

DESAFIOS À COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS



Confederação Nacional da Indústria
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

DESAFIOS À COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS



Confederação Nacional da Indústria

PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI

Robson Braga de Andrade

Presidente

Gabinete da Presidência

Teodomiro Braga da Silva

Chefe do Gabinete - Diretor

Diretoria de Desenvolvimento Industrial e Economia

Lytha Battiston Spíndola

Diretora

Diretoria de Relações Institucionais

Mônica Messenberg Guimarães

Diretora

Diretoria de Serviços Corporativos

Fernando Augusto Trivellato

Diretor

Diretoria Jurídica

Cassio Augusto Muniz Borges

Diretor

Diretoria de Comunicação

Ana Maria Curado Matta

Diretora

Diretoria de Educação e Tecnologia

Rafael Esmeraldo Lucchesi Ramacciotti

Diretor

Diretoria de Inovação

Gianna Sagazio

Diretora

Superintendência de Compliance e Integridade

Oswaldo Borges Rego Filho

Superintendente

DESAFIOS À COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS



Brasília, 2022



Confederação Nacional da Indústria
PELO FUTURO DA INDÚSTRIA

© 2022. CNI – Confederação Nacional da Indústria.

Qualquer parte desta obra poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte.

CNI

Superintendência de Desenvolvimento Industrial

FICHA CATALOGRÁFICA

C748d

Confederação Nacional da Indústria.

Desafios à Competitividade das Exportações Brasileiras / Confederação Nacional da Indústria. – Brasília : CNI, 2022.

75 p. : il.

1. Exportação Brasileira. 2. Comércio Exterior. I. Título.

CDU: 339 (81)

CNI

Confederação Nacional da Indústria

Setor Bancário Norte

Quadra 1 – Bloco C

Edifício Roberto Simonsen

70040-903 – Brasília – DF

Tel.: (61) 3317- 9000

Fax: (61) 3317- 9994

<http://www.cni.com.br>

Serviço de Atendimento ao Cliente – SAC

Tels.: (61) 3317-9989 / 3317-9992

sac@cni.com.br

APRESENTAÇÃO

Nos últimos anos, o Brasil caiu no ranking das maiores economias do mundo. O país, que já figurou entre as 10 maiores, agora está na 12ª posição. Além dessa queda, temos uma participação nas exportações da indústria de transformação mundial de apenas 0,81%, nos deixando na 31ª colocação nessa lista específica de exportadores, o que está aquém do nosso potencial.

A reversão desse cenário depende da ampliação da competitividade da nossa economia e do desenvolvimento produtivo e tecnológico, passando pela maior integração do Brasil com o mundo. Um país que se conecta globalmente produz de forma mais eficiente, inovadora e gera melhores empregos.

Contudo, a competitividade das exportações industriais brasileiras é prejudicada por uma série de entraves, como os altos custos da logística de transporte, a infraestrutura inadequada para realizar as exportações e a complexidade do arcabouço normativo do comércio exterior no Brasil.

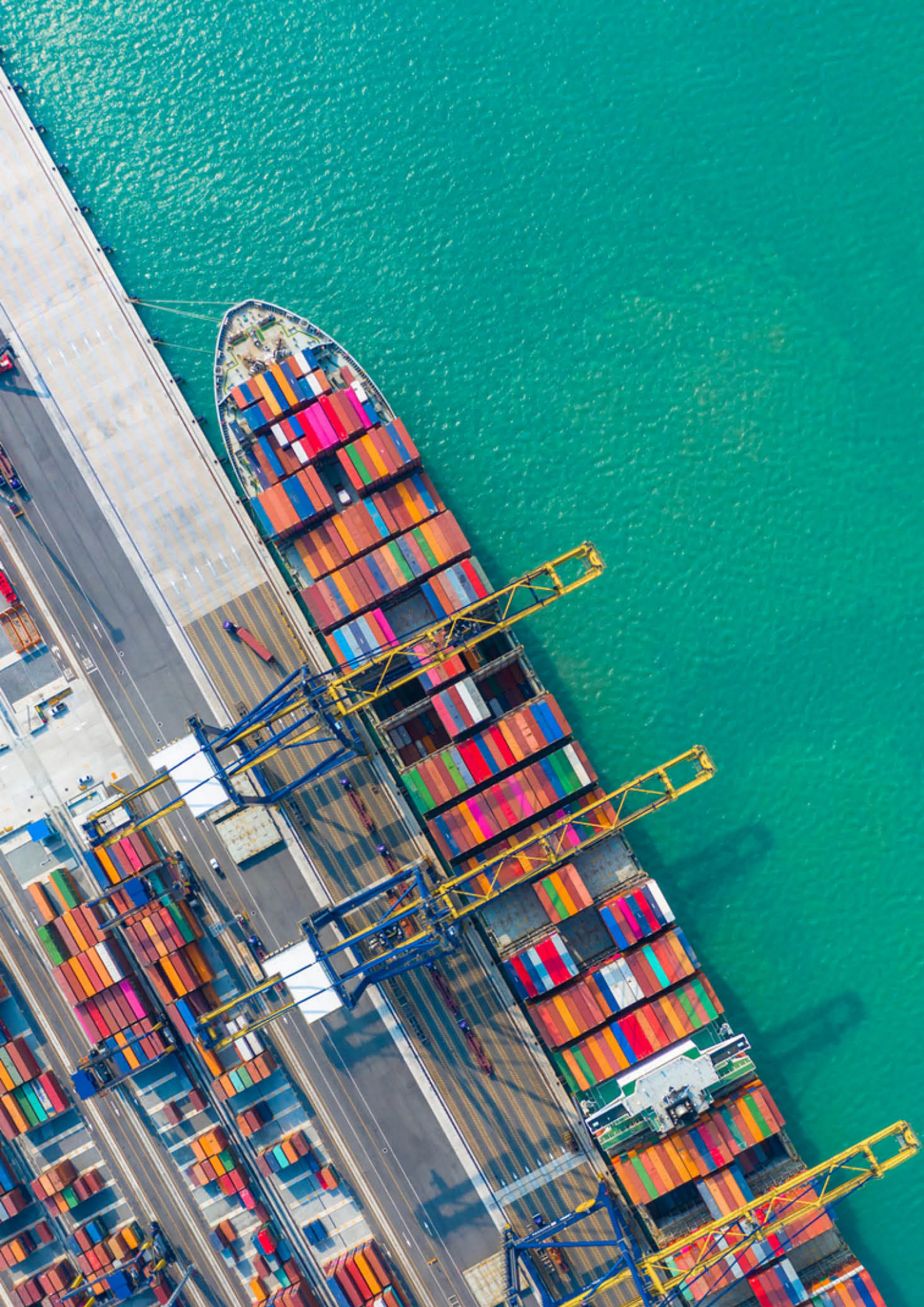
Como parte do esforço para solucionar essas questões, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) apresenta a nova edição da *Pesquisa Desafios à Competitividade das Exportações*, cujo objetivo é identificar os principais obstáculos à exportação que reduzem a competitividade dos produtos e serviços brasileiros.

Esperamos que os resultados aqui mostrados passem a nortear a política comercial brasileira, de modo a que possamos alcançar um potencial exportador condizente com o tamanho da nossa economia.

Boa leitura.

Robson Braga de Andrade

Presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI)



RESUMO EXECUTIVO

A competitividade das exportações brasileiras é prejudicada por uma série de entraves como os altos custos da logística de transporte, a infraestrutura inadequada e a complexidade do arcabouço normativo do comércio exterior no Brasil.

Com base nesse contexto, a Confederação Nacional da Indústria iniciou, em 2002, a identificação e o monitoramento dos principais obstáculos do processo de exportação no Brasil. A elaboração de um diagnóstico sobre esses problemas é fundamental para orientar a construção de políticas públicas voltadas à redução de problemas de competitividade no comércio exterior e ampliação das exportações.

Os resultados da nova edição da pesquisa Desafios à Competitividade das Exportações Brasileiras nos permitem concluir que, atualmente, dentre as categorias de entraves pesquisadas, as questões relativas à logística de comércio exterior são as que mais impactam a competitividade das exportações brasileiras.

Dentre os cinco principais entraves indicados pelos exportadores quatro são da categoria de logística, incluindo o primeiro do ranking o Custo do transporte internacional, desafio que sofreu grandes efeitos da pandemia, o segundo colocado Elevadas tarifas cobradas pelas administrações portuárias, o terceiro Custo do transporte doméstico.

Foi apontada na categoria macroeconômica a Volatilidade da taxa de câmbio, que ficou na quarta posição. Outras categorias de entraves que merecem destaque são os institucionais, tributários e legais. No grupo de entrave institucionais

os destaques foram relativos à falta de estratégia governamental de comércio exterior e a baixa eficiência governamental na superação de barreiras.

Na categoria tributária o principal entrave foi a Alta e complexa carga tributária incidente direta ou indiretamente nos produtos exportados. Na categoria relativa à parte legal, a proliferação de leis, normas e regulamentos de forma descentralizada e múltiplas interpretações dos requisitos legais por parte dos diferentes agentes públicos foram os destaques.

Na avaliação comparada com a última edição, realizada em 2018, constatamos uma melhora dos resultados em algumas categorias. No grupo relativo aos desafios burocráticos, alfandegários e aduaneiros foi percebida uma melhora nas taxas cobradas por órgãos anuentes e nos procedimentos para despacho e liberação das cargas. Na categoria de entraves macroeconômicos a melhora captada foi relativa aos juros para financiamento da produção e à exportação.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Categorias de entraves avaliados na pesquisa	16
Figura 2 - Escala de criticidade utilizada pelas empresas para classificar os entraves à exportação	51

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Entraves à exportação por ordem de importância	17
Gráfico 2 - Principais entraves à exportação por modal de transporte externo em ordem de importância	20
Gráfico 3 - Entraves macroeconômicos por ordem de criticidade	22
Gráfico 4 - Entraves institucionais por ordem de criticidade	23
Gráfico 5 - Entraves legais por ordem de criticidade	24
Gráfico 6 - Entraves burocráticos, alfandegários e aduaneiros por ordem de criticidade	26
Gráfico 7 - Órgãos anuentes, intervenientes e fiscalizadores que mais impactam negativamente o processo de exportação	27
Gráfico 8 - Dificuldades enfrentadas na utilização do Programa Portal Único	28
Gráfico 9 - Entraves de acesso a mercados externos por ordem de criticidade	29
Gráfico 10 - Principais obstáculos enfrentados nos mercados de destino das exportações	31
Gráfico 11 - Países e regiões prioritárias com os quais o Brasil está negociando ou pretende iniciar negociações de acordos comerciais	32
Gráfico 12 - Países/blocos prioritários com os quais o Brasil tem acordos comerciais e deveria ampliar	32
Gráfico 13 - Entraves tributários por ordem de criticidade	33
Gráfico 14 - Tributos que mais impactaram negativamente na competitividade das exportações em 2018 e 2021	34

Gráfico 15 - Mecanismos de redução de carga tributária utilizados em 2018 e 2021	36
Gráfico 16 – Importação para exportação	37
Gráfico 17 - Entraves mercadológicos e de promoção de negócios por ordem de criticidade	38
Gráfico 18 - Serviços de apoio à internacionalização mais relevantes	38
Gráfico 19 - Entraves logísticos por ordem de criticidade	40
Gráfico 20 - Entraves internos às empresas por ordem de criticidade	41
Gráfico 21 - Principal motivo da não utilização de instrumentos de financiamento	41
Gráfico 22 - Instrumentos de financiamento às exportações mais relevantes	42
Gráfico 23 - Instrumentos de garantia às exportações mais relevantes	42
Gráfico 24 - Porte das empresas pesquisadas	43
Gráfico 25 - Receita bruta anual das empresas pesquisadas	44
Gráfico 26 - Participação das exportações na receita das empresas respondentes	44
Gráfico 27 - Intensidade de exportação	45
Gráfico 28 - Tempo de atuação como exportadora	45
Gráfico 29 - Modais utilizados no transporte doméstico e internacional	46

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 RESULTADOS GERAIS	15
2.1 Entraves Macroeconômicos	22
2.2 Entraves Institucionais	23
2.3 Entraves Legais	24
2.4 Entraves Burocráticos, Alfandegários e Aduaneiros	25
2.5 Entraves de Acesso a Mercados Externos	29
2.6 Entraves Tributários	33
2.7 Entraves Mercadológicos e de Promoção de Negócios	37
2.8 Entraves Logísticos	39
2.9 Entraves Internos às Empresas	40
2.10 Financiamento à Exportação	41
3 PERFIL DAS EMPRESAS RESPONDENTES	43
3.1 Principais Características	43
3.2 Perfil de Transporte Utilizado nas Exportações Brasileiras	46
APÊNDICE A SUMÁRIO METODOLÓGICO	47
APÊNDICE B COMO É MENSURADA A CRITICIDADE DOS ENTRAVES AVALIADOS NA PESQUISA	51
APÊNDICE C MUDANÇAS METODOLÓGICAS DA EDIÇÃO DE 2018	52
APÊNDICE D QUADRO COMPARATIVO DOS ENTRAVES DAS EDIÇÕES DE 2018 E 2022	53
APÊNDICE E ENTRAVES À EXPORTAÇÃO POR MODAL DE TRANSPORTE EXTERNO EM ORDEM DE IMPORTÂNCIA	59
APÊNDICE F QUESTIONÁRIO	63



1 INTRODUÇÃO

A competitividade das exportações brasileiras é prejudicada por uma série de entraves como os altos custos da logística de transporte, a infraestrutura inadequada e a complexidade do arcabouço normativo do comércio exterior no Brasil.

