 65º, Paraguai 78º e Uruguai em 91º (BANCO MUNDIAL,

2014b). Com base na avaliação destas áreas, foi feita uma comparação de como estão os desempenhos individuais de cada país, levando em consideração as seis áreas analisadas no relatório.

4.2 *Doing business* 2014

O relatório *Doing Business* 2014, compreendendo regulação de negócios para pequenas e médias empresas, mede e acompanha as mudanças nas regulamentações que se aplicam às pequenas e médias empresas dos países. Analisa 10 áreas de uma economia: abertura de empresa, obtenção de alvarás de construção, obtenção de eletricidade, registro de propriedades, obtenção de crédito, proteção de investidores, pagamento de impostos, comércio entre fronteiras, execução de contratos e solução de insolvência (BANCO MUNDIAL, 2014a).

Este estudo fornece medidas objetivas das regulamentações aplicáveis às empresas e seu cumprimento em 189 economias e cidades selecionadas no nível subnacional e regional. O relatório de regulamentação de 2014 abrange os dados de junho de 2012 até maio de 2013. Esta é a 11^a edição da série já realizada.

O *Doing Business* oferece uma ampla série de dados econômicos a partir de 2003. Os dados são apresentados de várias formas dirigidos a pesquisadores, legisladores, jornalistas e outros. Os dados e a classificação do estudo são atualizados anualmente e publicados no relatório e no *website* oficial (BANCO MUNDIAL, 2014a).

As economias avaliadas pelo estudo são classificadas em um índice classificado como nível de facilidade para fazer negócios. Esta avaliação vai de 1 a 189, em que 1 é a melhor classificação. Uma boa classificação no índice de facilidade para fazer negócios significa que o ambiente regulatório promove o funcionamento de negócios. O índice é calculado como a classificação com base na média simples das classificações dos seus indicadores componentes.

No atual estudo, os países do MERCOSUL aparecem nas seguintes posições: Uruguai 88º, Paraguai 109º, Brasil 116º e Argentina 126º (BANCO MUNDIAL, 2014a).

4.3 *Global Enabling Trade Report* 2014

Desde 2008 o Fórum Econômico Mundial elabora um relatório internacional avaliando economias de todos os continentes. A publicação é realizada a cada dois anos atualmente, mas de 2008 a 2010 foi anual. Tem como objetivo avaliar a qualidade das instituições, políticas e serviços que facilitem o livre fluxo de bens pelas fronteiras e para os seus destinos. O atual estudo analisa 138 economias, o que representa 98,8% do PIB Mundial e 98,3% do comércio mundial. Seus resultados ajudam as economias/países nas integrações e melhorias da cadeia de valor, bem como auxilia as empresas em seus investimentos (FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL, 2014).

Em sua metodologia, apresenta dados em quatro áreas diferentes, consideradas críticas: acesso a mercados; administração de fronteiras; transporte, infraestrutura e conectividade; e regulamentações e ambiente de negócios. As quatro áreas são divididas em 7 “pilares”: 1. Acesso ao mercado doméstico; 2. Acesso ao mercado estrangeiro; 3. Eficiência e transparência na administração de fronteiras; 4. Avaliação e qualificação da infraestrutura; 5. Avaliação e qualificação dos transportes; 6. Avaliação e uso de tecnologia na informação e comunicação; 7. Ambiente de operações.

Cada pilar é composto por 56 indicadores e subindicadores de diversas pesquisas de parceiros como: *the Global Express Association (GEA)*, *International Trade Centre (ITC)*, *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*, *World Bank* e *World Trade Organization (WTO)*.

Os indicadores são elaborados pelos parceiros e geram índices de 1 a 7. O resultado final aponta que os países mais bem avaliados possuem índices próximos a 7 (FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL, 2014).

Neste relatório, no *ranking* geral aparece com melhor posicionamento o Uruguai, na 60ª posição, seguido de Brasil 86º, Argentina 95º, e, por último, o Paraguai 113º.

5. RELAÇÃO DO DESEMPENHO ADUANEIRO DOS PAÍSES DO MERCOSUL

Para entender e analisar o desempenho das economias do MERCOSUL foram selecionados e comparados os índices e resultados dos estudos apresentados. Para cada estudo observado, será criada uma tabela com todas as avaliações e uma segunda denominada “GAP”, que tem como objetivo elucidar a distância entre a pior e melhor avaliação de cada país, e desta forma provar o qual possui uma evolução mais significativa nos últimos anos.

