

INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA E A COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL DE PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS

Pierangela Di Martino Pinto (IC) e Ana Raquel Prado (Orientador)

Apoio: PIVIC Mackenzie

RESUMO

Considerando a infraestrutura logística um diferencial no contexto de forte globalização e concorrência, buscou-se analisar seu impacto na competitividade internacional de pequenas e médias empresas (PME's) pertencentes à Região Metropolitana de Campinas (RMC), região de grande relevância econômica e tecnológica no país. Para tanto, fez-se uma revisão bibliográfica a respeito do assunto e uma pesquisa de campo, a partir de um questionário disponibilizado a gestores de PME's da região. Posteriormente, aprofundou-se a análise, por meio de uma entrevista com um gestor de uma empresa de médio porte com presença internacional. A partir deste estudo, foi possível constatar que a infraestrutura logística tem grande influência nos custos e na eficiência das atividades das empresas. No caso da RMC, as condições da infraestrutura logística são diferenciadas em relação a outras regiões do país, sendo positivas para o ganho de competitividade internacional das empresas. Assim, sendo reconhecida a importância desse aspecto na valorização da produção nacional no mercado externo, o investimento nessa área torna-se uma ação essencial e estratégica.

Palavras-chave: Infraestrutura logística. Competitividade internacional. PME's.

ABSTRACT

Considering logistic infrastructure as a differential in the context of globalization and competition, it was sought to analyze its impact on international competitiveness of the small and medium-size companies (SMCs), belonging to the Metropolitan Region of Campinas (MRC), region of economic and technological relevance in the country. For that, a bibliographic revision was made about it, as well as, a field research, from a questionnaire made available to SMCs managers of the region. After that, the analysis was deepened by an interview with a medium size company manager which has international activity. From this study, it was possible to verify that logistic infrastructure has big influence in companies' activities efficiency and costs. In the case of MRC, the conditions of the infrastructure logistic are differentiated from the other regions of the country, being positive for the gain of international competitiveness of the companies. Thus, being recognized the importance of this aspect in the valorization of the national production in the external market, the investment in this area becomes an essential and strategic action.

Keywords: Logistic infrastructure. International competitiveness. SMCs.

1. INTRODUÇÃO

Os avanços tecnológicos e de comunicação que ocorreram ao longo do tempo permitiram chegar no atual estágio de globalização, o qual, apesar de não poder ser considerada completa, devido à existência ainda de algumas barreiras que dificultam a plena integração mundial, grande parte delas já foram superadas, principalmente na área econômica (KEEDI, 2004; GHEMAWAT, 2011).

Com a maior conectividade, o comércio exterior tornou-se uma atividade cada vez mais presente e importante na economia dos países. A prática da compra, venda e troca de bens, serviços e informações globalmente possibilita o escoamento do excesso da produção e a obtenção daquilo que não é produzido no país. Diante das opções que passam estar à disposição no mercado, surgem consumidores mais exigentes, e a competitividade industrial é estimulada (KEEDI, 2004).

Esse maior intercâmbio e a concorrência mundial promovem grandes avanços para o desenvolvimento de cada país, uma vez que ocorrem transformações internas relacionadas à inovação e à busca por maior eficiência nos processos produtivos para garantir maior qualidade aos consumidores e vantagens diferenciais. Dentre essas transformações, destaca-se o investimento na área de logística, devido ao reconhecimento da sua importância para promover um melhor desempenho das empresas nas trocas comerciais.

Responsável pelo controle e otimização do fluxo de mercadorias e informações desde os fornecedores até o consumidor, o processo logístico torna-se um ponto estratégico para a competitividade das empresas num contexto de intensas trocas comerciais, principalmente, o aspecto da infraestrutura como sendo o que mais influencia os custos das empresas (ARBACHE; ARAGÃO, 2014). Apesar de ser fundamental para o comércio exterior, o Brasil tem diversos entraves logísticos que interferem no seu desempenho internacional.

Destacados pelas próprias empresas, os serviços de infraestrutura no país são um dos principais problemas que interferem na competitividade da indústria brasileira e, portanto, seu avanço no mercado internacional (ARBACHE; ARAGÃO, 2014). Com base em estudos da Confederação Nacional da Indústria (CNI), uma queda de 10% no custo do transporte poderá gerar mais de 30% de aumento nas exportações brasileiras (GUEDES, 2017).

Diante do seu grande impacto na economia do Brasil, torna-se fundamental o estudo e a análise da infraestrutura logística de modo que deixe de ser um entrave e se transforme num diferencial competitivo. Em especial, nesta pesquisa, optou-se em abordar a Região Metropolitana de Campinas (RMC), em virtude de sua relevância econômica. Durante o processo de descentralização industrial de São Paulo (capital) para o interior, a RMC

transformou-se em principal receptora desse investimento e importante aglomerado industrial com uma economia diversificada (MIGLIOLI et al., 2018).

No entanto, apesar dessa região ser um polo tecnológico e industrial, sua participação nas exportações do Estado é de 1,8% (MDIC, 2018) e possui *déficit* na balança comercial, que tende a se manter e aumentar nos próximos anos. O fluxo de comércio cresceu na região, devido ao aumento da demanda por importações, e não, à ampliação da competitividade internacional das indústrias (MIGLIOLI et al., 2018).

Além da escolha pela RMC para este estudo, optou-se por abordar as pequenas e médias empresas pois os pequenos negócios representam 27% do PIB (SEBRAE, 2018). Ademais, segundo dados do IBGE, as MPEs de São Paulo com caráter exportador cresceram 10,3% no ano de 2016 sendo uma taxa superior à do número total de empresas exportadoras do estado que foi de 7,6 % (FONSECA, 2017).

Assim sendo, destaca-se a relevância desta pesquisa, que teve como objetivo central verificar como a competitividade internacional das pequenas e médias empresas brasileiras, situadas na RMC, é afetada pela infraestrutura logística. Para isso, foram estabelecidos dois objetivos específicos: avaliar as condições da infraestrutura existente na região selecionada e analisar como as empresas agem para superar os obstáculos logísticos que se apresentam e, conseqüentemente, conseguem desenvolver suas atividades voltadas ao mercado internacional.

Além desta introdução, este artigo apresenta, primeiramente, o referencial teórico, elaborado a partir de uma pesquisa bibliográfica aprofundada e dividido em três tópicos: (1) Logística e competitividade das empresas no mercado externo (2) Logística brasileira e competitividade internacional de pequenas e médias empresas brasileiras (3) Região Metropolitana de Campinas e o comércio internacional. Posteriormente, são detalhados os procedimentos metodológicos e, em especial, a pesquisa de campo, realizada por meio de um questionário *online*, respondido por gestores de sete empresas e uma entrevista com um deles. Em seguida, são apresentadas a análise e discussão dos resultados obtidos, assim como as considerações finais.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Logística e competitividade das empresas no mercado externo

Conforme Rodrigues (2004) aponta, a logística tem como objetivo central a realização eficaz do conjunto de atividades que envolve o fluxo dos bens desde os fornecedores até o consumidor, sendo elas a aquisição, o manuseio, a distribuição e o controle. Assim, o processo logístico caracteriza-se, principalmente, pela busca de redução de custos; altos giros

de estoque; garantia de fornecimento; agilidade nas entregas; qualidade e registros, controles e transmissão rápida de dados confiáveis.