A elaboração de um diagnóstico sobre esses problemas é fundamental para a proposição de melhorias e recomendações de políticas para solucioná-los.

Esta nova edição da pesquisa “Desafios à Competitividade das Exportações Brasileiras” tem o objetivo de dar continuidade à identificação e ao monitoramento, iniciado em 2002 pela CNI, dos principais obstáculos do processo de exportação no Brasil e avaliar eventuais mudanças ocorridas nos entraves enfrentados pelas empresas nos últimos dois anos. Os resultados da pesquisa serão apresentados neste documento em uma visão geral e para facilitar a análise e a compreensão de zonas de ação em categorias.

Na comparação com a pesquisa anterior, publicada em 2018¹ verificam-se algumas mudanças. Pode-se falar que, entre outras mudanças, as divisões de categorias de entraves foram revistas, o que resultou na separação da categoria institucionais e legais. Dessa forma, os entraves agora estão divididos em 9 categorias. A lista de entraves também foi atualizada, agora a lista conta com 43 problemas que podem impactar a exportação². Por fim, a metodologia para o processamento dos resultados foi atualizada. Para as comparações feitas neste documento, os resultados de 2018 foram recalculados com base na nova metodologia.

1 CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI. Desafios à Competitividade das Exportações Brasileiras. Brasília, 2018. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/cni/canais/assuntos-internacionais/publicacoes/desafios-a-competitividade-das-exportacoes-brasileiras-2018/>. Acesso em: 01 jan. 2022.

2 11 entraves foram excluídos, 6 entraves foram condensados em 3, um foi desmembrado em dois entraves e 7 foram criados, totalizando 43 entraves.

2 RESULTADOS GERAIS

As questões relativas à logística de comércio exterior são as que mais impactam a competitividade das exportações brasileiras. Quase todos os entraves relativos a esse tema se encontram no terço superior dos problemas, ou seja, são considerados de alta relevância. Ademais, quatro aparecem entre os cinco principais.

O principal entrave é o custo do transporte internacional, em grande parte reflexo dos efeitos da pandemia sobre a oferta e, conseqüentemente, os preços praticados pelos armadores. Esse é um entrave considerado “elevado”, ou seja, classificado como “impacta muito” ou “entrave crítico”, por 60,7% das empresas.

CLASSIFICAÇÃO E ORDENAMENTO DOS ENTRAVES À EXPORTAÇÃO

As empresas foram apresentadas a uma lista de 43 entraves e solicitadas a avaliar o impacto de cada um dos entraves nos seus respectivos processos de exportação nos últimos dois anos. Os entraves foram classificados em uma escala que variava de 1 a 5, sendo que “1” indica que o entrave não causou impacto, “2” que impactou pouco, “3” que o impacto foi moderado, “4” que impactou muito e “5” que foi um entrave crítico.

Para facilitar a análise, a ordenação dos entraves em termos de impacto sobre as exportações foi baseada na soma dos percentuais de empresas que os classificaram como “impactou muito” e “crítico”.

Posteriormente, os entraves foram divididos em três grupos. No primeiro grupo, composto por 16 entraves, consideramos aqueles cujo percentual de empresas que o classificaram como “impactou muito” e “crítico” supera 25%. Esses são os problemas de alta relevância.

O grupo de relevância intermediária inclui 15 entraves, aqueles com percentual de “impactou muito” e “crítico” abaixo de 25%, mas acima de 18%. Por último, o grupo de baixa relevância é composto pelos 12 entraves com percentual de “impactou muito” e “crítico” abaixo de 18%.

O custo do transporte doméstico também aparece com destaque. Para 33,7% das empresas ele “impacta muito” ou é um “entrave crítico”, colocando-o na terceira posição no ranking dos principais entraves.

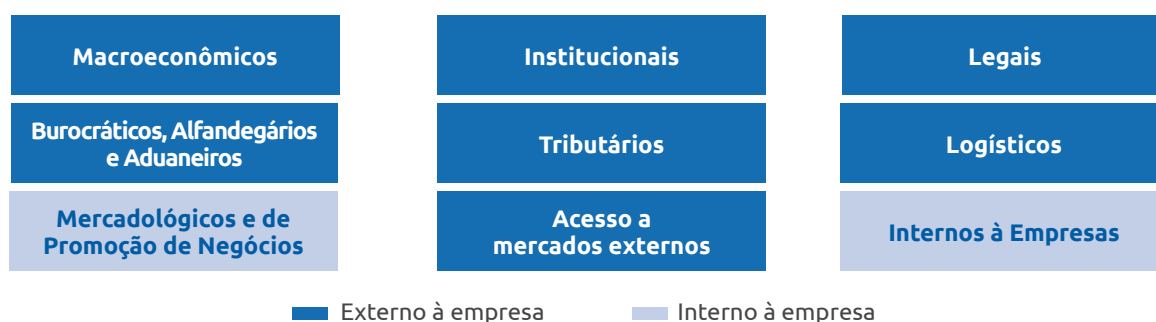
As elevadas tarifas cobradas pelas administrações portuárias e pelas aeroportuárias, também problema de logística, ocupam, respectivamente, a segunda e a quinta posição no ranking de entraves.

Ainda na análise por grupos de entraves, os macroeconômicos e os institucionais também aparecem com destaques no terço de alta relevância. A volatilidade da taxa de câmbio (entrave macroeconômico) ocupa a quarta posição no ranking, com 31,9% de assinalações em “impacta muito” ou “entrave crítico”.

Entre os institucionais, os destaques são a Falta de uma estratégia governamental para o comércio exterior com objetivos, metas e prazos, e a Baixa eficiência governamental para a superação das barreiras existentes nos mercados externos.

Completam o terço de alta relevância dois entraves da área tributária e todos os três entraves da área Legal, ainda que nas últimas posições do terço.

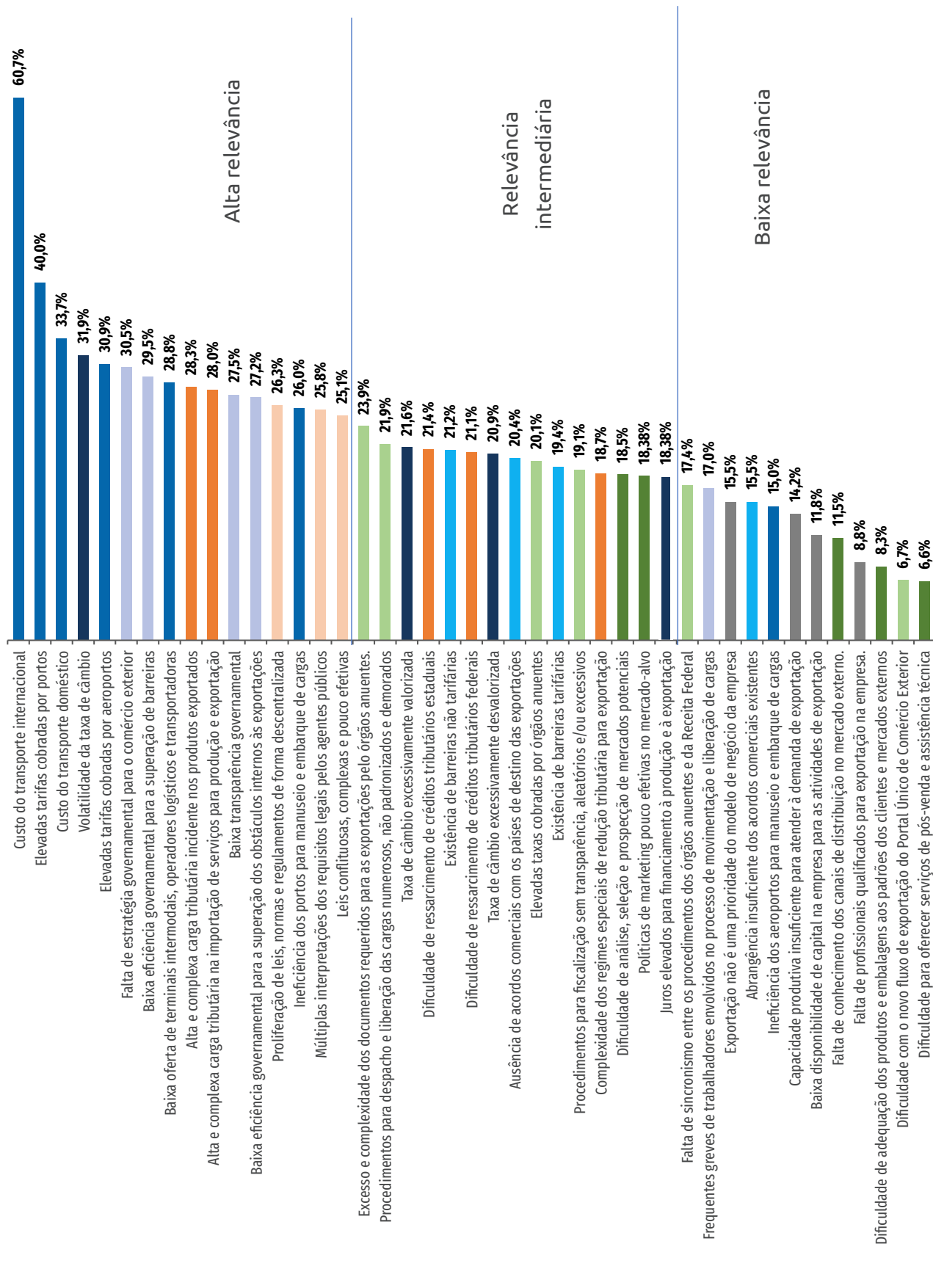
FIGURA 1 - CATEGORIAS DE ENTRAVES AVALIADOS NA PESQUISA



Nota: para a relação dos entraves veja gráfico 1
Fonte: Elaboração própria

Os entraves relativos a questões burocráticas no processo aduaneiro são, na sua maioria, considerados de relevância intermediária. Dos seis listados, quatro se posicionam no terço intermediário do ranking de importância do problema e dois no terço inferior de baixa relevância.

GRÁFICO 1 – ENTRAVES À EXPORTAÇÃO POR ORDEM DE IMPORTÂNCIA
Percentual de empresas que classificaram o entrave como “impactou muito” ou “crítico”.



■ Logísticos ■ Macroeconômicos ■ Institucionais ■ Tributários ■ Legais ■ Burocracia alfandegária e aduaneira ■ Acesso a mercados externos ■ Internos às empresas ■ Mercadológicos de promoção de negócios

Situação similar ocorre entre os entraves relacionados a acesso a mercados externos. Dos 4 entraves listados, três se encontram no terço intermediário e um no terço inferior.

Os entraves Mercadológicos e de promoção de negócios estão entre os menos importantes no ranking dos principais entraves. Dos cinco entraves listados, três estão no terço de baixa relevância e dois no terço de relevância intermediária.

Por fim, cabe ressaltar que, para as empresas exportadoras, as maiores dificuldades para exportar estão em fatores externos às empresas. Os entraves classificados como internos às empresas estão todos localizados no terço de baixa relevância.

ENTRAVES NO TERÇO SUPERIOR POR PRINCIPAL MODAL DE TRANSPORTE EXTERNO

Quando observamos os entraves no terço superior por principal modal de transporte externo, podemos perceber que os problemas enfrentados e o nível de criticidade variam um pouco conforme seu tipo. Ademais, como os entraves relativos a tarifas cobradas pelas administrações aeroportuárias estão presentes no terço superior nos três modais, podemos perceber que as empresas atuam com vários modais ao mesmo tempo.

Modal marítimo

Para as empresas que apontaram o modal marítimo como seu principal meio de transporte externo (51,1% dos respondentes), observamos que todos os 16 entraves do terço superior também aparecem no ranking geral. Das 9 categorias de entraves presentes na pesquisa, 5 estão presentes nessa seleção.

Os cinco primeiros entraves do terço superior foram relativos à Logística de comércio exterior. O entrave relativo ao Custo do transporte internacional é percebido como o principal problema. Chama a atenção que os entraves Baixa oferta de terminais intermodais, e a Ineficiência dos portos para manuseio e embarque de cargas, que ocupavam, respectivamente, a oitava e décima quarta posições no ranking geral, ocupam a terceira e quinta posições para esse grupo de exportadores, respectivamente.

Modal Aéreo

Já no caso das empresas que definiram o modal aéreo como principal de transporte externo (27,3% dos respondentes), observamos que dos 17 entraves do terço superior 13 também aparecem no ranking geral. Das 9 categorias de entraves presentes na pesquisa, 7 aparecem nessa seleção.

Para esse recorte, o entrave relativo ao Custo do transporte internacional também é percebido como o principal problema. Já o segundo entrave mais crítico para o modal aéreo é a Volatilidade da taxa de câmbio, que no ranking geral estava na quarta posição. A terceira posição é a Alta e complexa carga tributária incidente direta ou indiretamente nos produtos exportados, que no ranking geral estava na nona posição.