5.1 Desempenho dos países de acordo com o *Logistics Performance Index – LPI 2014*

Como já mencionado, o *LPI* apresentou o relatório atual considerando a Argentina com o melhor desempenho, aparecendo na 60ª posição. Seguindo, aparecem: Brasil 65º, Paraguai 78º e Uruguai em 91º (BANCO MUNDIAL, 2014b).

Destacando somente a área de administração aduaneira, o relatório apresenta uma alteração nesta ordem, com o Brasil e Paraguai invertendo as posições. Neste caso, a Argentina aparece com a 85ª melhor aduana, seguida do Paraguai em 90º, Brasil em 94º e Uruguai em 111º.

Desde o primeiro estudo do *LPI*, realizado em 2007, posteriormente 2010 e 2012, até o ano de 2014, não podemos considerar o posicionamento do *ranking* como um fator de melhoria ou piora comparando um estudo ou outro, haja vista que tivemos um aumento gradativo nas economias analisadas: 2007 - 150 países; 2010 - 155 países; 2012 - 155 países; e 2014 - 160 países.

Tomando por base a pontuação, em 2007 a ordem dos países era Argentina com 2,65, Brasil com 2,39, Uruguai, 2,29, e por último Paraguai com 2,20 pontos (BANCO MUNDIAL, 2014b).

Em 2010, o segundo estudo concluído do *LPI*, o Uruguai figura com a melhor aduana do MERCOSUL, avaliado com 2,71 pontos. Seguindo, a Argentina com 2,63, e por fim Brasil e Paraguai empatados com 2,37 pontos (BANCO MUNDIAL, 2014b).

Em 2012, o estudo manteve o Uruguai com o melhor desempenho, avaliado com 2,99 pontos, seguido de Brasil, 2,51, Argentina 2,45 e por último o Paraguai com 2,36 (BANCO MUNDIAL, 2014b).

O atual relatório, concluído neste ano de 2014, recoloca a Argentina como a melhor aduana, pontuando-a com 2,55. O Paraguai mostra evidente melhora de posicionamento, sendo o segundo país do MERCOSUL mais bem colocado, com 2,49 pontos. Brasil aparece em terceiro com 2,48, e o Uruguai tem queda para a última posição com 2,39 pontos (BANCO MUNDIAL, 2014b).

Se avaliados os países pela média, o melhor desempenho, conforme tabela 1 é o do Uruguai, com 2,60 pontos. No entanto, este é o país com o maior *gap*, conforme pode ser visualizado na tabela 2, com 0,70 pontos.

Tabela 1: Média de desempenho dos países do MERCOSUL – *LPI*

RESULTADOS	2007	2010	2012	2014	MÉDIA
ARGENTINA	2,65	2,63	2,36	2,55	2,55
BRASIL	2,39	2,37	2,51	2,48	2,44

PARAGUAI	2,20	2,37	2,45	2,49	2,38
URUGUAI	2,29	2,71	2,99	2,39	2,60

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 2: *GAP* do desempenho dos países do MERCOSUL - *LPI*

RESULTADOS	MENOR	MAIOR	GAP
ARGENTINA	2,36	2,65	0,29
BRASIL	2,37	2,51	0,14
PARAGUAI	2,20	2,49	0,29
URUGUAI	2,29	2,99	0,70

Fonte: Elaboração própria.

Se observados também os dados, conforme tabela 1, é possível identificar uma variação acentuada dos países, com crescimentos e quedas de um estudo para outro. Neste quesito, o Paraguai se destaca como o único país que possui crescimento em ascendência de 2007 a 2014, saindo de 2,20 em 2007, 2,37 em 2012, 2,45 em 2012 e 2,49 em 2014 (BANCO MUNDIAL, 2014b).

Também pode ser observado que Argentina e Uruguai aparecem duas vezes cada um com o melhor desempenho, sendo o primeiro líder no estudo de 2007 e recuperando o destaque em 2014, e o Uruguai líder em 2010 e 2012. Porém, o Uruguai também é destaque por cair de primeiro para quarto lugar dentre os países analisados, se considerados os relatórios de 2012 e 2014 (BANCO MUNDIAL, 2014b).

5.2 Desempenho dos países de acordo com o *Doing business* 2014

Embora o *Doing business* seja um estudo existente desde 2003, sua base de dados sofre alternâncias e os valores da área de estudo “comércio entre fronteiras” não permite visualizar os anos anteriores, como nos outros relatórios. Deste modo, são analisados aqui os dados dos relatórios de 2014, que apresenta também um comparativo com o ano anterior, neste caso 2013.