Para Keedi (2004), a logística, designada por ele como de transporte, envolve a articulação dos modais de transporte e outros fatores, como armazenagem e movimentação, para a transferência das mercadorias do seu ponto de origem até seu destino focando no melhor custo, tempo e qualidade.

Já o Conselho de Profissionais de *Supply Chain Management* (2013) refere-se à logística como o processo constituído pelo planejamento, implementação e controle eficiente do deslocamento e armazenamento dos produtos durante todo o ciclo, junto com as informações e serviços envolvidos nessas atividades, buscando atender as exigências do consumidor (PÊGO, 2016).

Dessa forma, pode-se estabelecer que a logística é a busca pelo aprimoramento do sistema de transferência de mercadorias desde os fornecedores até os consumidores, por meio do estudo das opções disponíveis e da harmonização de todas as etapas do processo, garantindo, assim, maior eficiência.

O investimento nessa área passou a ser valorizado e utilizado como uma estratégia competitiva pelas empresas devido ao aumento da integração comercial global. Tal mudança promoveu a intensificação da concorrência industrial, da complexidade das operações com a fragmentação das cadeias produtivas e da exigência dos consumidores. A partir disso, a busca pela eficiência e a criação de valor para o cliente tornou-se o diferencial entre elas, portanto, o desenvolvimento de uma logística adequada (RODRIGUES, 2004; KEEDI, 2004).

As empresas devem otimizar as atividades que englobam o fluxo de mercadorias, enquanto o setor público deve proporcionar uma gestão adequada do território, garantindo a infraestrutura necessária e de qualidade, promovendo a integração dos sistemas logísticos. As atividades industriais, assim, tornam-se mais eficientes, e o valor e a confiança no serviço oferecido aumentam, gerando vantagem competitiva e contribuindo para a inserção do país nas Cadeias Globais de Valor. (PÊGO, 2016; ARBACHE; ARAGÃO, 2014).

Na logística internacional, trabalham-se com diversas variáveis, tais como: sistemas cambiais, barreiras alfandegárias, meios e condições de transporte, entre outras. Porém, os serviços de infraestrutura, principalmente de transporte, devem ser destacados pela sua importância ao afetar, de forma expressiva, os gastos das empresas na realização das suas atividades e, portanto, seu desempenho no mercado global (RODRIGUES, 2004). O funcionamento operacional apropriado dos modais de transporte estimula a economia de custos e uma maior harmonização entre todas as outras fases da logística (PÊGO, 2016),

sendo fundamental para o desenvolvimento eficiente e de qualidade das funções das empresas.

Com a intensificação da concorrência no mercado internacional e do interesse na criação de uma cadeia de valor, tornou-se necessária para as empresas uma boa articulação e garantia de serviços de infraestrutura avançados. A partir deles, é possível alcançar a produtividade sistêmica, relacionada com a eficiência e à competitividade, que é “determinante do sucesso industrial e para a geração de riquezas” (ARBACHE; ARAGÃO, 2014, p. 14).

Segundo *McKinsey Global Institute* (2013), a deficiência nesse setor logístico interfere no funcionamento de todo tipo de organizações, desde microempreendimentos até grandes corporações, criando obstáculos para a ampliação da sua atividade produtiva e aumentando seus custos (ARBACHE; ARAGÃO, 2014). Portanto, as condições dos serviços de infraestrutura influenciam, de forma significativa, a economia de um país e, para o Brasil, não é diferente.

2.2. Logística brasileira e competitividade internacional de pequenas e médias empresas brasileiras

A valorização da área de logística e o investimento na mesma são decorrentes da intensificação do processo de globalização. No Brasil, como consequência do protecionismo econômico durante décadas, o desenvolvimento desses dois fatores ainda é recente, afetando seu desempenho no mercado global (KEEDI, 2004).

Com a abertura econômica, a partir dos anos 1990, que colocou o Brasil frente à concorrência internacional e, num primeiro momento, gerou grandes perdas, estimulou-se, num segundo momento, a busca por vantagens competitivas por meio da implementação de uma nova estratégia logística. As empresas começaram a se focar em obter eficiência produtiva, como também em oferecer produtos e serviços de maior qualidade (RODRIGUES, 2004).

Contudo, os processos logísticos no país não são os ideais, especialmente, os serviços de infraestrutura que são considerados caros, ineficientes e de baixa qualidade, devido à falta de investimentos e de medidas governamentais de incentivo e à baixa produtividade. O percentual de investimento do Brasil em infraestrutura é menor que o da média global e o posiciona atrás dos países dos BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) e vários outros em desenvolvimento. Isso é refletido na precariedade desse setor que diminui a competitividade do país na busca por investimentos, comércio e influência global (ARBACHE; ARAGÃO, 2014).

A infraestrutura brasileira apresenta diversas questões que influenciam, negativamente, no custo do comércio internacional e limitam a economia nacional, como a fragilidade da malha rodoviária, dificuldade de acesso aos terminais, a falta de modernização dos portos, entre outras. Com um dos custos mais elevados para a prática dessa atividade, o Brasil apresenta dificuldade em se inserir no atual modo de organização da produção que é caracterizado pela separação do processo produtivo globalmente, conhecido como Cadeias Globais de Valor, e o qual depende dos custos e da eficiência dos processos logísticos (ARBACHE; ARAGÃO, 2014).

Na reunião do G20 em 2014, foram determinadas ações para estimular o crescimento global em 2%. Para o Brasil, identificou-se que as principais áreas de enfoque para atingir esse objetivo eram a infraestrutura, a qualificação da mão de obra e o fortalecimento das pequenas e médias empresas (LIMA; MACEDO, 2014).

Segundo o sétimo balanço do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que tinha como objetivo gerir, executar e acompanhar vários empreendimentos no país, mostra que, no período de 2015 a 2017, o valor das ações concluídas foi de R\$ 254,5 bilhões (69,7% do estimado) e apenas 16,8 bilhões desse valor foram destinados a área de infraestrutura logística (SDI, 2018).

Sob esse contexto de abertura comercial, apesar dos desafios logísticos acima destacados, as pequenas e médias empresas encontram-se num ambiente de grande concorrência, precisando se tornar competitivas para ampliar sua participação no mercado externo.