Três entraves não estavam entre terço superior do ranking geral, são eles a Taxa de câmbio excessivamente valorizada (7ª posição), Políticas de marketing pouco efetivas e de baixa visibilidade no mercado-alvo (8ª posição) e Excesso e complexidade dos documentos requeridos para as exportações (13ª posição).

Modal rodoviário

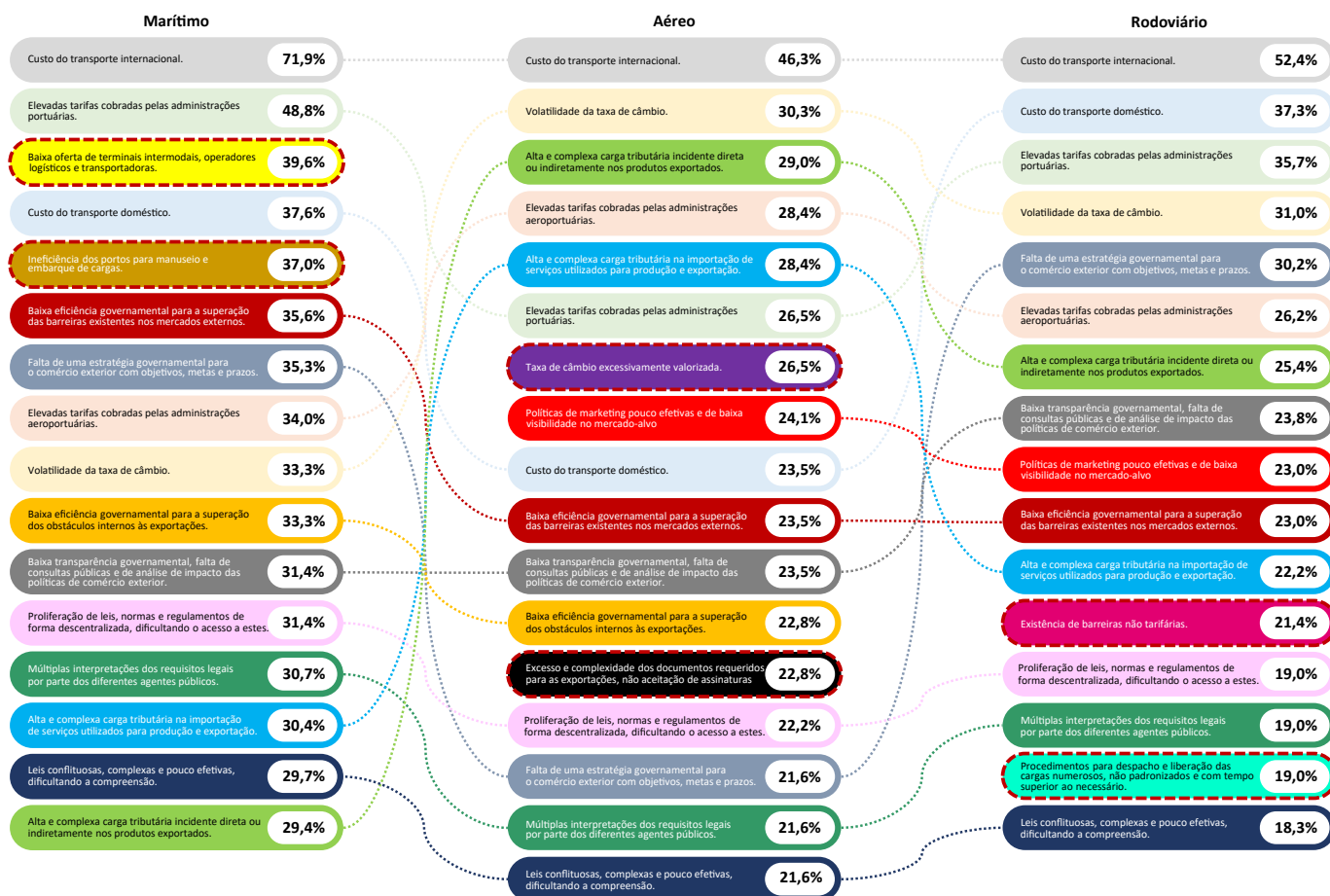
Nas empresas respondentes que utilizam como principal modal externo o rodoviário, observamos que, dos 16 entraves do terço superior, 13 também aparecem no ranking geral. Das 9 categorias de entraves presentes na pesquisa, 8 aparecem nessa seleção.

Assim como os dois recortes anteriores, o entrave relativo ao Custo do transporte internacional também é percebido como o principal problema. Os seguintes são: Custo do transporte doméstico e Elevadas tarifas cobradas pelas administrações portuárias.

Três entraves não estavam entre os mais críticos do ranking geral, são eles Políticas de marketing pouco efetivas e de baixa visibilidade no mercado-alvo (9ª posição), Existência de barreiras não tarifárias (12ª posição) e Procedimentos para despacho e liberação das cargas numerosos, não padronizados e com tempo superior ao necessário (15ª posição).

GRÁFICO 2 - PRINCIPAIS ENTRAVES À EXPORTAÇÃO POR MODAL DE TRANSPORTE EXTERNO EM ORDEM DE IMPORTÂNCIA³

Percentual de empresas que classificaram o entrave como “impactou muito” ou “crítico”.



--- Entraves que não se repetem

Fonte: Elaboração própria

COMPARAÇÃO COM A PESQUISA DE 2018

Apesar de as mudanças metodológicas dificultarem a comparação entre a pesquisa atual e a de 2018⁴, ainda é possível identificar algumas mudanças significativas e que merecem ser mencionadas.

Como já mencionado, a pandemia de covid-19 afetou significativamente a logística internacional e resultou em forte aumento nos preços do frete. Isso refletiu na pesquisa por meio de um crescimento no percentual de empresas que considera o Custo do transporte internacional como um entrave importante-crítico, passando de 40,4%, na pesquisa de 2018, para 60,7%, na pesquisa atual.

³ A lista completa está disponível no Apêndice D.

⁴ Veja apêndice C.

A pesquisa também captou a percepção de melhora das empresas respondentes desde a última edição. As Elevadas taxas cobradas por órgãos anuentes tinham sido consideradas um entrave que “impactou muito” ou “crítico” por 40,9% das empresas, em 2018, e por 20,1%, na pesquisa atual. A diminuição de 20,8 pontos percentuais pode ser explicada, em especial, pela redução do licenciamento por alguns órgãos anuentes e do custo da taxa Siscomex, que teve seu reajuste considerado inconstitucional pelo Superior Tribunal Federal (STF), em 2020, que, embora não seja uma taxa de anuência *stricto sensu*, trata-se de uma demanda antiga das empresas que foi revertida.

A percepção das empresas também evoluiu sobre Procedimentos para despacho e liberação das cargas numerosos, não padronizados e com tempo superior ao necessário, que nessa edição condessou dois entraves da pesquisa de 2018. Houve uma queda de 17,6 pontos percentuais, passando de 39,6%, em 2018, para 21,9%, na pesquisa atual. Essa evolução pode ser parcialmente explicada pelo redesenho do fluxo de exportação no Portal Único de Comércio Exterior e pelos avanços na implementação do processamento antecipado das declarações e do desembaraço sobre águas para empresas Operador Econômico Antecipado (OEA).

O entrave Juros elevados para financiamento à produção e à exportação teve queda de 15,7 pontos percentuais, passando de 34,1%, em 2018, para 18,4% na pesquisa atual. Provavelmente, a melhora de percepção é reflexo da queda da taxa básica de juros no período entre as duas pesquisas.

Outros entraves que merecem destaque por sua melhora de percepção na pesquisa atual são a Baixa eficiência governamental para a superação dos obstáculos internos às exportações (redução de 12,2 pontos percentuais) e Leis conflituosas, complexas e pouco efetivas, dificultando a compreensão (redução de 10,7 pontos percentuais). O que demonstra uma melhora na percepção dos entraves institucionais e legais.

Por fim, cabe citar que o entrave Frequentes greves de trabalhadores envolvidos no processo de movimentação e liberação de cargas também teve uma redução de 12,8 pontos percentuais, 29,9%, em 2018, para 17,1% na pesquisa atual. Contudo cabe destacar que o período de coleta da pesquisa não captou o movimento de greve dos auditores fiscais da Receita Federal do Brasil (RFB) iniciada no final de 2021, o que provavelmente alteraria a percepção sobre o entrave.

2.1 ENTRAVES MACROECONÔMICOS

Volatilidade da taxa de câmbio é crítica para cerca de 1/3 dos exportadores.

Os fatores macroeconômicos englobam a visão dos exportadores sobre a influência da taxa de câmbio e dos juros sobre a exportação.

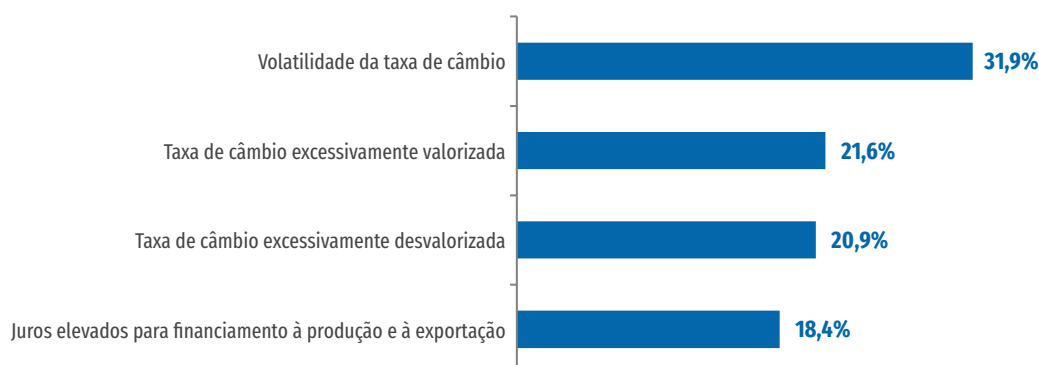
A Volatilidade da taxa de câmbio foi considerada importante por cerca de um terço das empresas. Esse entrave foi considerado o 4º maior dentre os 43 pesquisados.

Com relação ao nível da taxa de câmbio, não há um consenso. Para 21,6% das empresas, a moeda brasileira estava sobrevalorizada no período da pesquisa, ou seja, a considerava como “impactou muito” ou “crítico”. No entanto, para 20,9% a Taxa de câmbio excessivamente desvalorizada foi considerada como “impactou muito” ou “crítico”. Ambos os entraves estão posicionados no terço intermediário do ranking dos principais problemas.

O último entrave macroeconômico, relacionado a juros elevados, saiu de uma posição de destaque na pesquisa de 2018 (13º) para uma posição no terço final (30º). A possível explicação para essa redução da percepção de criticidade do entrave é a redução da taxa básica de juros nos anos de 2019 e 2020.

GRÁFICO 3 - ENTRAVES MACROECONÔMICOS POR ORDEM DE CRITICIDADE

Percentual de empresas que classificaram o entrave como “impactou muito” ou “crítico”.



Fonte: Elaboração própria

2.2 ENTRAVES INSTITUCIONAIS

A Falta de uma estratégia governamental com objetivos, metas e prazos para o comércio exterior, e a Baixa eficiência governamental para superar barreiras nos mercados externos são entraves de alta relevância.

Essa categoria agrupa os entraves relacionados a aspectos institucionais, como a estratégia, eficiência e transparência governamental nas políticas ligadas ao comércio exterior.

O gráfico 4 mostra que 30,5% dos exportadores consideram crítica a Falta de uma estratégia governamental para o comércio exterior com objetivos, metas e prazos. Em seguida, tem-se a Baixa eficiência governamental para a superação das barreiras existentes nos mercados externos (com 29,5%). No ranking geral dos principais entraves, os dois ocupam, respectivamente, a sexta e a sétima posições.

GRÁFICO 4 - ENTRAVES INSTITUCIONAIS POR ORDEM DE CRITICIDADE

Percentual de empresas que classificaram o entrave como “impactou muito” ou “crítico”.



Fonte: Elaboração própria

Os dois entraves seguintes também estão no terço superior, ou seja, são considerados entraves de alta relevância: a Baixa transparência governamental, falta de consultas públicas e de análise de impacto das políticas de comércio exterior, na 11ª posição no ranking geral, com 27,5%, e a Baixa eficiência governamental para a superação dos obstáculos internos às exportações, em 12º lugar, com 27,2%.

As Frequentes greves de trabalhadores envolvidos no processo de movimentação e liberação de cargas foram indicadas como “crítico” por 17% dos exportadores, ocupando a 33ª posição, o que significa estar no terço de baixa relevância dos desafios à exportação⁵.