No atual estudo, os países do MERCOSUL aparecem nas seguintes posições, considerando a avaliação em todas as áreas: Uruguai 88º, Paraguai 109º, Brasil 116º, e por último Argentina 126º (BANCO MUNDIAL, 2014a).

Extraindo um comparativo com foco apenas na área “comércio entre fronteiras”, se comparado com o ano anterior, teremos os seguintes dados por país: Argentina - 2014: 129ª posição, com 62,66 pontos / 2013: 134ª posição, com 60,67 pontos; Brasil - 2014: 124ª posição, com 63,72 pontos / 2013: 122ª posição, com 62,93 pontos; Paraguai - 2014: 154ª posição, com 52,60 pontos / 2013: 152ª posição, com 52,74 pontos; Uruguai - 2014: 90ª posição, com 71,07 pontos / 2013: 96ª posição, com 69,81 pontos (BANCO MUNDIAL, 2014a).

Desta forma, pode-se notar que, em ambos os anos, a ordem não se alterou: Uruguai, Brasil, Argentina e por último o Paraguai.

Na tabela 3 podemos notar que, com exceção do Paraguai, todos os índices tiveram aumento de 2013 para 2014. O Uruguai possui as melhores avaliações e o Paraguai as piores.

Tabela 3: Média de desempenho dos países do MERCOSUL – *Doing business*

RESULTADOS	2013	2014	MÉDIA
ARGENTINA	60,67	62,66	61,67
BRASIL	62,93	63,72	63,33
PARAGUAI	52,74	52,60	52,67

URUGUAI	69,81	71,07	70,44
---------	-------	-------	-------

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 4: *GAP* do desempenho dos países do MERCOSUL – *Doing business*

RESULTADOS	MENOR	MAIOR	GAP
ARGENTINA	60,67	62,66	1,99
BRASIL	62,93	63,72	0,79
PARAGUAI	52,60	52,67	0,07
URUGUAI	69,81	71,07	1,26

Fonte: Elaboração própria.

Conforme tabela 4, nota-se um grande crescimento da Argentina, 1,99 pontos de um ano para outro. A variação é significativa também para o Uruguai com 1,26 pontos.

5.3 Desempenhos dos países de acordo com o *Global Enabling Trade Report 2014*

O relatório do fórum econômico mundial aponta, conforme mencionado, o Uruguai, na 60ª posição, como mais bem colocado país do MERCOSUL avaliado. Na sequência aparece o Brasil 86º, Argentina 95º, e por último o Paraguai 113º (FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL, 2014).

Destacando a área de administração aduaneira, a Argentina aparece na posição de número 96, avaliada com 3,7 pontos na escala de 1 a 7. O Brasil aparece mais bem avaliado que a Argentina, com 4,2 pontos, ocupando a 80ª posição. O Paraguai possui 3,3 pontos, ocupando a 120ª posição. Por fim, o Uruguai, país mais bem avaliado dentre o MERCOSUL, com 4,5 pontos, e 67º no *ranking* geral.

Avaliando anualmente, e considerando a pontuação, temos os seguintes dados e ordem por posicionamento (FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL, 2014):

- Relatório 2008: Uruguai – 51º, com 4,15 pontos; Brasil – 66º, com 3,87 pontos; Argentina – 71º, com 3,69 pontos; Paraguai – 81º, com 3,55 pontos;
- Relatório 2009: Uruguai – 53º, com 4,15 pontos; Brasil – 77º, com 3,53 pontos; Argentina – 84º, com 3,35 pontos; Paraguai – 93º, com 3,16 pontos;
- Relatório 2010: Uruguai – 54º, com 4,22 pontos; Brasil – 80º, com 3,70 pontos; Argentina – 85º, com 3,51 pontos; Paraguai – 91º, com 3,41 pontos;
- Relatório 2012: Uruguai – 48º, com 4,40 pontos; Brasil – 83º, com 3,59 pontos; Argentina – 92º, com 3,46 pontos; Paraguai – 95º, com 3,45 pontos;
- Relatório 2014: Uruguai – 67º, com 4,50 pontos; Brasil – 80º, com 4,20 pontos; Argentina – 96º, com 3,70 pontos; Paraguai – 120º, com 3,30 pontos.

Com base nestes dados, podemos visualizar que as posições dos países nos cinco relatórios não se alteram. O Uruguai permanece como o país mais bem avaliado e o Paraguai como o pior avaliado. Outra avaliação pertinente é que neste relatório, o Uruguai é o único dos países que se mantém com avaliação em crescimento devido ao seu eficiente e desenvolvido sistema de controle informatizado.