As micro e pequenas empresas (MPEs) exportadoras têm aumentado no país nos últimos anos, representando, em 2017, 40,8% das empresas exportadoras. Da mesma forma, as médias empresas possuem uma grande representatividade e, portanto, capacidade a ser explorada, correspondendo a 30,2% do total das firmas exportadoras. O aumento da balança comercial em 2017 deveu-se ao maior número de Pequenas e Médias Empresas (PMEs) e ao seu volume de exportação (FONSECA, 2018; CAVALCANTI, 2018). Tais dados demonstram o impacto, positivo e significativo, desse grupo de empresas na economia brasileira e seu potencial de crescimento, sendo importante o investimento na infraestrutura logística para auxiliá-las no ganho de competitividade internacional.

No entanto, as exportações concentram-se nas empresas de grande porte, responsáveis por mais de 90% das vendas externas do país, segundo dados de 2017 do IBGE (FONSECA, 2018). Portanto, pode-se afirmar que cenário atual se caracteriza ainda por ser mais favorável a exportações das grandes corporações. As MPEs apresentam algumas características que dificultam a sua participação no mercado global, tais como: concentram-

se em setores intensivos de trabalho nos quais a concorrência é maior, são menos internacionalizadas, possuem baixo nível de participação nas cadeias globais de valor e apresentam maiores problemas para alcançar mercados mais distantes e assim ampliar a abrangência das suas vendas (FONSECA, 2018). Essa limitação de mercado das MPEs é descrita por Everton Júnior (2017, p.12) como a “combinação entre oportunidade e localização comercial”, ou seja, as vendas só ocorrem quando esses dois fatores existirem: o desejo do cliente e o local para atendê-lo.

Segundo estudo realizado em 2016 pelo SEBRAE, a taxa de sobrevivência de pequenos negócios no estado de São Paulo é de 76,3%, ou seja, 1 em cada 4 empresas fecha antes de cumprir os 2 anos no mercado, o que torna fundamental aumentar a eficiência dos mesmos (SEBRAE, 2018). O bom desempenho internacional dessas empresas depende tanto de uma gestão interna adequada, como também da eficiente atuação do setor público, oferecendo o apoio necessário para seu desenvolvimento e permanência no mercado (FONSECA, 2018).

Algumas políticas públicas de assessoria, de caráter administrativo ou gerencial, já começaram a ser realizadas com foco no tratamento diferenciado das MPEs do país, sobretudo, pois possuem uma grande importância no PIB (27%) e na distribuição de renda, ao serem grandes empregadoras. No entanto, são altamente frágeis e vulneráveis às condições do mercado como comentado anteriormente (EVERTON JR, 2017). Seguindo a análise de Fonseca (2018), ainda são necessárias medidas públicas que estimulem uma participação internacional maior das MPEs.

Dados do SEBRAE (2017) destacam que as atividades dos pequenos negócios no Brasil concentram-se no setor de serviços (40%) e no do comércio (38%). Tal contexto mostra o foco de atuação das MPMEs em “ofertar produtos com maior valor agregado” e, portanto, a grande necessidade de tecnologia e conhecimento para garantir sua competitividade. Ao mesmo tempo, destaca-se a diversidade de produtos oferecidos por esses negócios ao mercado internacional, sendo a maior parte dos seus produtos exportados manufaturados (70,7%) e o das médias e grandes empresas produtos básicos (43%). A maior participação no comércio exterior desses negócios representa uma oportunidade de investimento devido à concentração de atividades em setores cujos bens detêm “especificidades diferenciadas”, que geram maior rentabilidade, além da sua diversificação (CAVALCANTI, 2018, p. 27).

No entanto, algumas das dificuldades ainda enfrentadas pelas MPEs em países em desenvolvimento são a burocracia, a conjuntura macroeconômica negativa e os obstáculos de infraestrutura e logística, entre outros (CAVALCANTI, 2018).

Em pesquisa aplicada a empresas de pequeno porte por Teixeira e Picchiali (2014, p.12), identificou-se também que o Brasil apresenta diversos gargalos que dificultam o processo de exportação, principalmente, em relação às MPEs, podendo-se destacar “as deficiências logísticas portuárias e aeroportuárias” e “o despacho aduaneiro das mercadorias”. Assim, muitas dessas empresas apesar de ter um grande potencial perdem competitividade internacional devido, entre outros aspectos, à ineficiência em logística e procedimentos alfandegários do país.

É importante destacar que, devido ao período de pandemia (COVID-19), o contexto econômico, global e nacional, foi alterado significativamente. Em abril de 2020, o FMI (2020a) projetou uma queda de -5,3% no PIB brasileiro para esse ano e um crescimento de 2,9% para o ano seguinte. Dois meses depois, as projeções foram de -9,1% e 3,6%, respectivamente. Tais dados representam os grandes impactos gerados pela atual crise sanitária em que a sociedade se encontra, dentre os quais, a instabilidade do mercado (FMI, 2020b).

De acordo com a Apex-Brasil (2020), as exportações no Brasil caíram 7,1% e, segundo levantamento realizado pela CNI (2020a), 24% das empresas consultadas identificaram a Logística e Infraestrutura do comércio exterior como uma área prioritária para a atuação da instituição junto ao governo. Porém, o Ministério da Infraestrutura tem se mantido firme no objetivo de garantir a logística e o abastecimento no período de crise, realizando cerca de R\$ 3 bilhões em obras desde janeiro (MINFRA, 2020).

Diante dos números acima destacados e dos desafios enfrentados pelas PMEs, para analisar de forma mais aprofundada a relação entre infraestrutura logística e a competitividade internacional de pequenas e médias empresas, delimitou-se a RMC devido ao seu destaque na economia brasileira, como já mencionado anteriormente.

2.3. Região Metropolitana de Campinas e o comércio internacional

A Região Metropolitana de Campinas engloba 20 municípios, sendo eles Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Morungaba, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo (AGEMCAMP, s/d).

Até meados do século XIX, a economia da região era baseada no plantio de cana e produção de açúcar, até que se iniciou a plantação de café e a produção da região tornou-se a primeira no Estado. Com isso, Campinas foi ganhando destaque econômico e político. Ao mesmo tempo, a economia cafeeira estimulou o surgimento e a integração, por meio das ferrovias, dos atuais municípios que compõem a região (AGEMCAMP, 2006).

Porém, a crise cafeeira dos anos 1930 e as transformações políticas modificaram a economia urbana que se tornou industrial e a predominante na região, sendo Campinas um dos destaques na atividade industrial. Assim, nos anos 1950, as diversas empresas estrangeiras que entraram no país instalaram-se em Campinas, promovendo seu crescimento econômico e urbano (AGEMCAMP, 2006).

Já no período dos anos 60, houve o crescimento da indústria na região, e, na década de 1970, Campinas tornou-se foco do “processo de interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo”, sendo receptora de diversos investimentos (AGEMCAMP, 2006, p. 07). A partir disso, a RMC possui a maior concentração industrial de São Paulo, destacando-se pelo desenvolvimento de “setores modernos e plantas industriais articuladas em grandes e complexas cadeias produtivas” (AGEMCAMP, 2006, p. 02).