2.3 ENTRAVES LEGAIS

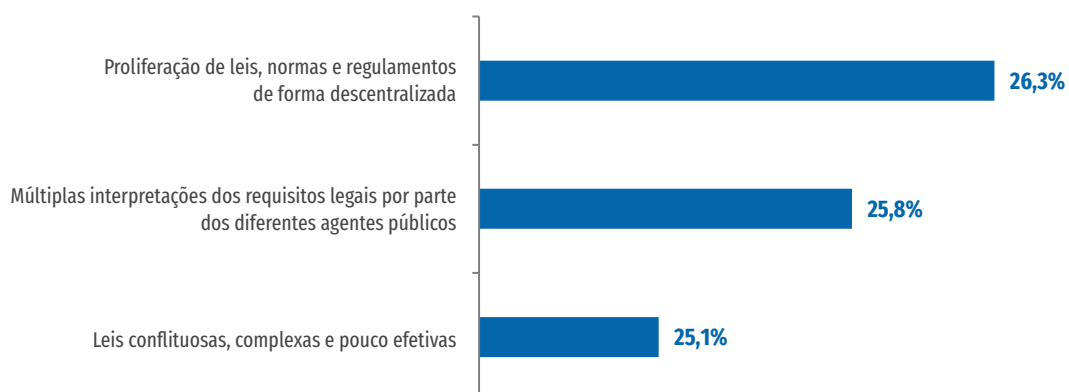
26% dos exportadores são afetados criticamente pela proliferação descentralizada de leis, normas e regulamentos.

Essa categoria agrupa os entraves relacionados à complexidade das leis e normas que regulam o processo de exportação, e à interpretação desse arcabouço legal. Todos os três entraves se posicionam no terço de alta relevância no ranking geral, ainda que nas últimas posições deste terço.

O gráfico 5 mostra que 26,3% das empresas exportadoras classificaram como “impactou muito” ou “crítico” a Proliferação de leis, normas e regulamentos de forma descentralizada. Um nível similar de criticidade é atribuído aos entraves seguintes: Múltiplas interpretações dos requisitos legais por parte dos diferentes agentes públicos (25,8%) e Leis conflituosas, complexas e pouco efetivas (25,1%).

GRÁFICO 5 - ENTRAVES LEGAIS POR ORDEM DE CRITICIDADE

Percentual de empresas que classificaram o entrave como “impactou muito” ou “crítico”.



Fonte: Elaboração própria

⁵ O movimento de greve dos auditores fiscais da RFB, iniciado no final de 2021, não foi captado na pesquisa devido ao momento de sua coleta, que se iniciou em setembro de 2021.

2.4 ENTRAVES BUROCRÁTICOS, ALFANDEGÁRIOS E ADUANEIROS

23,9% dos exportadores veem o excesso e a complexidade dos documentos requeridos para as exportações e a exigência de documentos originais pelos diversos órgãos anuentes como um entrave significativo às exportações.

Esse grupo reúne entraves de diferentes naturezas ligados a exigências documentais, procedimentos alfandegários e aduaneiros, sistemas de informação do processo de exportação, e ao custo e duração de procedimentos alfandegários e aduaneiros.

O gráfico 6 mostra que o principal desafio enfrentado pelos exportadores nesse grupo é o Excesso e a complexidade dos documentos requeridos para exportações, não aceitação de assinaturas eletrônicas e exigências de documentos originais pelos diversos órgãos anuentes. Entre as empresas consultadas, 23,9% classificaram esta opção como “impactou muito” ou “crítico”.

Outro desafio destacado como “impactou muito” ou “crítico” por mais de 20% das empresas foram os Procedimentos para despacho e liberação de cargas. Esses entraves estão na 17ª e 18ª posições do ranking geral, iniciando o terço de relevância intermediária.

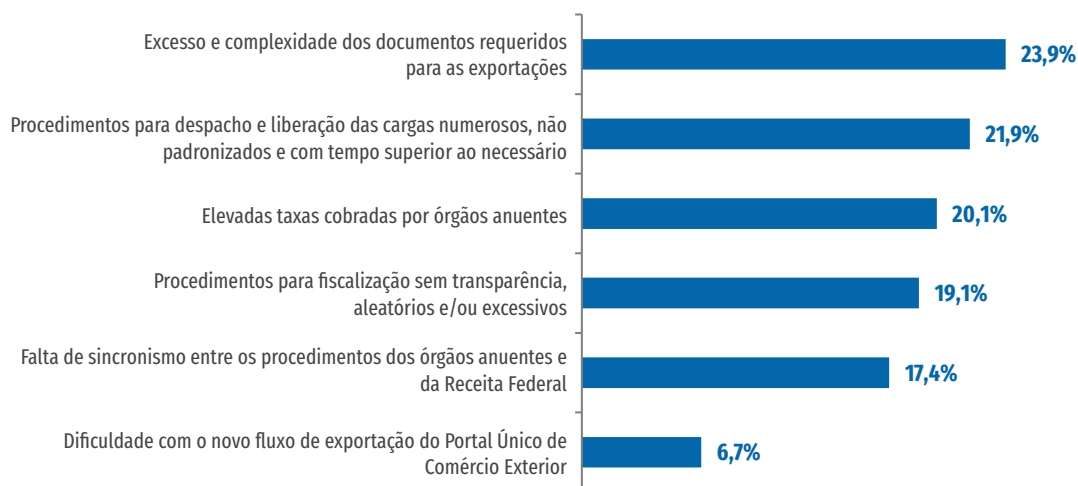
Os desafios Elevadas taxas cobradas por órgãos anuentes (20,1%) e dos Procedimentos para fiscalização sem transparência, aleatórios e/ou excessivos (19,1%) também se encontram no terço intermediário do ranking geral.

Os últimos dois entraves relacionados à categoria burocráticos, alfandegários e aduaneiros – Falta de sincronismo entre os procedimentos dos órgãos anuentes e da Receita Federal (17,4%) e Dificuldade com o novo fluxo de exportação do Portal Único de Comércio Exterior (6,7%) – estão no terço inferior dos desafios à exportação, nas posições 32 e 42, respectivamente.

As posições no ranking de problemas não são comparáveis, em razão da mudança na lista de entraves. Ainda assim, chama a atenção que o entrave Elevadas taxas cobradas por órgãos anuentes ocupava a quarta posição na pesquisa anterior e agora ocupa a 25ª. Esse tinha sido considerado crítico por 40,9%, das empresas, em 2018 e por 20,1%, na pesquisa atual. A redução de 20,8 pontos percentuais pode ser explicada, em especial, pela redução do licenciamento por alguns órgãos anuentes e pelo custo da taxa Siscomex, que teve seu reajuste considerado inconstitucional pelo Superior Tribunal Federal (STF) em 2020.

GRÁFICO 6 - ENTRAVES BUROCRÁTICOS, ALFANDEGÁRIOS E ADUANEIROS POR ORDEM DE CRITICIDADE

Percentual de empresas que classificaram o entrave como "impactou muito" ou "crítico".



Fonte: Elaboração própria

Pouco mais da metade dos exportadores (51,4%) indicaram que ao menos um órgão anuente, interveniente e fiscalizador afetou o processo de exportação. Para esse grupo de empresas, a Receita Federal (RFB) (69,2%), o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) (34,4%) e a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) (20,0%) foram indicados como os órgãos anuentes, fiscalizadores, e intervenientes que mais impactam negativamente o processo de exportação (gráfico 7).

A Receita Federal ter sido o órgão mais citado pode estar ligado a dois aspectos. Primeiro, é o órgão controlador e fiscalizador que se relaciona com a totalidade dos operadores econômicos, o que não ocorre para todos os demais órgãos listados, e nas operações e comércio exterior administram os principais sistemas do país, o que faz com que seja o principal órgão de interação com os exportadores. Segundo, em alguns casos, apesar de a Receita Federal do Brasil não ser a responsável por um determinado processo conduzido por outro órgão interveniente ou anuente, o fato de o procedimento ser realizado na alfândega pode levar o exportador a "perceber" o problema como sendo da RFB.

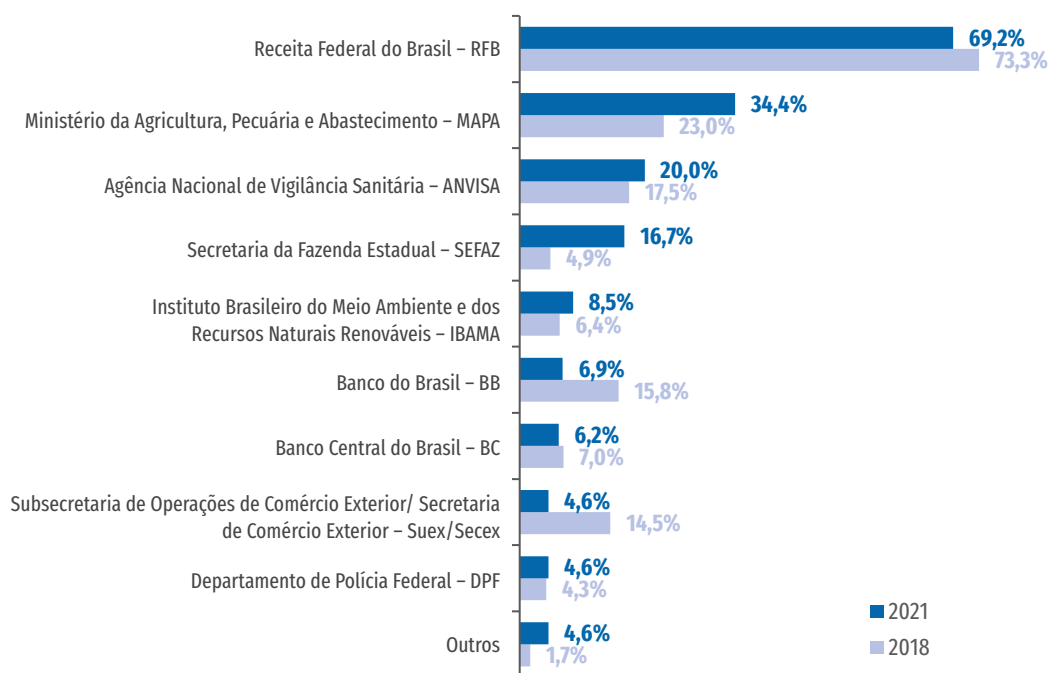
Quando comparamos os resultados com a pesquisa de 2018 podemos observar que os três primeiros órgãos permaneceram nas mesmas posições. Destaca-se que a percepção para a RFB melhorou 4,1 pontos percentuais entre as duas pesquisas, já para o MAPA e ANVISA a percepção foi de piora de 11,4 e 2,5 pontos percentuais, respectivamente.

Quanto aos demais, chama a atenção uma piora da percepção para as Secretarias de Fazenda Estadual, que passou de 4,9%, em 2018, para 16,7% na pesquisa atual, e a melhora da percepção do Banco do Brasil e da Secretaria de Operações de Comércio Exterior/Secretaria de Comércio Exterior – SUEX/SECEX.

É provável que o grande motivador da melhora de percepção da RFB e da SECEX esteja relacionado à implantação do módulo exportação do Portal Único. Para o Banco do Brasil esse movimento pode ser explicado pela menor atuação nos controles de tratamento administrativo.

GRÁFICO 7 - ÓRGÃOS ANUENTES, INTERVENIENTES E FISCALIZADORES QUE MAIS IMPACTAM NEGATIVAMENTE O PROCESSO DE EXPORTAÇÃO⁶

Percentual de empresas exportadoras que sofreram impacto negativo de pelo menos um dos órgãos anuente, interveniente ou fiscalizador.



Nota: nesta questão o respondente escolheu mais de um item.
Fonte: Elaboração própria

⁶ Órgãos anuentes, intervenientes e fiscalizadores que foram citados por menos de 4,3% dos respondentes: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT, Agência Nacional de Transporte Aquaviário – Antaq, Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro, Comando do Exército – Ministério da Defesa – DFP, Superintendência da Zona Franca de Manaus – Suframa, Ministério da Saúde – MS, Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ, Ministério da Ciência e Tecnologia e Inovação – MCTI, Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, Departamento Nacional de Produção Mineral – Ministério de Minas e Energia – DNPM – MME, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, Comissão Nacional de Energia Nuclear – CNEN.

Quando perguntados para indicar dificuldades na utilização do Programa Portal Único, apenas 18,7% dos exportadores relataram ter tido algum problema. Pode-se ver no gráfico 8 que, para esse grupo de respondentes, a maior dificuldade é a navegação pouco amigável, dificuldade para envio de lote de dados e/ou anexação e/ou acesso às normas (41,4%). Outro problema enfrentado foi a falta de coordenação e harmonização dos órgãos (38,7%).

GRÁFICO 8 - DIFICULDADES ENFRENTADAS NA UTILIZAÇÃO DO PROGRAMA PORTAL ÚNICO
Percentual das empresas exportadoras que enfrentaram dificuldades com o Portal Único.



Nota: nesta questão o respondente escolheu mais de um item.
Fonte: Elaboração própria

2.5 ENTRAVES DE ACESSO A MERCADOS EXTERNOS

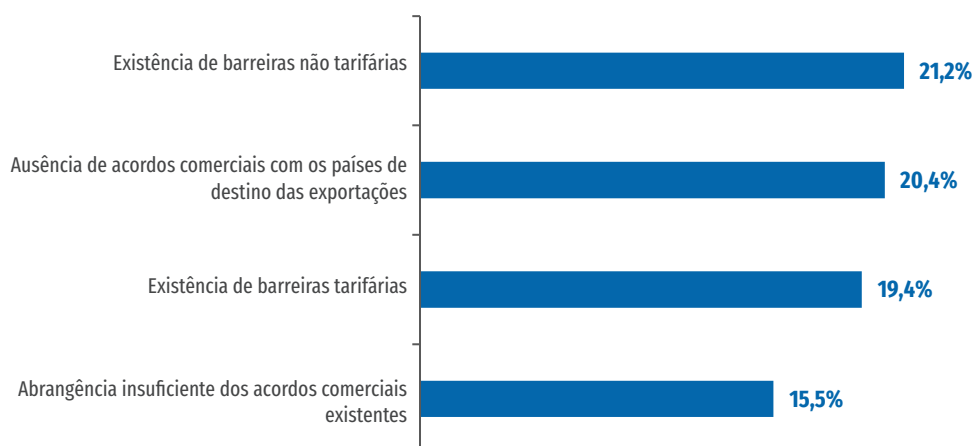
80% dos exportadores indicaram ter enfrentado pelo menos um obstáculo nos mercados de destino das exportações.