Conforme pode ser visto na tabela 5, os demais países alternam suas avaliações com crescimento e diminuição entre um ano e outro. É importante ressaltar também, que conforme tabela 6, o pior desempenho do Uruguai é melhor que todas as avaliações dos países nos cinco relatórios, com exceção da última avaliação do Brasil, com 4,20 pontos. Os demais, a pior avaliação dos uruguaios, 4,15 pontos supera todos os outros índices. Desta forma, este país também atingiu o maior nível da avaliação, enquanto Paraguai possui o pior, ocorrido em 2009, com avaliação de 3,16 pontos.

Tabela 5: Média de desempenho dos países do MERCOSUL - *Global Enabling Trade Report*

RESULTADOS	2008	2009	2010	2012	2014	MÉDIA
ARGENTINA	3,69	3,35	3,51	3,46	3,70	3,54
BRASIL	3,87	3,53	3,70	3,59	4,20	3,78
PARAGUAI	3,55	3,16	3,41	3,45	3,30	3,37
URUGUAI	4,15	4,15	4,22	4,40	4,50	4,28

Fonte: Elaboração própria.

Tabela 6: *GAP* do desempenho dos países do MERCOSUL - *Global Enabling Trade Report*

RESULTADOS	MENOR	MAIOR	GAP
ARGENTINA	3,35	3,70	0,35
BRASIL	3,53	4,20	0,67
PARAGUAI	3,16	3,45	0,29
URUGUAI	4,15	4,50	0,35

Fonte: Elaboração própria.

Nota-se ainda, conforme tabela 6, que o Brasil é o país com maior *GAP*, 0,67 pontos. Porém, deve se destacar que esta variância não ocorreu de um ano para o outro. A pior nota do país ocorreu em 2009, e a melhor em 2014. Porém, neste íterim o país teve aumento de 2009 a 2010, queda de 2010 a 2012, e recuperação de 2012 a 2014, demonstrando instabilidade na qualidade de sua administração aduaneira.

5.4 Síntese dos relatórios

Os três relatórios possuem fontes geradoras da base de dados diferentes, e por este motivo, muitas vezes os dados não chegam a ser semelhantes. Se analisarmos o Uruguai num primeiro momento, o país possui as melhores avaliações; porém, no *LPI*, o relatório atual o coloca em último dos quatro países avaliados. O mesmo acontece com o Paraguai, que possui notas baixas em todos os relatórios, mas em alguns momentos alterna boas avaliações.

Isso tem ocorrido porque, segundo o Banco Mundial (2014b), o Uruguai tornou o comércio entre fronteiras mais simplificado, por meio da implementação de um eficiente sistema eletrônico da declaração aduaneira.

Os demais países também fizeram algumas reformas visando melhorias aduaneiras, porém menos impactantes. De acordo com o Banco Mundial (2014b), a Argentina simplificou o comércio entre fronteiras reduzindo o número de documentos necessários para a importação e eliminando requisitos de licença não automática. O Paraguai facilitou o forma de as empresas pagarem impostos, fazendo arquivamento eletrônico e obrigatório para os impostos sobre valor agregado de renda e pagamento. O Brasil não aparece nesta lista de países que tenham efetuado reformas impactantes. Sua reforma principal ocorreu este ano (Portal Único) e deverá aparecer no registro do Banco Mundial em 2015.

Partindo da base dos valores dos relatórios de 2014, e considerando os três estudos com pesos iguais de 1/3 (um terço ou 33%) cada, notamos, na tabela 7, que o país mais bem avaliado é o Uruguai, com média de 61,05%, seguido de Brasil com 57,77%, Argentina com 55,51%, e por fim Paraguai com 49,85%.

Tabela 7: Média de resultados dos relatórios avaliados em porcentagem (%)

RESULTADOS	LPI 2014	%	DB 2014	%	GETR 2014	%	MÉDIA
ARGENTINA	2,55	51,00%	62,66	62,66%	3,70	52,86%	55,51%

BRASIL	2,48	49,60%	63,72	63,72%	4,20	60,00%	57,77%
PARAGUAI	2,49	49,80%	52,6	52,60%	3,30	47,14%	49,85%
URUGUAI	2,39	47,80%	71,07	71,07%	4,50	64,29%	61,05%

Fonte: Elaboração própria.

A média apresentada na tabela 7 é o resultado dos três índices convertidos em percentual. A conversão se dá por meio da obtenção do índice atingido no estudo em relação ao nível máximo. Por exemplo, no *LPI*, o índice máximo é 5. A Argentina teve 2,55 pontos, o que representa 51% do total. O mesmo cálculo foi realizado nos demais estudos e países, obtendo-se ao final a média de valores.