O PIB da RMC, segundo dados de 2013, representa 8,7% do PIB do estado de São Paulo e 2,7% do PIB nacional, o que demonstra sua importante participação econômica. Caracteriza-se por uma economia diversificada e forte, sendo um polo científico e tecnológico (AGEMCAMP, s/d).

Entre os anos 2000 e 2014, a balança comercial da RMC encontrava-se em um contínuo aumento do seu *déficit* comercial até que, em 2017, houve uma melhora em decorrência da desaceleração da economia que estimulou a diminuição das importações (MIGLIOLI et al., 2018). A Tabela 1 mostra os dados da Balança Comercial da RMC, de 2000 a 2017.

Tabela 1 - Saldo da balança comercial da Região Metropolitana de Campinas, segundo os níveis de tecnologia (US\$ milhares, FOB), 2000 a 2017

Grupos de Intensidade Tecnológica	2000	2008	2014	2017
AIT	-182.221	-536.715	-1.026.127	-44.721
MAIT	-1.085.431	-2.538.143	-5.477.076	-3.925.716
MBAIT	-537.542	-1.879.863	-3.219.035	-2.708.134
MIT	-28.391	-57.070	-402.642	-109.724
Ind. de transformação	-1.833.584	-5.011.792	-10.124.880	-7.187.296
Outros	-15.324	-37.099	58.774	26.198
Total	-1.848.908	-5.048.892	-10.066.106	-7.161.098

Fonte: MIGLIOLI et al., 2018, p. 190.

Segundo Mesquita e Sampaio (2017 apud MIGLIOLI et al., 2018), sugere-se que os saldos comerciais negativos se devem aos tipos de investimentos realizados. Mesmo os grupos de elevada Intensidade Tecnológica inserem-se no mercado através de uma produção industrial baseada na importação, e as etapas que são realizadas no país caracterizam-se por agregar pouco valor ao processo produtivo.

Da mesma forma, o estudo temático realizado por Oliveira (2018), reforça a grande tendência importadora e pequena tendência exportadora do Investimento Direto Externo no Brasil (IDE). Segundo este autor (2018, p.24): “Isto se dá, pois, o principal determinante do IDE industrial seria o tamanho do mercado interno, e a estrutura produtiva local não é capaz de suprir a demanda de alguns insumos chaves por parte das multinacionais”.

Além disso, assim como a Tabela 1, o estudo destaca que o comércio exterior da região se concentra na indústria de transformação, aspecto positivo e diferente ao resto do país. Porém, entre seus principais produtos importados encontram-se ainda matérias primas básicas. Tal fato resulta na grande dependência internacional e na dificuldade de aumentar o valor das suas atividades industriais. Segundo Oliveira (2018), a integração com a produção nacional para o abastecimento desses insumos é um fator que contribuiria com a situação comercial da RMC.

Até o segundo semestre do ano de 2019, conforme Oliveira (2019b), a região exportou 2,5 bilhões de dólares, aproximadamente um terço do valor importado (7,7 bilhões de dólares). Como resultado, apresentou um *déficit* comercial de 5,2 bilhões de dólares, o que se mostra aspecto extremamente desvantajoso. No estudo anterior realizado por Oliveira (2019a), o valor desse *déficit* era de 4,3 bilhões de dólares.

Ambos os estudos de Oliveira (2019a, 2019b, *internet*) enfatizam que: “para um desenvolvimento econômico sustentado, é desejável a redução da dependência externa e o aumento da competitividade externa (exportações), sobretudo em produtos de maior complexidade econômica”.

O município de Campinas encontra-se na nona posição no *ranking* de exportações do estado de São Paulo e na posição 42 no *ranking* do Brasil, sendo responsável por 1,8% das exportações do estado e 5,1% das importações (MDIC, 2018). Todos esses dados evidenciam o grande potencial da região. Convém discutir, brevemente, como a infraestrutura logística influencia na competitividade internacional das empresas da região.

Apesar de apresentar uma densa rede urbana, a região caracteriza-se por estar altamente integrada e articulada devido ao seu sistema viário amplo e ramificado, com diversas rodovias, o que permite o fácil acesso. Ao mesmo tempo, o Aeroporto de Viracopos, situado no município de Campinas, é destaque na atividade comercial nacional respondendo por 18,8% do fluxo aéreo total de cargas no Brasil. Além disso, os diversos Terminais Intermodais de Cargas (TICs) facilitam o transporte no processo logístico das diversas empresas. Pode ser percebido, desta forma, que a RMC possui uma infraestrutura diferenciada (AGEMCAMP, s/d; LALT, 2012a).

Considerando-se o número de investimentos, no setor de serviços aumentaram de 44,4% para 80% e o de infraestrutura e indústria foram de 10,4% para 5% e de 44,4% para 15%, respectivamente, de 2000 a 2017. A partir disso, percebe-se a necessidade do aumento dos investimentos na infraestrutura, pois é ela que permite a maior conectividade e dinamismo da RMC e, conseqüentemente, o desenvolvimento das indústrias (MIGLIOLI et al., 2018).

A infraestrutura da RMC, além de sobrecarregada, é desbalanceada. Ao mesmo tempo, que possui um sistema viário bem distribuído, um aeroporto com grande potencial e TICs (Terminais Intermodais de Carga), não apresenta outros aspectos fundamentais para o processo logístico das empresas, como as instalações para armazenagem que acompanhem o alto nível produtivo da região. É preciso destacar que, apesar da linha Azul de Viracopos ser um importante projeto que contribui com a estratégia de distribuição das empresas, foca naquelas que trabalham com grandes volumes de cargas, sendo necessários outros planos para as pequenas e medias empresas (LALT, 2012a).

É importante considerar também que, além de uma infraestrutura desenvolvida, é necessária, na RMC, a integração entre os atores da cadeia produtiva para que a sequência das atividades ocorra de forma mais eficiente, pois essa carência impacta negativamente o desempenho da empresa e, conseqüentemente, sua competitividade no mercado. Dessa forma, é preciso trabalhar na percepção do processo logístico como gerador de valor nas cadeias produtivas para, assim, incentivar os investimentos nessa área. A partir disso, parcerias estratégicas, envolvendo tanto atores públicos como privados, tem se tornado tendência como forma de aprimorar esse processo (LALT, 2012b).

Ao mesmo tempo, outra tendência é a locação de infraestrutura, como armazéns e terminais, e a terceirização de atividades consideradas secundárias, como a logística. As empresas estão focando cada vez mais apenas na atividade-fim do negócio como forma de estimular seu desempenho e eficiência. Segundo a LALT (2012a, *internet*), 80% das empresas brasileiras “já não tem a atividade de transporte própria e 40% já terceirizaram ou pretendem terceirizar a armazenagem”.