Essa categoria avalia a existência de barreiras tarifárias e não tarifárias aos produtos brasileiros, e a capacidade do governo de promover melhorias ao acesso das mercadorias brasileiras a outros países. No ranking dos principais entraves, os dessa categoria se encontram, sobretudo, no termo intermediário.

O entrave considerado como o mais crítico nesse grupo é a Existência de barreiras não tarifárias (21,2% de assinalações como “impactou muito” ou “crítico”), na 21ª posição do ranking geral. Podemos observar, no gráfico 9, que os desafios Ausência de acordos comerciais com países de destino das exportações (20,4%) e Existência de barreiras tarifárias (19,4%) também estão no terço intermediário de entraves, na 24ª e 26ª posições, respectivamente.

Já o entrave Abrangência insuficiente dos acordos comerciais existentes, que trata da existência de um acordo com um mercado-alvo, mas em que o produto vendido pela empresa não esteja em um acordo ou então possui uma vantagem mínima, foi indicado como “impactou muito” ou “crítico” por 15,5% das empresas. Ele está na 35ª posição dos entraves, ou seja, no último terço dos entraves pesquisados.

GRÁFICO 9 - ENTRAVES DE ACESSO A MERCADOS EXTERNOS POR ORDEM DE CRITICIDADE
Percentual de empresas que classificaram o entrave como “impactou muito” ou “crítico”.



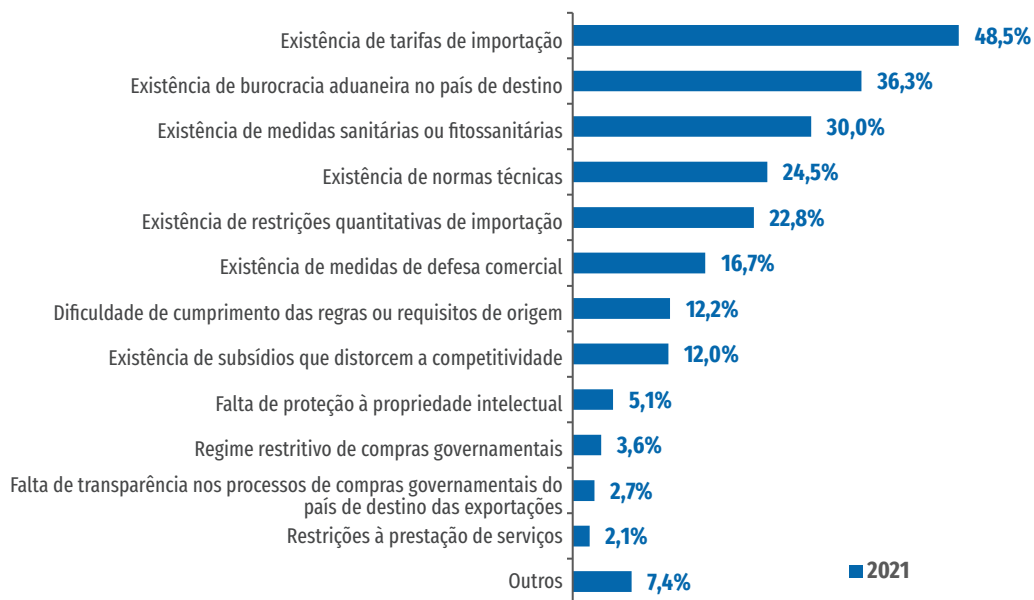
Ao serem perguntados especificamente sobre os obstáculos enfrentados nos mercados de destino das exportações, 80% dos exportadores indicaram ter enfrentado pelo menos um obstáculo nos últimos anos.

Para essas empresas, o principal obstáculo foi a existência de tarifas de importação como uma das principais barreiras nos mercados de destino das exportações (48,5%). Isso mostra a importância de o Brasil intensificar os esforços para celebrar acordos de livre comércio ou de preferência tarifária com nossos parceiros comerciais.

O segundo obstáculo mais importante, assinalado por 36,3% das empresas que enfrentaram pelo menos um obstáculo nos mercados de destino das exportações, é a burocracia administrativa e aduaneira no país de destino. Em terceiro lugar, com 30% de assinalações, tem-se a existência de medidas sanitárias ou fitossanitárias.

Cabe ressaltar que houve um aumento na percepção da existência de restrições quantitativas de importação e sobre a existência de medidas sanitárias ou fitossanitárias em relação à edição passada da pesquisa. No que tange às restrições quantitativas, o percentual passou de 12%, em 2018, para 22,8% na presente pesquisa. No caso de medidas sanitárias e fitossanitárias, o aumento foi de 3,2 pontos percentuais, tendo passado de 26,8%, em 2018, para 29,9% nessa pesquisa. Esse resultado deve refletir o aumento de medidas comerciais adotadas pelos países na pandemia, visto o número significativo de restrições comerciais relacionadas a produtos essenciais na prevenção e tratamento da doença, quando com justificativa de segurança alimentar.

GRÁFICO 10 - PRINCIPAIS OBSTÁCULOS ENFRENTADOS NOS MERCADOS DE DESTINO DAS EXPORTAÇÕES



Percentual das empresas exportadoras que enfrentaram pelo menos um obstáculo nos mercados de destino das exportações.



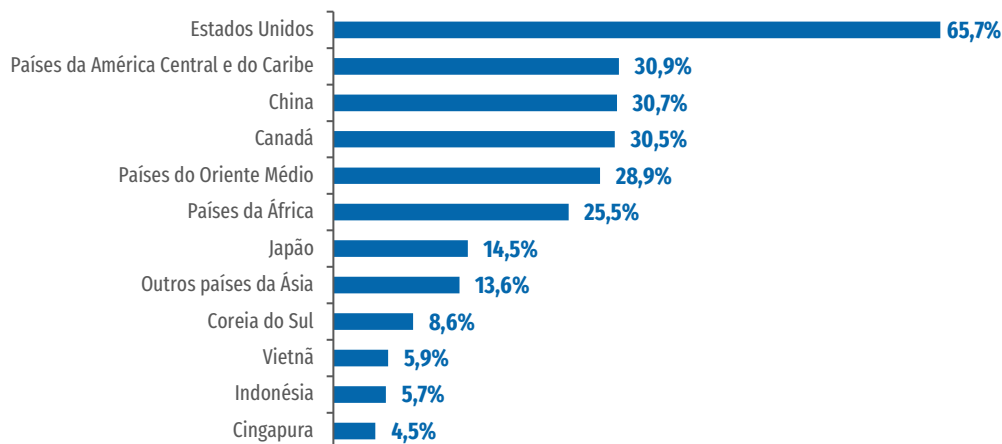
Nota: nesta questão o respondente escolheu mais de um item.

Fonte: Elaboração própria

Os exportadores também indicaram países e regiões prioritárias dentre os quais o Brasil está negociando ou pretende iniciar negociações de acordos. 74,2% deles indicaram pelo menos um país e/ou região prioritária. Para esse grupo de empresas, o país de destaque é os Estados Unidos (gráfico 11). Em seguida, foram elencados países da América Central e do Caribe, China e Canadá.

GRÁFICO 11 - PAÍSES E REGIÕES PRIORITÁRIAS COM OS QUAIS O BRASIL ESTÁ NEGOCIANDO OU PRETENDE INICIAR NEGOCIAÇÕES DE ACORDOS COMERCIAIS

Percentual das empresas exportadoras que indicaram pelo menos um país e/ou região prioritária entre os quais o Brasil está negociando ou pretende iniciar negociações de acordos comerciais.

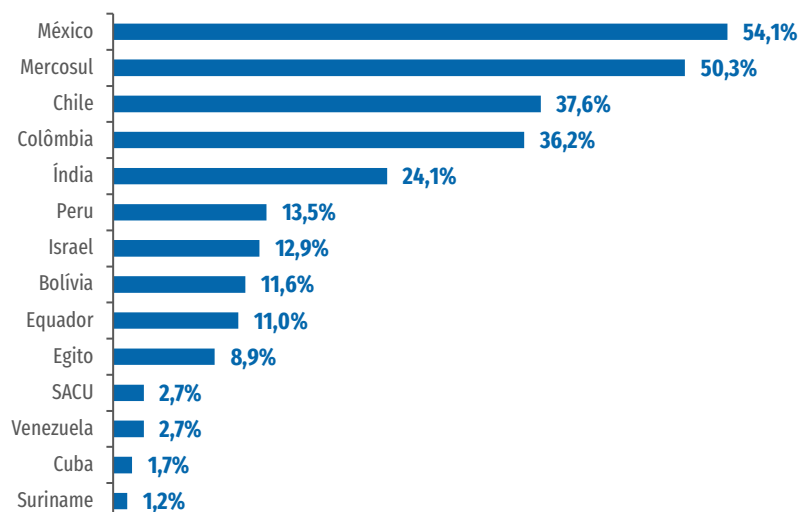


Nota: nesta questão o respondente escolheu mais de um item.
Fonte: Elaboração própria

Quando perguntados para indicar países ou blocos prioritários com os quais o Brasil tem acordos comerciais e deveria ampliar o acordo, 81,1% dos exportadores indicaram pelo menos um país ou bloco. Para esse grupo, México e Mercosul foram as principais respostas. Chile e Colômbia também se destacaram com um nível elevado de indicações (gráfico 12).

GRÁFICO 12 - PAÍSES/BLOCOS PRIORITÁRIOS COM OS QUAIS O BRASIL TEM ACORDOS COMERCIAIS E DEVERIA AMPLIAR

Percentual das empresas exportadoras que indicaram pelo menos um país e/ou bloco prioritário com os quais o Brasil tem acordos comerciais e deveria ampliar.



Nota: nesta questão o respondente escolheu mais de um item.
Fonte: Elaboração própria

2.6 ENTRAVES TRIBUTÁRIOS

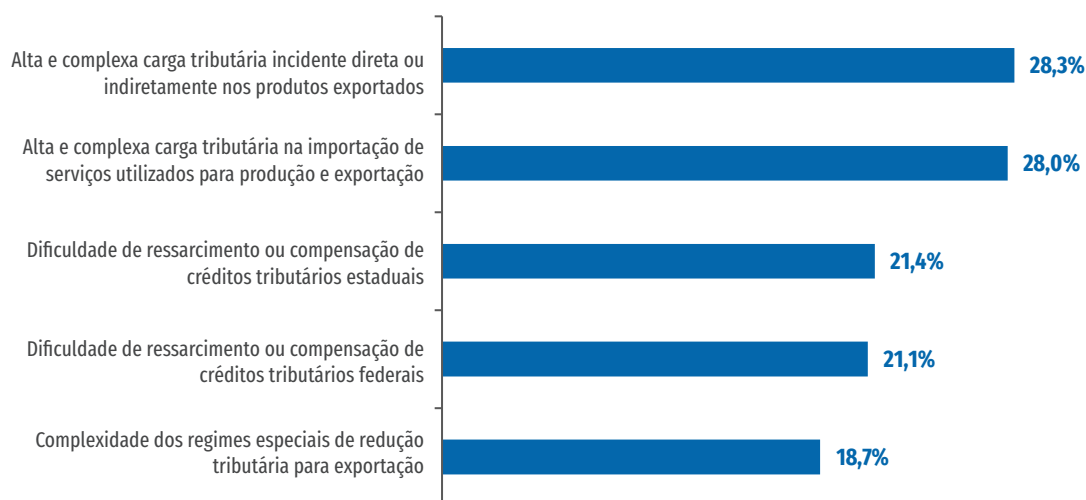
Três em cada cinco empresas exportadoras indicaram que pelo menos um tributo impactou criticamente na competitividade das exportações.

Dos cinco entraves relacionados à tributação, dois se encontram no terço superior, ou seja, entre os entraves de alta relevância: Alta e complexa carga tributária incidente direta ou indiretamente nos produtos exportados e Alta e complexa carga tributária na importação de serviços utilizados para produção e exportação. O percentual de assinalações em “impactou muito” ou “crítico” para esses dois entraves foi de 28,3% e 28,0%, respectivamente. Com isso, eles se situaram, respectivamente, na 9ª e na 10ª posições do ranking geral.

Os demais itens foram classificados no terço intermediário: Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários estaduais (20ª posição, com 21,4% de assinalações); Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários federais (22ª posição, com 21,1% de assinalações); e Complexidade dos regimes especiais de redução tributária para exportação (28ª posição, com 18,7% de assinalações).

GRÁFICO 13 - ENTRAVES TRIBUTÁRIOS POR ORDEM DE CRITICIDADE

Percentual de empresas que classificaram o entrave como “impactou muito” ou “crítico”.