O *DB (Doing Business)* avalia os países com um conceito que chega a 100,00 pontos. Logo, convertemos os dados em porcentagem, teremos, por exemplo, Argentina com 62,66% e o Brasil com 63,72%. O *GETR (Global Enabling Trade Report)* conceitua os países de 0 a 7. Logo, a avaliação do Paraguai convertida em porcentagem será de 47,14%, enquanto Uruguai será de 64,29%. Com base nesta conversão, extraindo o resultado dos três estudos e retirando a média, explicita-se o nível geral das administrações aduaneiras.

6. AS ADUANAS DO MERCOSUL E A COMPETITIVIDADE NAS CADEIAS GLOBAIS DE VALOR

Segundo Findlay e Jones (2001), o progresso técnico verificado nos últimos tempos tornou possível a separação do processo produtivo, do qual chama de kits ou produtos intermediários. Isso fez com que houvesse uma diminuição nos custos de transporte e a uma melhoria na capacidade dos sistemas de informação e comunicação, permitindo, assim, que as empresas separassem os processos produtivos e, conseqüentemente, tivessem diferenças de preços relativos em todo o mundo.

A partir desta análise, surgem as cadeias globais de valor (CGVs). As CGVs têm sido objeto de vários estudos nos últimos anos. Os países da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) juntamente com a OMC e a UNCTAD têm produzido estudos que referenciam o andamento e as participações dos países nas CGVs.

Gereffi, Humphrey e Sturgeon (2005) verificaram que, entre os anos 1900 a 2000, os países que atualmente integram o MERCOSUL aumentaram significativamente suas participações nas CGVs, porém os números refletem ainda uma baixa integração em cadeias globais, no que diz respeito a um comparativo com a média das economias da OCDE.

De acordo com Prochnik (2010), os países do MERCOSUL têm economias preponderantemente voltadas para o mercado doméstico e, por este motivo, distanciam-se dos investimentos ou participações das cadeias globais de valor. Além disso, cita também que, na própria cadeia de suprimentos internacional em que comercializam entre si, encontram-se dificuldades nas relações comerciais internacionais, mencionando como exemplo o setor automotivo e as produções que envolvem Argentina e Brasil.

Estevadeordal *et al.* (2013) menciona que, embora a importância da proximidade entre os países tenha diminuído, esse fator não desapareceu completamente. As redes internacionais de produção ainda são mais frequentes entre países vizinhos ou regiões similares, o que enaltece ainda mais a importância de uma aduana que promova ações de integração entre países vizinhos.

Backer e Miroudot (2013) mencionam, por meio do relatório da OCDE *Mapping Global Value Chains*, que o Brasil, por exemplo, é parte integrante de cadeias globais, porém no que diz respeito ao fornecimento de produtos básicos (*commodities*), se destacando principalmente pelo fornecimento de recursos naturais e bens primários para a China. O

mesmo estudo aponta que quanto maior é o processo produtivo em uma cadeia global de um bem de tecnologia, mais afastada ficam as economias do MERCOSUL na participação destes processos.

Neste contexto, é possível apontar o papel das aduanas do MERCOSUL como fator de interferência na participação destes países na economia mundial globalizada. Anteriormente, visualizamos que existe uma discrepância sobre os resultados de cada aduana, de acordo com os estudos internacionais citados. No entanto, o que fica mais explícito são as diferenças de posições perante os países desenvolvidos, ou mesmo, países que tenham uma economia mais internacionalizada.

Segundo Sturgeon *et al.* (2013), o reflexo de uma aduana eficiente é diferencial para uma economia integrar uma cadeia global de valor, uma vez que a boa prática aduaneira interfere também em uma facilitação para entrada e saída de bens num país, evitando burocracias que podem tornar ineficiente um processo produtivo global, já que atrasaria o mesmo como num todo.

Para Jenkins (2012), os países do MERCOSUL, ou como exemplo específico o Brasil, precisam ter melhores práticas aduaneiras para comercialização internacional, uma vez que para poder usufruir de parcerias econômicas estratégicas, as importações devem ser facilitadas, e não somente garantir uma boa prática no modelo de exportação.

Neste quesito, é importante ainda lembrar que o posicionamento geográfico do MERCOSUL não é um fator positivo para as CGVs, uma vez que sua localização não favorece grandes rotas internacionais de comércio. Para Estevadeordal *et al.* (2013), o viés regional na formação das CGVs impõe um desafio para os países em desenvolvimento que desejam participar das CGVs, mas se encontram distantes de aglomerações industriais como as asiáticas.