Embora a região tenha uma infraestrutura reconhecida, ainda há desafios a serem superados, como os baixos investimentos nesse setor, pois, para melhorar cada vez mais o desempenho industrial, é necessária uma infraestrutura que acompanhe esse crescimento. Assim, é preciso discutir a infraestrutura logística e seu impacto na competitividade internacional das PMEs da RMC, sendo o objeto do estudo realizado.

3. METODOLOGIA

Este estudo iniciou-se com a realização de uma pesquisa bibliográfica, ou seja, a criação de um registro de informações sobre livros, artigos e outros trabalhos que abordassem

o tema (SEVERINO, 2007). O objetivo foi ampliar o conhecimento e elaborar uma base de referências ampla que permitisse analisar as condições da infraestrutura existente no país e, especificamente, na RMC e sua relação com a competitividade internacional das pequenas e médias empresas.

Como forma de aprofundar este estudo, foi realizada uma pesquisa de caráter exploratório. Segundo Marconi e Lakatos (2019), a pesquisa exploratória tem, como finalidade, aumentar a familiaridade do pesquisador com um ambiente, fato ou fenômeno para a realização de uma pesquisa futura mais precisa e modificar e clarificar conceitos.

Inicialmente, fez-se um questionário *online* via *Google Forms*, com perguntas fechadas, disponibilizado em redes sociais e destinado a gestores de pequenas e médias empresas, com o intuito de verificar como a infraestrutura afeta sua competitividade internacional e como elas tentam superar os obstáculos logísticos.

O conteúdo do questionário contemplou perguntas sobre a estrutura logística com que se deparam as empresas; se enfrentam problemas resultantes dessa infraestrutura; os desafios enfrentados por elas e as ações que adotam para enfrentar esses obstáculos, caso os tenham. No entanto, devido à pequena participação de gestores de empresas no questionário inicial (oito empresas), principalmente das que possuem atividade internacional, foi decidido desenvolver uma pesquisa qualitativa, a qual segundo Marconi e Lakatos (2010 apud ARAUJO, 2013, p. 3): “tem como premissa, analisar e interpretar aspectos mais profundos, descrevendo a complexidade do comportamento humano e ainda fornecendo análises mais detalhadas sobre as investigações, atitudes e tendências de comportamento”.

O objetivo dessa mudança foi construir uma base de informações mais detalhada e obter uma análise mais profunda. Para isso, foi utilizada a coleta de dados abertos, um dos principais procedimentos qualitativos citados por Creswell (2010 apud ARAUJO, 2013). A partir disso, foi realizada uma entrevista semiaberta em profundidade. Como Duarte (2008 apud DANTAS; LACERDA, 2014) afirma, esse tipo de entrevista é guiado por um roteiro de questões previamente criadas, de modo a compreender o problema de pesquisa por meio da experiência relatada pelo entrevistado.

Dentre os gestores de empresas respondentes do questionário, a entrevista foi realizada com um deles, que aceitou participar da pesquisa e cuja empresa tinha o perfil almejado para este estudo. Foi entrevistado o diretor executivo da empresa via plataforma *Skype*, que permitiu gravar a entrevista. Inicialmente, como prévia dos aspectos a serem discutidos, foram enviadas oito perguntas abertas ao entrevistado, que disponibilizou as respostas via *e-mail*. Após isso, foi realizada a entrevista com base nas informações obtidas,

que permitiram a elaboração de novas perguntas pela pesquisadora e o aprofundamento da análise.

A entrevista foi transcrita e analisada juntamente com as respostas às questões disponibilizadas por *e-mail* e com o questionário inicial. A análise permitiu uma discussão, com base no referencial teórico, para que se pudesse chegar às considerações finais.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Descrição da empresa

De forma a manter sob sigilo a identidade da empresa analisada, foi utilizado o nome fictício Alfa para referenciá-la. Com mais de 30 anos de experiência e um faturamento anual acima de R\$ 4,8 milhões, a Alfa é uma empresa de médio porte, localizada no município de Campinas, que atua no mercado de fabricação de facas industriais e mordentes. Ela tornou-se líder de mercado tendo também presença internacional. Com isso, a Alfa faz parte dos 30,2% do total de firmas exportadoras do país, parcela que corresponde às médias empresas (IBGE, 2017 apud FONSECA, 2018).

Ela atende qualquer segmento empresarial, sendo algumas áreas de atuação o alimentício, papel e celulose, plásticos e fitas, entre outras. O principal compromisso da empresa é a qualidade e, dessa forma, a Alfa busca explorar as tecnologias e ter um controle eficiente do processo, garantindo os prazos de entrega e a rastreabilidade de seus produtos (SITE INSTITUCIONAL DA EMPRESA, 2020).

4.2 Atuação no exterior

A Alfa atua no mercado internacional há 12 anos e, como principal motivo para se internacionalizar, o entrevistado destaca a ampliação do tamanho de mercado, sendo umas das cinco oportunidades citadas por Barney e Hersteley (2017) que estimulam as empresas a se inserirem no mercado global. No ano de 2019, a empresa exportou duas mil peças, sendo tais produtos facas e componentes de selagem.

De acordo com o gestor da empresa, esta insere-se no ambiente internacional por meio tanto da exportação como de parcerias em outros países. Esta é citada por Poyer e Roratto (2017 apud Cavalcanti, 2018) como uma das estratégias para as pequenas e médias empresas entrarem com maior força no comércio exterior, enfrentando as ameaças e aproveitando melhor as oportunidades.

Assim, a Alfa trabalha com distribuidores internacionais, atualmente no Chile e na Colômbia, que estão encarregados da distribuição, vendas, assistência técnica e captação de novos negócios. Tais representantes, segundo o entrevistado, facilitaram a comunicação,

diminuindo a necessidade de deslocamentos e, conseqüentemente, reduzindo os custos. Além disso, permitiram um aumento significativo das vendas nesses países.

Nesse processo de internacionalização, a conjuntura macroeconômica, a burocracia e a infraestrutura logística são apontadas pelo gestor da Alfa como algumas dificuldades enfrentadas, confirmando, assim, as ressaltadas pelo SEBRAE (2014 apud CAVALCANTI, 2018). Porém, a empresa enfatiza que a burocracia e a situação econômica dos países (América Latina) são as maiores barreiras. É importante destacar também que tais dificuldades estão presentes tanto no processo de exportação como de importação de materiais, etapa fundamental do processo logístico para o abastecimento da fábrica de uma empresa e, conseqüentemente, do sistema produtivo. O diretor da Alfa aponta que:

(...) o tempo de travessia do porto acho que é tranquilo, o maior problema é quando chegam no porto do Brasil para a gente fazer liberação desses materiais. É comum a gente ter que designar ou advogado ou nosso agente aduaneiro para ir para lá para fazer algum desembaraço porque como não são materiais convencionais que a gente traz, normalmente tem algum problema lá seja ele de ordem fiscal ou algum problema de nomenclatura, de NCM¹, que acaba dificultando um pouco...