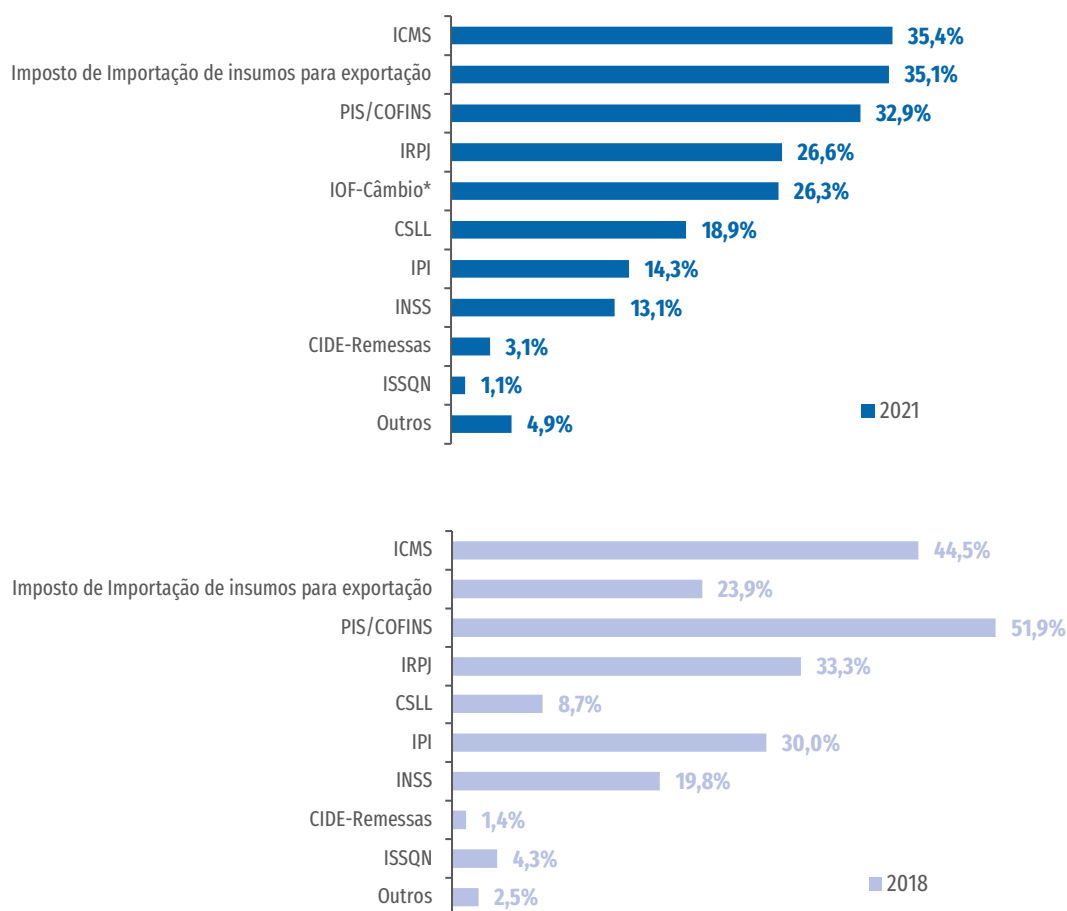
Fonte: Elaboração própria

Quando perguntados sobre quais tributos mais afetam em sua competitividade, 59% dos exportadores indicaram pelo menos um tributo como crítico. Levando em conta somente esse grupo, dois tributos se destacam: ICMS e Imposto de importação de insumos para exportação. Esses tributos foram selecionados por, respectivamente, 35,4% e 35,1% das empresas que indicaram pelo menos um tributo que mais impactou negativamente na competitividade das exportações.

O PIS/COFINS, tributo que mais impactava negativamente a competitividade das exportações na última edição da pesquisa, nesta edição ficou na terceira posição, indicado por 32,9% das empresas.

GRÁFICO 14 - TRIBUTOS QUE MAIS IMPACTARAM NEGATIVAMENTE NA COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES EM 2018 E 2021

Percentual de empresas que indicaram pelo menos um tributo como crítico na competitividade das exportações.



Nota: nesta questão o respondente escolheu mais de um item.

*Pergunta foi adicionada na pesquisa atual.

Fonte: Elaboração própria

Ao contrário do modelo brasileiro, a maioria dos países tributa o consumo por valor adicionado, além de respeitar o princípio de não tributar exportações. No Brasil, entretanto, apesar de dispormos de um sistema de compensação de créditos tributários, ele não assegura a efetiva imunidade tributária das exportações, fato que se deve às restrições de creditamento.

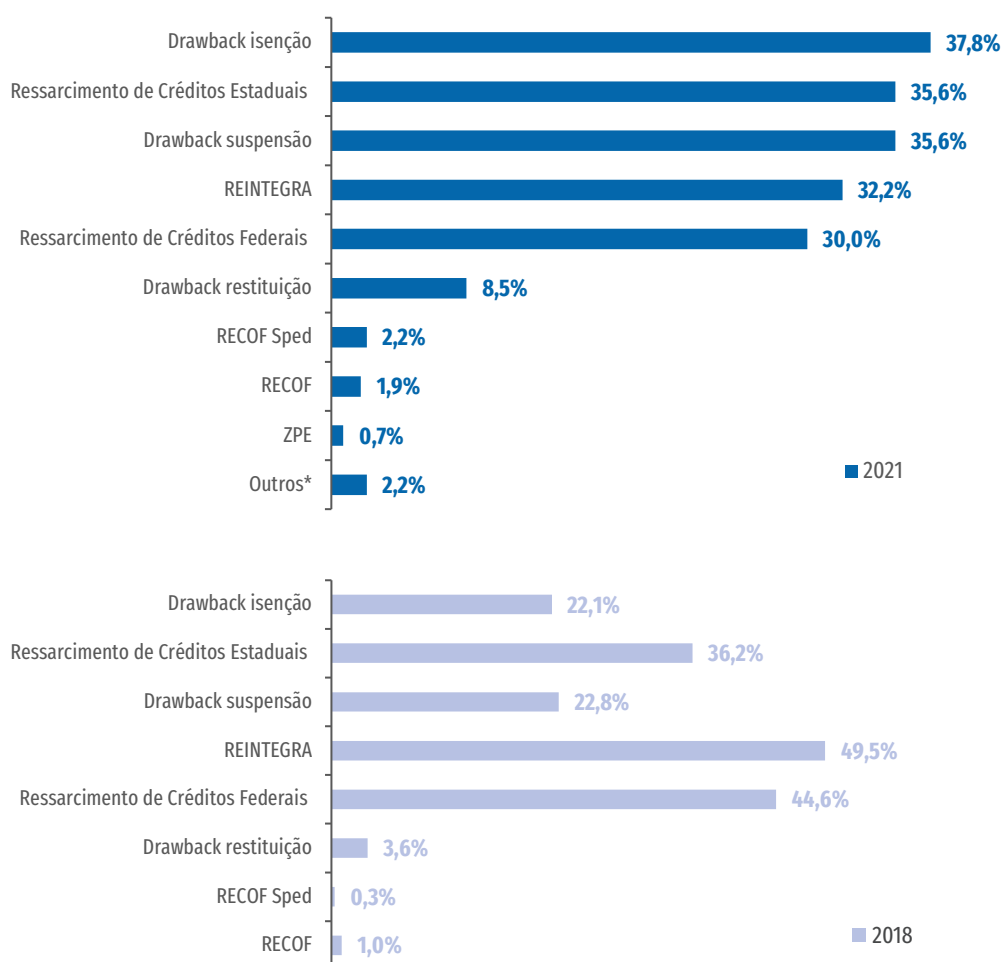
Como forma de fomentar as exportações e assegurar a não exportação de tributos, o Brasil criou mecanismos para reduzir a carga, o resíduo e a cumulatividade do sistema tributário nacional, como por exemplo o REINTEGRA, o Drawback, o RECOF, ZPE e outros processos de compensação de tributos estaduais e federais. Entre as empresas exportadoras, quase metade se aproveita desses benefícios (45,5%).

30,4% indicaram não ter utilizado nenhum mecanismo de redução de carga tributária nos últimos anos. Esse percentual aumentou 4,3 pontos percentuais em relação à pesquisa de 2018, em que 26,1% dos exportadores indicaram não usar nenhuma ferramenta desse tipo.

Já 45,5% dos exportadores indicaram ter recorrido a mecanismos para redução de carga tributária. Esse percentual sofreu uma queda de 6,6 pontos percentuais em relação à pesquisa de 2018. Para esse grupo, o Drawback Isenção é o mecanismo mais empregado, indicado por 37,8% dos respondentes. Em seguida, empatados com o mesmo percentual (35,6%), estão o ressarcimento de créditos estaduais e o Drawback Suspensão (gráfico 15).

O REINTEGRA, mecanismo que foi apontado como principal na pesquisa anterior, teve uma queda de 17,3 pontos percentuais dentre os respondentes que indicaram ter recorrido a algum mecanismo para redução de carga tributária, o que o levou para quarta posição, com 32,2% das assinalações. A queda pode estar associada à decisão do Governo de reduzir a alíquota do regime, que passou de 2% para 0,1%, a partir de junho de 2018 e a dificuldade em receber o benefício.

GRÁFICO 15 - MECANISMOS DE REDUÇÃO DE CARGA TRIBUTÁRIA UTILIZADOS EM 2018 E 2021
Percentual de empresas que utilizam pelo menos um mecanismo de redução da tributação para exportação.



Nota: nesta questão o respondente escolheu mais de um item.

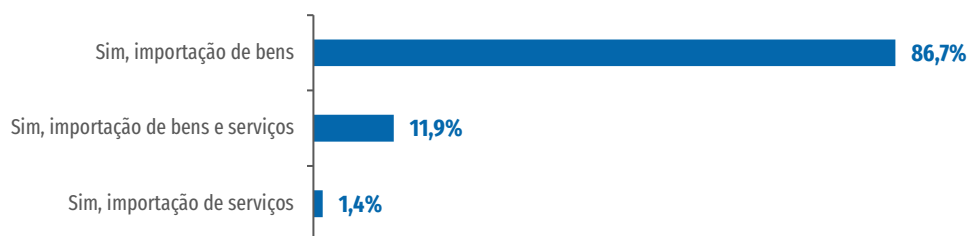
*Pergunta foi adicionada na pesquisa atual.

Fonte: Elaboração própria

Metade das empresas exportadoras também importa insumos e/ou serviços empregados na produção para exportação. Entre essas empresas, a grande maioria (86,7%) apenas importa insumos, sendo que 11,9% importam bens e serviços e 1,4% importa apenas serviços (gráfico 16).

GRÁFICO 16 - IMPORTAÇÃO PARA EXPORTAÇÃO

Percentual de empresas que importam insumos para a produção para exportação



Fonte: Elaboração própria

2.7 ENTRAVES MERCADOLÓGICOS E DE PROMOÇÃO DE NEGÓCIOS

Nove em cada 10 empresas utilizaram pelo menos um serviço de apoio à internacionalização para se inserirem no comércio internacional.

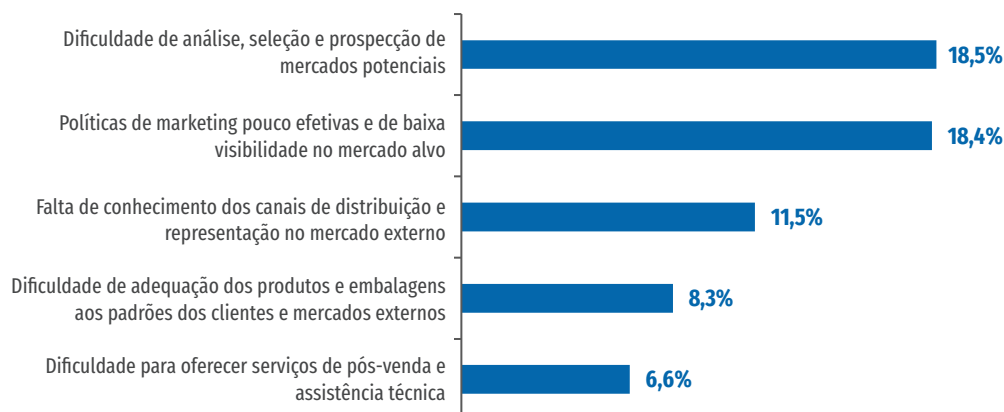
Esse grupo de entraves busca avaliar a dificuldade das empresas de vender e promover suas mercadorias no mercado externo. De um modo geral, tais questões não se apresentam como entraves relevantes para as empresas. Dos cinco tipos de entraves listados, três estão no terço inferior (baixa relevância) e dois estão no fim do terço intermediário.

A Dificuldade de análise, seleção e prospecção de mercados potenciais (18,5%) e Políticas de marketing pouco efetivas e de baixa visibilidade no mercado-alvo (18,4%) foram os dois entraves mais apontados pelos exportadores como “críticos” (gráfico 17).

Os demais entraves estão classificados nas seguintes posições no último terço de importância: na 39ª posição, a Falta de conhecimento dos canais de distribuição e representação no mercado externo; na 41ª posição, a Dificuldade de adequação dos produtos e embalagens aos padrões dos clientes e mercados externos; e na 43ª, última posição, a Dificuldade para oferecer serviços de pós-venda e assistência técnica.