Neste caso, Estevadeordal *et al.* (2013) cita ainda que os altos custos de transporte, juntamente com as longas distâncias, são um dos principais determinantes da capacidade dos países para participar de CGV. Estes custos de transporte não dizem respeito apenas à distância, mas também à qualidade da infraestrutura relacionada a transporte (capacidade de um porto para receber e despachar mercadorias, atrasos e/ou avarias).

Estevadeordal *et al.* (2013) cita ainda que a infraestrutura logística (por exemplo, eficiência de portos e aeroportos, infraestrutura de comunicação e informação, procedimentos aduaneiros) interfere na participação dos países em CGV e que a OMC deveria dar atenção especial para várias outras áreas de políticas que afetam os custos de transporte, incluindo a facilitação do comércio e o comércio de serviços de transporte.

Por fim, Baldwin (2011) cita que os países do MERCOSUL necessitam tomar algumas ações como as já realizadas há duas décadas por países atualmente desenvolvidos, mencionando como exemplo Coréia do Sul, Taiwan e Cingapura, países estes considerados como exemplos em gestão aduaneira. Tais ações devem ocorrer por meio de um conjunto de políticas industriais que tiveram como alvo indústrias nacionais específicas para o crescimento, atuando com foco na industrialização por substituição de importações (ISI). Além disso, é necessário maior acesso aos mercados, por meio da promoção da exportação conhecida como industrialização orientada para a exportação (EOI).

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa comprova a baixa integração dos países do MERCOSUL em cadeias globais de valor. Além disso, foi possível identificar que um dos fatores que mais contribuem para esse cenário é o baixo desempenho dos serviços aduaneiros.

Os estudos do Banco Mundial (*Doing Business 2014* e *Logistics Performance Index 2014*) e do Fórum Econômico Mundial (*Global Enabling Trade Report 2014*) foram também

analisados e serviram de base para a formação de dados que originaram os resultados de cada administração aduaneira. A partir do cruzamento de dados destes estudos e de uma conversão em padrão único (neste caso porcentagem), chegou-se ao resultado: o Uruguai apresenta os melhores níveis de serviços aduaneiros, seguidos de Brasil, Argentina e Paraguai. Notou-se que o destaque do Uruguai se dá pelo fato de possuir um sistema eletrônico eficiente e simples, que facilita e agiliza o comércio exterior do país.

O estudo revelou ainda que o desempenho dos países em cada um dos estudos é bem próximo, mas se comparado com todos os países do globo, é notável que a qualidade de todos apresente baixa competitividade. Além desta negativa, este estudo revelou que os países sofrem variações nas avaliações das aduanas, não conseguindo manter um crescimento constante do nível de qualidade dos serviços aduaneiros.

Outro dado notável é o fato de que o Brasil, segundo melhor entre os quatro países, é o último a ingressar com o Portal Único (*single window*), o que possibilita prever que o desempenho da sua aduana pode melhorar ainda mais nos próximos anos, e conseqüentemente nas avaliações dos mesmos estudos.

No que diz respeito à cadeia global de valor, nota-se que o MERCOSUL está muito abaixo dos países com melhor avaliação aduaneira. Dois fatores chamam a atenção para essa avaliação ruim: o fraco desempenho aduaneiro dos países com o mundo, e o ineficiente processo de facilitação aduaneira entre os países do bloco, que poderiam resultar numa cadeia regional de valor, mas que atualmente caminha no oposto disso.

É notório também destacar que o posicionamento do bloco é um fator negativo, uma vez que distante dos grandes centros industriais, fica difícil ser um elo para uma cadeia global de produção. Em face disso, destaca-se também que cada vez menos, países com deficiências aduaneiras participam dos processos globais, uma vez que com políticas de produção como o *Just in time*, nenhuma parte da produção pode ter atrasos, e neste caso, uma aduana ruim como as do MERCOSUL demonstram imprevisibilidade e embargos em suas liberações.

Sugere-se como estudo futuro avaliar o desempenho do MERCOSUL frente aos demais blocos econômicos ou regiões, possibilitando um comparativo geral das aduanas mundiais. Ou ainda, sugere-se uma avaliação adicional avaliando também Bolívia e Venezuela, signatários atualmente do bloco, mas que ainda não possuem um retorno acentuado de suas participações no MERCOSUL.