Assim como Oliveira (2018) afirma, a RMC possui uma grande dependência das importações e, com a Alfa não é diferente, com 85% de seus materiais importados. No entanto, em relação ao maquinário, a empresa quase não tem feito investimento nos últimos três anos, o que corrobora a queda de importações na região em 2017, citada por Miglioli et al. (2018). Tal desaceleração econômica pode ser também representada pela queda, em 50%, das exportações da empresa nos últimos dois anos.

De forma a atenuar as barreiras, a Alfa busca desenvolver novos parceiros e distribuidores internacionais. Porém, o diretor acredita que sejam necessários projetos e ações que estimulem a participação internacional de pequenas e médias empresas da região, destacando-se, para isso, a importância da aproximação com os países vizinhos. Para ele, a integração com o Mercosul representa uma grande oportunidade para o desenvolvimento interno do país e, portanto, são necessários a simplificação dos processos de exportações e acordos bilaterais. Tal proposta é o que o Dahl (2013 apud Cavalcanti, 2018, p.18) denomina de Coopetição Internacional, “mistura de atividades cooperativas com as competitivas mutuamente” na qual os Estados atuam visando o desenvolvimento conjunto.

No caso do Mercosul, os países carecem das peças que são fabricadas pela Alfa e tendem a importá-las dos Estados Unidos ou Europa. Com isso, o diretor da Alfa aponta:

(...) é onde a gente consegue se destacar né, primeiro pela proximidade né e também pela facilidade de língua né, espanhol com português. E esse apoio técnico que a gente tem nesses países, que às vezes não é um apoio técnico tão eficiente só que é alguém que vai lá e consegue olhar a máquina e enfim.

¹ Nomenclatura Comum do Mercosul.

Então essas são as principais vantagens da gente ter os representantes desses países aí e para eles o ganho é justamente a proximidade com o Brasil, é muito mais fácil fazer negócio com o Brasil do que com a Europa, do que com os EUA né, que são mais fechados.

Assim, ele enfatiza que uma maior integração entre os países membros é uma ação benéfica para todas as partes. Nesse caso, o comércio com o Brasil permitiria que países tenham seus custos reduzidos e seu processo de importação facilitado, enquanto empresas como a Alfa ampliem seu mercado e, portanto, seu crescimento.

4.3 Infraestrutura logística

Analisando-se mais detalhadamente a infraestrutura logística, numa escala de 1 a 5, o gestor da Alfa avaliou as condições da Região Metropolitana de Campinas em 4, portanto, como sendo muito boas e destacou que “nessa parte de logística a gente está bem servido aqui na região”.

O entrevistado destaca como pontos positivos os apresentados por Lima Jr. (LALT, 2012a) e pela Agemcamp (s.d). Tais aspectos são o Aeroporto Internacional de Viracopos, os diversos Terminais Intermodais de Cargas (TICs) e o sistema viário amplo e ramificado, destacando as rodovias Anhanguera, a Bandeirantes e a Dom Pedro. Além disso, o diretor ressalta a proximidade com o Porto de Santos, operador logístico muito utilizado e importante.

No entanto, assim como Lima Jr. (LALT, 2012a), a empresa também identifica alguns pontos negativos. A Alfa cita, como obstáculos enfrentados, a infraestrutura sobrecarregada e desbalanceada, os custos elevados dos transportes e a ausência de integração dos processos logísticos. Tal aspecto pode ser percebido pela demora para a liberação dos caminhões acessarem ao porto para recolher a mercadoria. Segundo o diretor da empresa eles podem ficar parados de dois a três dias. Além disso, enfatiza o aumento nos últimos anos dos custos de pedágio, gasolina e, conseqüentemente, do frete.

De acordo com pesquisa da Fundação Dom Cabral, os custos logísticos consomem em média 12,4% da receita das empresas podendo chegar até 26,1% do faturamento e o transporte de longa e curta distância representam, respectivamente, 40,1% e 23,4% dessa estrutura de custos (RESENDE, 2018). Como forma de atenuá-los, a Alfa adota o frete compartilhado, processo no qual duas empresas do mesmo setor assinam um acordo comercial para dividir o transporte e reduzir, assim, o frete (DE PONTES et al., 2017). Conforme o entrevistado:

De uns dois anos para cá mais ou menos, a gente começou a usar frete compartilhado, apesar da demora para a chegada do material seja um pouco maior né porque ele capta lá em vários portos diferentes, em várias estações diferentes lá, e também ele tem uma rota já determinada por eles né, só que economicamente ele fica mais viável para a gente... A gente divide caminhões com outras empresas ne, então aí fica mais rateado né, o custo.

Porém, o diretor ressalta que a empresa Alfa não sofre com grandes dificuldades relacionadas ao aspecto logístico da região. Nas exportações, ela trabalha com empresas de *Courier*, que, segundo o ME (2015), são empresas privadas de transporte responsáveis por “realizar para o contribuinte todo o trâmite de importação ou exportação da remessa internacional”. Já para clientes internos, a empresa utiliza principalmente os correios, pois tanto as peças como os pedidos são pequenos, ou uma transportadora, caso a entrega do material precise ser mais rápida. Além disso, alguns clientes maiores já possuem contratos com transportadoras.

Assim, o gestor afirma que o sistema logístico da RMC ainda apresenta diversas vantagens quando comparada com outras regiões do país, não sendo um impedimento para seu desenvolvimento tanto no Brasil como fora. A Alfa considera que a infraestrutura logística da região atende às Pequenas e Médias empresas e planeja aumentar sua participação internacional. Tal fato pode ser verificado também pelas respostas obtidas no questionário inicial, no qual das sete empresas que não tinham se internacionalizado apenas uma apontou a infraestrutura logística da região como um dos motivos para não ter iniciado esse processo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo permitiu analisar e compreender o impacto da infraestrutura logística na competitividade internacional das pequenas e médias empresas na Região Metropolitana de Campinas.

Com base em uma pesquisa bibliográfica aprofundada, entendeu-se a logística como um processo que compreende desde a fase de aquisição de matéria-prima até a entrega do produto para o consumidor, sendo destacado o impacto da infraestrutura logística, especificamente do transporte, nos gastos das empresas e na harmonização do processo logístico. A partir disso, reconheceu-se sua relevância num mercado cada vez mais competitivo.

Posteriormente, foi avaliada a logística brasileira, a qual apesar da valorização obtida a partir da abertura econômica, apresenta diversos gargalos, principalmente, na infraestrutura. Assim, foi percebida a carência de investimentos nesse setor e a limitação da economia nacional no mercado externo decorrente do elevado custo do comércio internacional no Brasil.