GRÁFICO 17 - ENTRAVES MERCADOLÓGICOS E DE PROMOÇÃO DE NEGÓCIOS POR ORDEM DE CRITICIDADE

Percentual de empresas que classificaram o entrave como “impactou muito” ou “crítico”.



Fonte: Elaboração própria

89,7% das empresas utilizaram pelo menos um serviço de apoio à internacionalização para se inserirem no comércio internacional. Os mais utilizados por aqueles que fazem uso desses serviços são as iniciativas de promoção de negócios e os estudos de inteligência comercial – 57,9% e 57,7% (gráfico 18). Outros serviços que também foram bastante utilizados foram as ferramentas de divulgação de atividades comerciais (38,3%).

GRÁFICO 18 - SERVIÇOS DE APOIO À INTERNACIONALIZAÇÃO MAIS RELEVANTES

Percentual de empresas que indicaram utilizar pelo menos um serviço de apoio à internacionalização.



Fonte: Elaboração própria

2.8 ENTRAVES LOGÍSTICOS

Os custos do transporte internacional pioraram desde a última pesquisa e se tornaram o entrave mais crítico para os exportadores.

Os desafios logísticos foram apontados pelas empresas como os principais obstáculos às exportações na pesquisa. Das sete opções relacionadas ao tema, seis se encontram no terço superior (alta relevância), sendo que quatro fazem parte das cinco primeiras posições do ranking geral.

Esta categoria agrupa os entraves derivados da infraestrutura do país e de logística internacional, que impactam a movimentação das mercadorias desde a origem na empresa até o seu país de destino.

Os três principais entraves apontados pelos exportadores nessa categoria também são os três principais do ranking geral: na primeira posição, os elevados Custos de transporte internacional, com 60,7% de assinalações como “muito importante” ou “crítico”. Na segunda posição, as Elevadas tarifas cobradas pelas administrações portuárias (40%); e na terceira posição, o Custo do transporte doméstico (33,7%). Cabe ressaltar que a primeira colocada nessa pesquisa foi a quinta colocada na pesquisa anterior, demonstrando uma piora nos custos de transporte internacional nos últimos anos devido, sobretudo, aos efeitos da pandemia de covid-19.

As Elevadas tarifas cobradas pelas administrações aeroportuárias aparecem na quinta posição geral, com 30,9% das empresas assinalando o entrave como “muito importante” ou “crítico”. No entanto, é preciso considerar que o transporte aéreo é o principal meio de transporte internacional para 27,3% das empresas exportadoras. No caso do transporte doméstico, ele é utilizado como principal modal para apenas 7,8% das empresas. Considerando apenas as empresas que utilizam o transporte aéreo para exportação, as elevadas tarifas aeroportuárias sobem para a quarta posição no ranking geral com 28,4% das assinalações.

A Baixa oferta de terminais intermodais, operadores logísticos e transportadoras ocupa a 8ª posição, com 28,8% de assinalações; e a Ineficiência dos portos para manuseio e embarque de cargas situa-se na 14ª posição, com 26% de assinalações.

Sobre a Ineficiência dos aeroportos no manuseio de cargas, esse entrave foi o último colocado nessa categoria (36ª posição, com 15% de assinalações). Vale ressaltar que 27,3% dos exportadores indicaram utilizar o modal aéreo para o transporte internacional como principal modal, enquanto 51,1% indicaram o modal marítimo.

Assim, a ineficiência dos aeroportos atinge uma quantidade menor de exportadores, por isso é menos crítico para o processo de exportação brasileiro.

Cabe destacar que para o grupo de empresas que indicaram utilizar o modal aéreo como principal, apenas 17,28% consideram como “impactou muito” ou “crítico” a ineficiência destes no manuseio de carga.

GRÁFICO 19 - ENTRAVES LOGÍSTICOS POR ORDEM DE CRITICIDADE

Percentual de empresas que classificaram o entrave como “impactou muito” ou “crítico”.



Fonte: Elaboração própria

2.9 ENTRAVES INTERNOS ÀS EMPRESAS

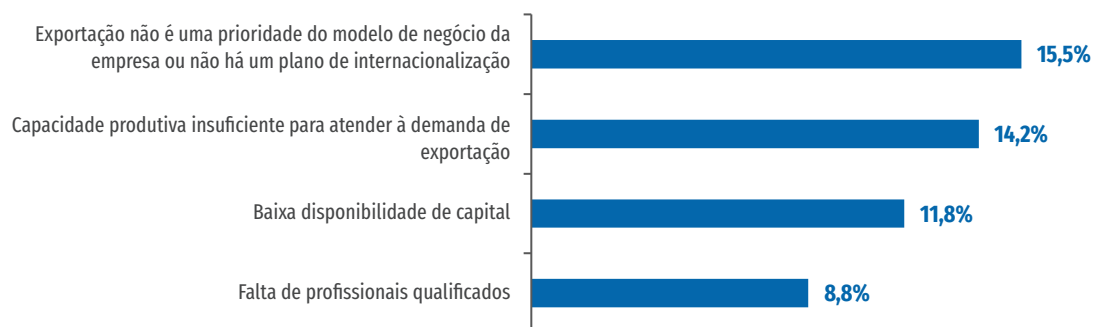
Empresas não consideram relevantes as questões internas na competitividade de suas exportações

Essa categoria contém os entraves ligados à capacidade das empresas de exportar. Nesse grupo, apresentado no gráfico 20, todos os entraves ficaram classificados no último terço dos obstáculos pesquisados (posições 34, 37, 38, e 40 de 43), sendo o entrave mais relevante a visão de que a Exportação não é uma prioridade do modelo de negócio da empresa (15,5%).

Os demais entraves, por ordem de criticidade, foram: Capacidade produtiva insuficiente para atender à demanda de exportação (14,2%), Baixa disponibilidade de capital na empresa para as atividades de exportação (11,8%) e Falta de profissionais qualificados para a realização e gerenciamento dos processos de exportação na empresa (8,8%).

GRÁFICO 20 - ENTRAVES INTERNOS ÀS EMPRESAS POR ORDEM DE CRITICIDADE

Percentual de empresas que classificaram o entrave como "impactou muito" ou "crítico".



Fonte: Elaboração própria

2.10 FINANCIAMENTO À EXPORTAÇÃO

Os exportadores também foram questionados sobre a utilização de instrumentos oficiais de apoio à exportação, como financiamento, seguro e garantia.

Pouco menos da metade das empresas exportadoras apontou que não utiliza ou utiliza pouco os instrumentos de financiamento às exportações. Comparado à última pesquisa, houve um crescimento de 2,6 pontos percentuais para esse grupo, que passou de 42,9% para 45,5%.

Esse grupo sinalizou como maior motivo para não utilizar os instrumentos de financiamento (gráfico 21) a dificuldade de acesso a informações sobre os programas existentes (16,3%).

GRÁFICO 21 - PRINCIPAL MOTIVO DA NÃO UTILIZAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO

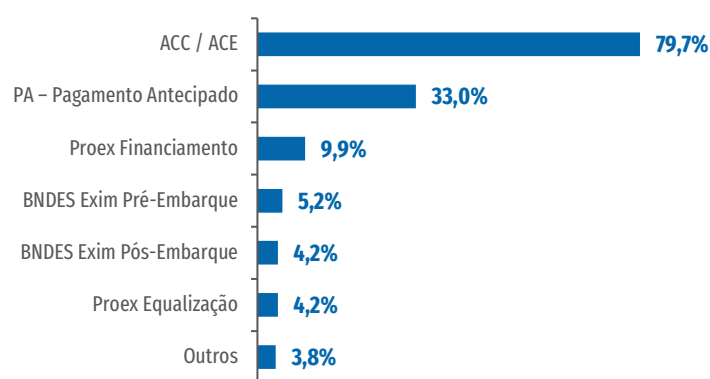
Percentual de empresas que indicaram não utilizar instrumentos de financiamento ou utilizam muito pouco.



Fonte: Elaboração própria

35,8% dos exportadores indicaram utilizar pelo menos um instrumento de financiamento às exportações. O adiantamento sobre contrato de câmbio (ACC) e o adiantamento sobre cambiais entregues (ACE) são as principais formas de financiamento utilizadas por essas empresas (gráfico 22). A ordem de importância apresentada não se modificou desde a última pesquisa.

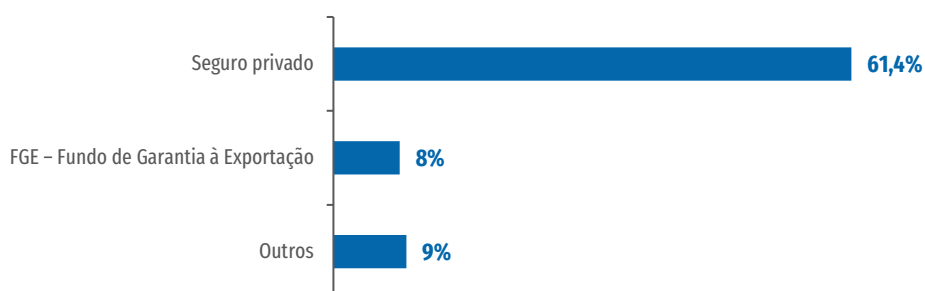
GRÁFICO 22 - INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO ÀS EXPORTAÇÕES MAIS RELEVANTES
Percentual de empresas que indicaram utilizar pelo menos um instrumento de financiamento às exportações.



Nota: nesta questão o respondente escolheu mais de um item.
Fonte: Elaboração própria

Sobre formas de seguro e garantia às exportações, 56,8% dos exportadores relataram que não recorrem a nenhum tipo de garantia. Pode-se observar no gráfico 23 que, para as empresas que indicaram utilizar pelo menos um instrumento de seguro e/ou garantia, o seguro privado foi o principal, com 61,4%.

GRÁFICO 23 - INSTRUMENTOS DE GARANTIA ÀS EXPORTAÇÕES MAIS RELEVANTES
Percentual de empresas que indicaram utilizar pelo menos um instrumento de garantia às exportações.



Fonte: Elaboração própria

3 PERFIL DAS EMPRESAS RESPONDENTES

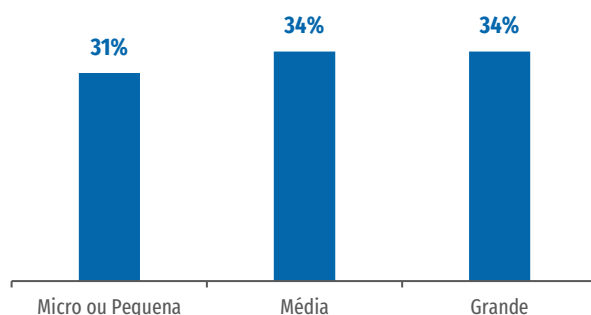
Nesta seção, são apresentadas as principais características dos exportadores brasileiros que participaram desta pesquisa.

3.1 PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS

As empresas de médio e grande portes correspondem à maioria dos exportadores representados na pesquisa. 67% das empresas exportam para até 10 países, porém poucas dependem muito das vendas externas para obter receitas.

A maioria dos exportadores brasileiros representados na amostra são empresas de médio e grande portes (gráfico 24). A classificação de porte empresarial utilizado foi a da EUROSTAT (Comissão Europeia de geração de estatísticas). Nesta classificação, empresas que empregam de 1 a 49 funcionários são consideradas micro e pequenas empresas. As empresas de médio porte possuem entre 50 e 250 empregados, e as grandes empresas empregam 250 ou mais funcionários.

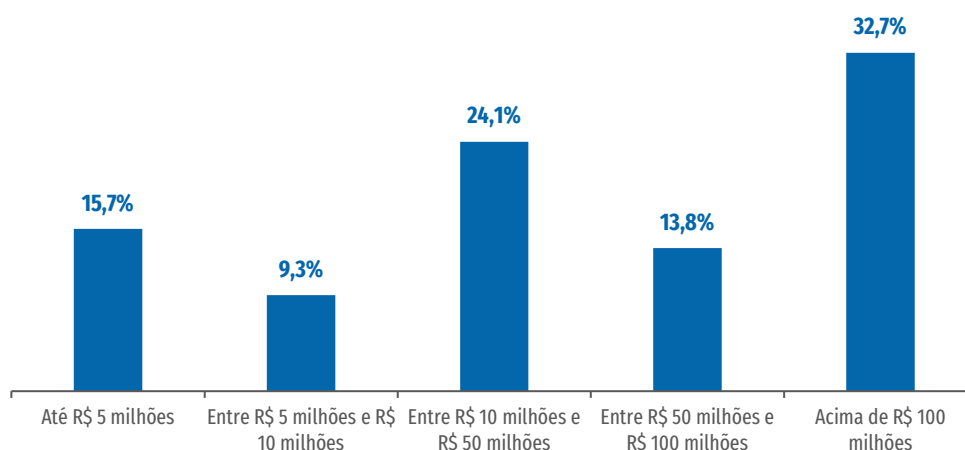
GRÁFICO 24 - PORTE DAS EMPRESAS PESQUISADAS



Fonte: Elaboração própria

Cerca de um terço dos exportadores possui um faturamento anual bruto acima de R\$ 100 milhões de reais, e outros 37,9% faturam anualmente entre R\$ 10 e R\$ 100 milhões (gráfico 25).