REFERÊNCIAS

- ARGENTINA. Administración Federal de Ingresos Públicos. **Aduana**. Disponível em: <<http://www.afip.gob.ar/aduana/usuariosAduaneros.asp>>. Acesso em: 19 abr. 2014.
- BACKER, K. de; MIROUDOT, S. **Mapping Global Value Chains**. Disponível em: <http://www.oecd-ilibrary.org/trade/mapping-global-value-chains_5k3v1trgnbr4-en>. Acesso em: 29 jun. 2014.
- BALDWIN, R. Trade And Industrialisation After Globalisation's 2nd Unbundling: How Building And Joining A Supply Chain Are Different And Why It Matters. **The National Bureau of Economic Research**: n. 17716, 2011. Disponível em: <<http://www.nber.org/papers/w17716>>. Acesso em: 29 jun. 2014.
- BANCO MUNDIAL. **Doing Business**: 2014. Disponível em: <<http://portugues.doingbusiness.org/>>. Acesso em: 04 maio 2014a.
- BANCO MUNDIAL. **Logistics Performance Index**: 2014. Disponível em: <<http://lpi.worldbank.org/international/global/2014>>. Acesso em: 05 maio 2014b.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Portal Siscomex**. Disponível em: <<http://portal.siscomex.gov.br/conheca-o-portal/portal-unico-de-comercio-exterior>>. Acesso em: 10 maio 2014a.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. **Conheça a Receita Federal do Brasil**. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/SRF/ConhecaRFB.htm>>. Acesso em: 19 abr. 2014b.

CASTANHAR, D.; GOMES, L. F. A. M. A entrada de uma microempresa brasileira no mercado internacional: aplicação do apoio multicritério à decisão. **Revista Economia e Gestão**: Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, v. 6, n. 12, 2006.

ESTEVADEORDAL, A. As cadeias globais de valor são realmente globais? Políticas para acelerar o acesso dos países às redes de produção internacionais. **Revista Brasileira de Comércio Exterior**: n. 115, 2013. Disponível em: <http://www.funcex.org.br/publicacoes/rbce/material/rbce/115_AEJBKS.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2014.

FINDLAY, R.; JONES, R. W. Input Trade and the Location of Production. *The American Economic Review*: v. 91, n. 2, 2001. Disponível em: <<http://www.jstor.org/discover/10.2307/2677728?uid=2&uid=4&sid=21104229539987>>. Acesso em: 29 jun. 2014.

FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL. **Global Enabling Trade Report 2014**. Disponível em: <<http://reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2014/>>. Acesso em: 05 maio 2014.

FREDRIKSSON, A. Bureaucracy intermediaries, corruption and red tape. **Journal of Development Economics**: 2014.

GEREFFI, G.; HUMPHREY, J.; STURGEON, T. The governance of global value chains. **Review of International Political Economy**: v.1, n. 12, p. 78–104, 2005.

GLENDAY, G. Trade liberalization and customs revenues: Does trade liberalization lead to lower customs revenues? The case of Kenya. **Journal of African Finance and Economic Development**: African Finance and Economics Association, v. 2, n. 2, 2002. Disponível em: <http://afea.info/images/JAD/vol5-2/JAD_vol5_N2_Ch5.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2014.

GODOY, J. E. P. de. Administração Aduaneira. **Memória Receita federal**, 2012. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Memoria/aduana/administracao/default.asp>>. Acesso em: 24 abr. 2014.

HOLZNER, M.; PECCI, F. The impact of customs procedures on business performance: evidence from Kosovo. **World Customs Journal**: v. 6, n. 1, 2011.

JENKINS, R. China and Brazil: Economic Impacts of a Growing Relationship. **Journal of Current Chinese Affairs**: n. 41, v. 1, p. 21-47, 2012. Disponível em: <<http://journals.sub.uni-hamburg.de/giga/files/journals/3/articles/494/public/494-519-1-PB.pdf>>. Acesso em: 29 jun. 2014.

JONG, E. de; BOGMANS, C. Does corruption discourage international trade? **European Journal of Political Economy**: v. 27, P. 385–398, 2011.

KUME, H.; ANDERSON, P.; OLIVEIRA JUNIOR, M. de. Identificação das barreiras ao comércio do MERCOSUL: a percepção das empresas exportadoras brasileiras. **Texto para discussão**, Rio de Janeiro, n. 789, maio 2001. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada –

KUME, H.; PIANI, G.. MERCOSUL: o dilema entre união aduaneira e área de livre-comércio. **Revista de Economia Política**, Rio de Janeiro, vol. 25, nº 4, out-dez. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rep/v25n4/28289.pdf>>. Acesso em: 23 abr. 2014.