Ao mesmo tempo, percebeu-se a importância das pequenas e médias empresas para a economia, representando 27% do PIB nacional. No caso da RMC, foi possível verificar seu destaque econômico, ressaltando sua infraestrutura logística diferenciada que estimula a atividade comercial internacional das empresas da região. Porém, também foi identificado o *déficit* comercial que tem apresentado nas últimas décadas e, conseqüentemente, sua dependência externa.

Após isso, por meio da pesquisa de campo, foi possível perceber a realidade das empresas, verificando os obstáculos logísticos que apresentam e as formas de superá-los. Assim, retificou-se que a região selecionada possui uma infraestrutura logística estratégica, com diversos benefícios, dentre eles a proximidade com o porto de Santos e a malha rodoviária ampla e ramificada. Como principais gargalos apontados foram os custos, a burocracia e o contexto macroeconômico.

É importante destacar que tais obstáculos intensificaram-se com o período atual de pandemia, aspecto que não foi contemplado nesta pesquisa. A redução da frequência de navios e voos internacionais, assim como, o aumento do custo do frete foram destacados como as principais dificuldades enfrentadas pelas empresas nesse contexto, além da queda no volume de exportações (CNI, 2020b).

Assim, considerando-se a crise sanitária global e seus impactos, o comércio é considerado, segundo Abijaodi (CNI, 2020b), um fator “fundamental na retomada do crescimento econômico e na geração de emprego e renda”, sendo uma oportunidade para investir na internacionalização da produção nacional. Com isso, reforça-se a importância desta temática ser abordada em maiores estudos e pesquisas, como ação estratégica para a criação de uma base de conhecimento completa que crie ações mais assertivas e promova o desenvolvimento nacional.

Além disso, embora este estudo tenha possibilitado o alcance aos objetivos propostos, limitou-se a ao estudo de uma empresa, o que não é passível de generalizações. Tal fato se deu, devido à dificuldade de entrar em contato com as empresas para fazerem parte do estudo. Sendo assim, o uso de uma abordagem quantitativa seria uma possível pesquisa futura, a qual proporcionaria uma visão mais abrangente da realidade e maiores *insights* sobre melhorias a serem implementadas.

6. REFERÊNCIAS

ARAUJO, Rafaella Albuquerque Valença de. **Abordagem qualitativa na pesquisa em administração: Um olhar segundo a pragmática da linguagem**. IV ENPEQ: Encontro de Ensino e Pesquisa em Administração e Contabilidade, NOV. 2013. Disponível em: <<http://www.anpad.org.br/admin/pdf/EnEPQ196.pdf>> Acesso em: 26/05/2020.

AGEMCAMP - Agência Metropolitana de Campinas. **Estrutura Econômica da Região Metropolitana de Campinas**. 2006. Disponível em: <http://www.agemcamp.sp.gov.br/midia/estrutura_economica.pdf> Acesso em 28/03/2019.

_____. **Observatório Metropolitano**: Indicadores da RMC. s/d. Disponível em: <http://www.agemcamp.sp.gov.br/observatorio/index.php?option=com_content&view=article&id=4&Itemid=5> Acesso em: 30/03/2019

APEX – BRASIL – AGÊNCIA BRASILEIRA DE PROMOÇÃO DE EXPORTAÇÕES E INVESTIMENTOS. **Coronavirus (COVID-19) Comercio Brasil – Mundo**. 2020. Disponível

em: <<https://paineisdeinteligencia.apexbrasil.com.br/painel-covid-19.html>> Acesso em: 29/07/2020.

ARBACHE, Jorge; ARAGÃO, Maria Carolina. **Infraestrutura e Competitividade da Indústria Brasileira**. Brasília, DF: UNIEPRO-DIRET-CNI. 2014. Disponível em: <<https://economiadeservicos.com/wp-content/uploads/2015/06/infraestrutura-e-competitividade-industrial-19nov2014-arbache-aragao.pdf>> Acesso em: 13/03/2019

CAVALCANTI, Beatriz Pizzetti. **A Coopetição e a Internacionalização de Micro, Pequenas e Médias Empresas**. 2018. 103f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais). Universidade do Sul de Santa Catarina, Tubarão, Santa Catarina, 2018.

CNI – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (2020a). **Consulta 2ª rodada**: Impacto da pandemia do coronavírus no comércio exterior brasileiro. Portal da Indústria. Jun. 2020. Disponível em: <https://s3.amazonaws.com/bucket-gw-cni-static-cms-si/portaldaindustria/noticias/media/filer_public/ec/69/ec69eef7-38db-40c0-9482-723b7c2486ef/consulta_cni_-_impacto_do_coronavirus_no_comercio_exterior_-_2a_rodada.pdf>. Acesso em: 23/07/2020.

_____. (2020b). **Pandemia afetou negativamente 57% das indústrias exportadoras**. Portal da Indústria. 09 jul.2020. Disponível em: <https://noticias.portaldaindustria.com.br/noticias/internacional/pandemia-afetou-negativamente-57-das-industrias-exportadoras/>. Acesso em: 09/07/2020.

DANTAS, Juliana Bulhões Alberto; LACERDA, Juciano de Souza. Etnometodologia e entrevistas em profundidade: visões da realidade social a partir de combinação metodológica aplicada a pesquisa sobre *ethos* jornalístico. In: **Anais... ALAIC/PUCP**: Peru, 2014. Disponível em: <<http://congreso.pucp.edu.pe/alaic2014/wp-content/uploads/2013/09/GT9-Dantas-Lacerda.pdf>> Acesso em 06/07/2020

DE PONTES, Denio Igor Silva et al. Estratégia logística de compartilhamento de cargas: o caso das empresas CBL alimentos e M. Dias Branco. In: **Anais... ENGEP**: Encontro Nacional de Engenharia de Produção, 2017. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/TN_WIC_238_379_34460.pdf> Acesso em: 16/05/2020

EVERTON JUNIOR, Antonio. **MPE: Avanços Importantes para as Micro e Pequenas Empresas 2017-2018**. Rio de Janeiro: Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo, 2017. Disponível em: <http://cnc.org.br/sites/default/files/arquivos/mpe_-_avancos_importantes_2017-2018.pdf> Acesso em: 29/08/2019.

FMI – Fundo Monetário Nacional (2020a). **Latest World Economic Outlook Growth Projections**. Abr. 2020. Disponível em: <<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>> Acesso em: 13/07/2020.

_____. (2020b). **Latest World Economic Outlook Growth Projections**. Jun. 2020. Disponível em: <<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOWupdateJune2020>> Acesso em: 13/07/2020.

FONSECA, Paulo Jorge de Paiva. **As micro e pequenas empresas na exportação brasileira - Brasil: 2009-2016** Estados. Brasília: SEBRAE, 2017. Disponível em: <[https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/f3e98ebcf879867c722e7b742dacb0ea/\\$File/7854.pdf](https://bibliotecas.sebrae.com.br/chronus/ARQUIVOS_CHRONUS/bds/bds.nsf/f3e98ebcf879867c722e7b742dacb0ea/$File/7854.pdf)> Acesso em: 25/03/2019.

_____. **As micro e pequenas empresas na exportação brasileira. Brasil: 2009-2017.** Brasília: SEBRAE, 2018. Disponível em: <<https://datasebrae.com.br/wp-content/uploads/2018/11/As-Micro-e-Pequenas-Empresas-nas-Exporta%C3%A7%C3%B5es-Brasileiras-2009-2017-Brasil-VF.pdf>> Acesso em: 25/03/2019

GHEMAWAT, Pankaj. **World 3.0: Global Prosperity and How to Achieve It.** Boston: **Harvard Business Review Pres**, 2011.

GUEDES, Paulo Roberto. **Infraestrutura logística, burocracia e comércio exterior.** São Paulo: Sindipesa, 2017. Disponível em: <<http://www.sindipesa.com.br/noticia.php?id=32903>> Acesso em: 11/03/2019.

LIMA, Daniel; MACEDO, Danilo. **G20 estuda meios de incrementar crescimento de 2 pontos percentuais até 2018.** Agência Brasil, 2017. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2014-09/g20-estuda-meios-de-incrementar-crescimento-de-2-pontos-percentuais-ate>>. Acesso em: 09/09/2019.

KEEDI, Samir. **Logística de Transporte Internacional:** veículo prático de competitividade. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

LALT – Laboratório de Aprendizagem em Logística e Transporte (2012a). **Desafios da Logística na Região Metropolitana de Campinas – Parte 1.** 118. ed. Campinas: Revista Cargo News, 2012. Disponível em: <https://issuu.com/lalt_unicamp/docs/edicao_118> Acesso em: 28/08/2019.

_____. (2012b). **Desafios da Logística na Região Metropolitana de Campinas – Parte 2.** 119. ed. Campinas: Revista Cargo News, 2012. Disponível em: <https://issuu.com/lalt_unicamp/docs/edicao_119> Acesso em: 28/08/2019.

MARCONI Marina de Andrade; LAKATOS Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica.** 8. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

ME - MINISTÉRIO DA ECONOMIA. **Manual de Remessas Internacionais.** Receita Federal, 2015. Disponível em: <http://receita.economia.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais/remessas-postal-e-expressa/Manual_remessas> Acesso em: 26/05/2020.

MDIC - MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS. **SP: Exportação, Importação e Saldo por Município.** 2018. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/balanca/comex-vis/municipios/output/html/3409502.html>> Acesso em: 25/03/2019

MIGLIOLI, Aline M. et al. **A Reestruturação Econômico-Espacial e o Futuro da Região Metropolitana de Campinas: Prognósticos, Tendências e Cenários** (Relatório sobre desafios estruturais e cenários do desenvolvimento econômico regional). Campinas, SP: CEDE/IE – UNICAMP, jul. 2018. Disponível em: <https://www.pdui.sp.gov.br/rmc/wp-content/uploads/2018/08/Relat%C3%B3rio3_Cen%C3%A1riosCEDE_13ago2018.pdf> Acesso em: 23/03/2019

MINFRA – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Brasil inaugura quase duas obras de infraestrutura por semana durante pandemia.** Brasília, DF: Governo Federal, MINFRA, jun. 2020. Disponível em: <<https://www.infraestrutura.gov.br/component/content/article/17-ultimas-noticias/9871-brasil-inaugura-em-m%C3%A9dia-duas-obras-de-infraestrutura-por-semana-durante-pandemia.html>> Acesso em: 16/07/2020

SDI – Secretária de Desenvolvimento da Infraestrutura. **PAC: 7º Balanço 2015-2018**. Brasil, 2018. Disponível em: <<http://pac.gov.br/pub/up/relatorio/37855886e9418dce3f9baf3128444233.pdf>> Acesso em: 18/09/2019

OLIVEIRA, Paulo Ricardo da Silva. **Estudo temático: Estrutura e evolução da Produção e do Comércio Exterior da Região Metropolitana de Campinas**. Campinas: Observatório PUC-Campinas, 2018. Disponível em: <<https://observatorio.puc-campinas.edu.br/estudo-tematico-estrutura-e-evolucao-da-producao-e-do-comercio-exterior-da-regiao-metropolitana-de-campinas-2018/>> Acesso em: 02/09/2019.

_____. (2019a). **Informativo Mensal: Balança Comercial da Região Metropolitana de Campinas**. Campinas: Observatório PUC-Campinas, agosto 2019. Disponível em: <<https://observatorio.puc-campinas.edu.br/informativo-mensal-balanca-comercial-da-regiao-metropolitana-de-campinas/>> Acesso em: 02/09/2019.

_____. (2019b). **Informativo Mensal: Balança Comercial da Região Metropolitana de Campinas**. Campinas: Observatório PUC-Campinas, setembro 2019. Disponível em: <<https://observatorio.puc-campinas.edu.br/informativo-mensal-balanca-comercial-da-regiao-metropolitana-de-campinas-5/>> Acesso em: 04/10/2019.

PÊGO, Bolívar. **Logística e Transportes no Brasil: uma análise do programa de investimentos 2013-2017 em rodovias e ferrovia**. Rio de Janeiro: IPEA, 2016. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7420/1/RP_Log%C3%ADstica_2016.pdf> Acesso em: 13/03/2019.

RESENDE, Paulo Tarso Vilela de (coord). **Custos Logísticos no Brasil 2017**. FDC: Fundação Dom Cabral, 2018. Disponível em: <<https://www.fdc.org.br/conhecimento/publicacoes/relatorio-de-pesquisa-33324>> Acesso em: 20/07/2020.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 23. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. **Boletim Estudos & Pesquisas** nº 61. 2017. Disponível em: <<http://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/Anexos/7836.pdf>> Acesso em: 20/10/2019.

_____. **Panorama dos Pequenos Negócios 2018**. São Paulo: SEBRAE, 2018. Disponível em: <http://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/SP/Pesquisas/Panorama_dos_Pequenos_Negocios_2018_AF.pdf> Acesso em: 25/03/2019

TEIXEIRA, Moacir Jose; PICCHIAI, Djair. **Análise do Processo de Internacionalização das Micro e Pequenas Empresas de Campinas/SP à luz das Teorias Comportamentais**. Brasil: Observatório de la Economia Latinoamericana, jul. 2015. Disponível em: <https://pesquisa-eaesp.fgv.br/sites/gvpesquisa.fgv.br/files/arquivos/picchiai_-_analise_do_processo_de_internacionalizacao_das_micro_e.pdf>. Acesso em: 3/11/2019.

Contatos: pierilu11@hotmail.com e ana.prado@mackenzie.br