MADB. Market Access Database. **European Commission**. Disponível em: <http://madb.europa.eu/madb/barriers_details.htm;jsessionid=543A795CD229A011188E8D63C12E31ED?barrier_id=125425&version=7>. Acesso em: 25 abr. 2014.

MERCOSUL. Mercado Comum do Sul. Disponível em: <<http://www.mercosul.gov.br/perguntas-mais-frequentes-sobre-integracao-regional-e-mercosul-1/sobre-integracao-regional-e-mercosul/>>. Acesso em: 04 abr. 2014.

MERCOSUR. **Principales Hitos**. Disponível em: <http://www.mercosur.int/t_generic.jsp?contentid=3862&site=1&channel=secretaria&seccion=3>. Acesso em: 22 maio. 2014.

NG, A. K. Y.; PADILHA, F.; PALLIS, A. A. Institutions, bureaucratic and logistical roles of dry ports: the Brazilian experiences. **Journal of Transport Geography**: Elsevier, v. 27, 46–55, 2013.

OMA. Organização Mundial das Aduanas. **Overview**. Disponível em <www.wcoomd.org/en/topics/integrity/overview.aspx>. Acesso em: 25 abr. 2014.

OMA. Organização Mundial das Aduanas. **Customs in the 21st century: enhancing growth and development through trade facilitation and Border Security**. 2006. Disponível em <<http://www.wcoomd.org/en/topics/key-issues/~media/3EE76BC165B9409CBE6E31F9923CABB8.ashx>>. Acesso em: 03 jul. 2014.

PARAGUAI. Dirección Nacional de Aduanas. **Temas Generales**. Disponível em: <<http://www.aduana.gov.py/direccion-nacional-aduana.html>>. Acesso em: 20 maio 2014.

PARTOR JUNIOR, M.; WISE, C. Stabilization and its Discontents: Argentina's Economic Restructuring in the 1990s. **World Development**: Elsevier, V. 27, N. 3, 1999, p. 477-503. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0305750X98001521>>. Acesso em: 10 jun. 2014.

PROCHNIK, V. **A inserção da América Latina nas Cadeias Globais de Valor**. Rede MERCOSUL de Pesquisas Econômicas. Disponível em: <<http://www.redmercosur.org/a-insercao-da-america-latina-nas-cadeias-globais-de-valor/publicacao/172/pt/>>. Acesso em: 28 jun. 2014.

RAUS, A.; FLÜGGE, B.; BOUTELLIER, R. Electronic customs innovation: An improvement of governmental infrastructures. **Government Information Quarterly**: Elsevier, v. 26, p. 246–256, 2009.

SCORZA, F. A. T. **O controle aduaneiro e a facilitação do comércio: efeitos das negociações multilaterais sobre a legislação brasileira**. 2007. 196 f. Dissertação (Mestrado em Direito)- Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/90630/242393.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 24 abr. 2014.

SILVA, E. L.; MENEZES, E. M. Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação. 4. ed. Florianópolis: UFSC, 2005.

SOSA, R. B. **A aduana e o comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 1996.

STURGEON, T. et al. O Brasil nas cadeias globais de valor: implicações para a política industrial e de comércio. **Revista Brasileira de Comércio Exterior**: n. 115, 2013. Disponível em: <http://www.funcex.org.br/publicacoes/rbce/material/rbce/115_TSGGAGEZ.pdf.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2014.

TAN, Y. et al. eCustoms Innovation and Transformation: A Research Approach. **19th Bled eConference eValues**: Bled, Eslovenia, jun., 2006.

URCIUOLI, L.; HINTSA, J.; AHOKAS, J. Drivers and barriers affecting usage of e-Customs - A global survey with customs administrations using multivariate analysis techniques. **Government Information Quarterly**: Elsevier, v. 30, p. 473-485, 2013.

URUGUAI. Dirección Nacional de Aduanas. **Programa Modernización de la Dirección Nacional de Aduanas**. Disponível em: <http://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/4096/2/innova.front/programa_modernizacion_de_la_direccion_nacional_de_aduanas.html>. Acesso em: 20 maio 2014.

WERNECK, P. **Comércio exterior & despacho aduaneiro**. 4. ed. Curitiba, Juruá, 2007.

WIDDOWSON, D. The changing role of customs: evolution or revolution? **World Customs Journal**: v. 1, n. 1, p. 31-37, 2012.

ZARZOZ, I. M.; LEHMANN, F. W. Augmented gravity model: an empirical application to mercosur-european union trade flows. **Journal of Applied Economics**, Universidad del CEMA, Buenos Aires, v. 6, n. 2, 2003.