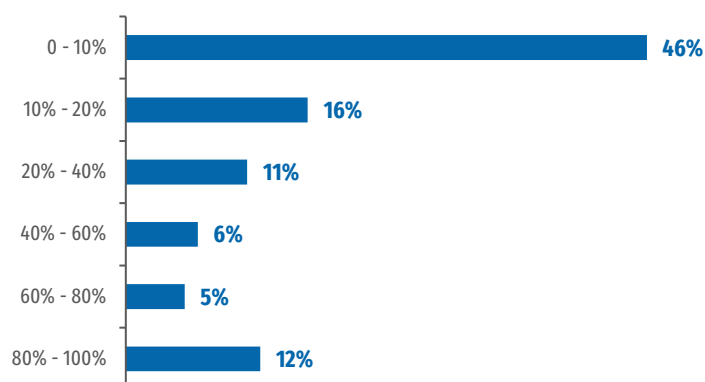
GRÁFICO 25 - RECEITA BRUTA ANUAL DAS EMPRESAS PESQUISADAS



Fonte: Elaboração própria

Grande parte dos exportadores percebe o mercado internacional como uma fonte secundária de receitas e depende fortemente da demanda nacional por seus produtos. Podemos observar no gráfico 26 que, para quase metade das empresas analisadas (46,4%), as exportações geram menos do que 10% da receita bruta.

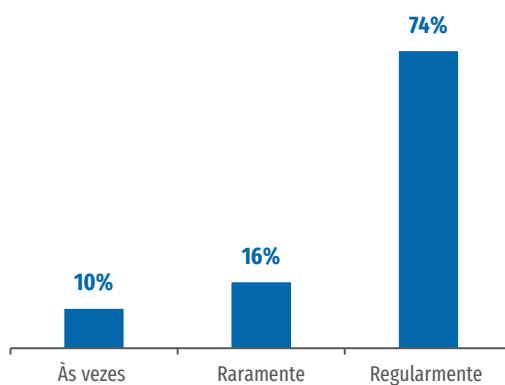
GRÁFICO 26 - PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES NA RECEITA DAS EMPRESAS RESPONDENTES



Fonte: Elaboração própria

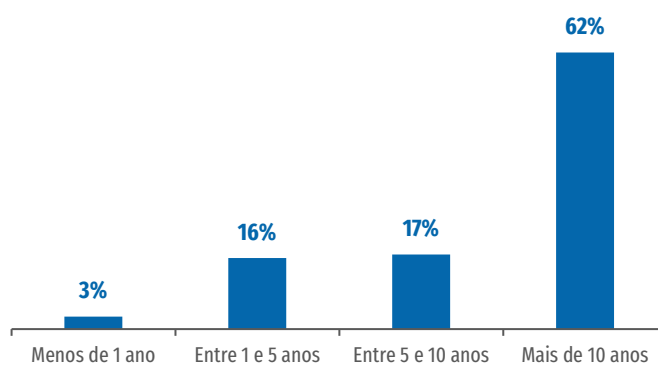
Grande parte das empresas pesquisadas exporta há muitos anos e com regularidade, como mostram os gráficos 27 e 28. Empresas que exportam regularmente representam 73,9% da amostra analisada, e 62,4% das empresas atuam como exportadoras há mais de dez anos.

GRÁFICO 27 - INTENSIDADE DE EXPORTAÇÃO



Fonte: Elaboração própria

GRÁFICO 28 - TEMPO DE ATUAÇÃO COMO EXPORTADORA

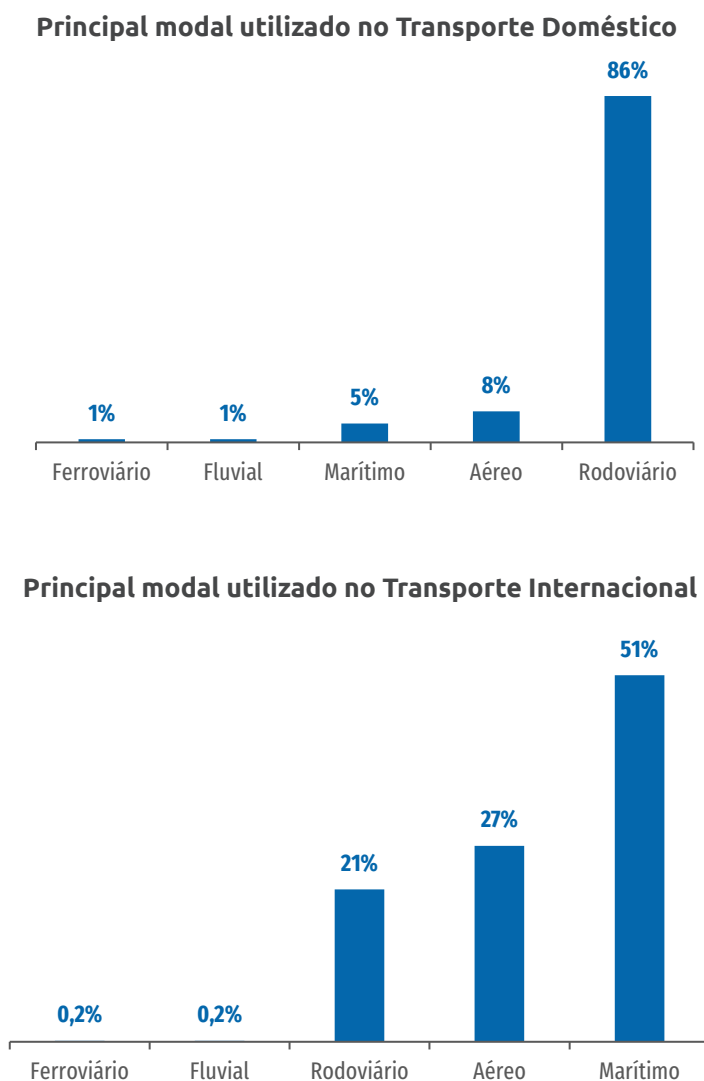


Fonte: Elaboração própria

3.2 PERFIL DE TRANSPORTE UTILIZADO NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS

A pesquisa avaliou os principais modais utilizados no transporte doméstico e internacional das mercadorias exportadas. O gráfico 29 mostra que 85,9% das empresas utilizam o modal rodoviário internamente para levar os itens exportados até o local de despacho das mercadorias para os países de destino. O modal marítimo, por sua vez, é o principal meio empregado no transporte internacional. Cerca de 51% das exportações brasileiras são escoadas por navios.

GRÁFICO 29 - MODAIS UTILIZADOS NO TRANSPORTE DOMÉSTICO E INTERNACIONAL



Em relação ao transporte internacional, é possível notar algumas diferenças dependendo do porte e região geográfica na qual a empresa se localiza.

APÊNDICE A

SUMÁRIO

METODOLÓGICO

O presente estudo foi realizado conforme descrito a seguir.

A.1. População Estudada (a parte em amarelo precisa ser revisada/ajustada pela equipe de pesquisa da CNI).

A população objeto dessa pesquisa foram empresas participantes do Catálogo dos Exportadores Brasileiros na edição de 2018. O catálogo é composto por empresas nacionais, cujo valor exportado médio no biênio 2016 e 2018 tenha sido igual ou superior a US\$ 50 mil, de acordo com os registros da Secex/MDIC. Na edição de 2020, a população utilizada continha 29.622 empresas.

A pesquisa foi realizada no âmbito Brasil e considerou o porte da empresa e a região geográfica como variáveis de estratificação. A classificação da EUROSTAT (Comissão Europeia de geração de estatísticas) foi utilizada para definir o porte das empresas. Nesta classificação, micro e pequenas empresas empregam de 1 a 49 funcionários, empresas médias possuem entre 50 e 250 empregados, e as grandes empresas empregam 250 ou mais funcionários.

A.2. Construção da Amostragem

A metodologia de geração das amostras é conhecida como Amostragem Probabilística de Proporções. O número mínimo de empresas é definido com base em dois parâmetros determinados pelo pesquisador: precisão (d) e confiança ($1-\alpha$) dos resultados que se buscam inferir a partir da amostra. A precisão determina o intervalo de variação aceitável para a proporção estimada do parâmetro da população, enquanto o nível de confiança nos diz a probabilidade de a proporção verdadeira estar compreendida nesse intervalo. A não observação deste critério não invalida a pesquisa, mas reduz o nível de confiança de todas as estimativas geradas, uma vez que altera a margem de erro estabelecida *a priori*.

Para esta metodologia, a seguinte condição foi satisfeita:

$$\text{Prob}\{P - \hat{P} \mid \leq d\} = (1-\alpha)$$

Onde:

P : Proporção observada

\hat{P} : Proporção estimada

d : Margem de erro

$(1 - \alpha)$: Nível de confiança

Para os parâmetros definidos acima, o tamanho da amostra (n), tal que a condição acima seja satisfeita, é dado por:

$$n = \frac{Nz_{\alpha}^2 P(1-P)}{(N-1)d^2 + z_{\alpha}^2 P(1-P)}$$

Onde:

n : Tamanho da amostra

N : População objeto

Z_{α}^2 : Valor da tabela normal associado ao nível de confiança desejado

P : Proporção de respostas positivas

$(1 - P)$: Proporção de respostas negativas

d : Margem de erro

Como se pode observar na equação, para a determinação do tamanho da amostra n , é preciso fixar a margem de erro máximo desejado d , com grau de confiança $(1 - \alpha)$, traduzido pelo valor tabelado Z_{α} , e possuir algum conhecimento *a priori* (estimador) de P .

Quando não se conhece o valor de P , utiliza-se $P = (1 - P)$, ou seja, assumimos que a proporção de respostas positivas é igual à proporção de respostas negativas, o que produz um valor conservador para o tamanho da amostra n . Neste caso, tem-se que:

$$n = \frac{Nz_{\alpha}^2}{4(N-1)d^2 + z_{\alpha}^2}$$

A.3. Tamanho das Amostras

Para o desenho da amostra, foram considerados os parâmetros P e Q obtidos na pesquisa anterior. Foi utilizada a mediana das proporções dos 62 itens avaliados que afetavam a competitividade dos exportadores em 2018.

Amostras mínimas para os cortes considerados:

Brasil (erro: 5%; Conf.: 95%): 320

Brasil e Porte EUROSTAT (erro: 5%; Conf.: 85%): 840

Regiões (erro: 5%; Conf.: 90%): 792

- Centro-Oeste: 145
- Nordeste: 156
- Norte: 147
- Sudeste: 173
- Sul: 171

A.4. Procedimento de Coleta

Formato do levantamento: Questionário encaminhado pela web

A.5. Tratamento dos Dados e Margens de Erro

O procedimento de coleta descrito a seguir permitiu coletar 691 questionários respondidos. No entanto, foi necessário eliminar 98 questionários pelos seguintes motivos: 55% responderam o primeiro bloco e abandonaram a pesquisa e 45% abandonaram no 2º bloco.

A.6. Margens de Erro

Com os dados da amostra efetivamente utilizada, foi possível refinar as estimativas de margem de erro inicialmente feitas na etapa de planejamento da amostragem, mantendo-se os níveis de confiança. Para esse fim, os valores de " p " e " q " da fórmula apresentada na seção A.2 foram substituídos pelas respectivas proporções amostrais p e q . As amostras e as margens máximas de erros encontradas para cada estrato com resultados apresentados neste relatório estão apresentadas na Tabela A1.

TABELA A1 – MARGEM DE ERRO POR ESTRATO

Corte	Efetivo	Conf.%
Brasil	3,7%	95%
Regiões geográficas		
Centro-Oeste	9,0%	80%
Nordeste	7,0%	
Norte	11,2%	
Sudeste	3,9%	
Sul	3,9%	
Porte Eurostat		
De 1 a 49	5,3%	90%
De 50 a 249	5,4%	
Acima de 249	6,2%	

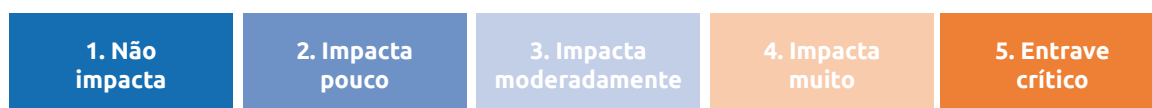
Fonte: Elaboração própria

APÊNDICE B

COMO É MENSURADA A CRITICIDADE DOS ENTRAVES AVALIADOS NA PESQUISA

A pesquisa conta com dados fornecidos por 593 empresas exportadoras. Elas indicaram qual foi o impacto de diversos entraves nos seus respectivos processos de exportação nos últimos dois anos. Para isso, utilizaram uma escala que variava de 1 a 5, sendo que “1” indica que o entrave não causava impacto, enquanto “5” indica que o entrave é crítico, conforme a figura abaixo.

FIGURA 2 - ESCALA DE CRITICIDADE UTILIZADA PELAS EMPRESAS PARA CLASSIFICAR OS ENTRAVES À EXPORTAÇÃO



Fonte: CNI, 2022.

Considerou-se, então, o percentual de empresas que indicaram “4” ou “5” em cada entrave. Dessa forma, foi possível identificar aqueles problemas que afetam mais intensamente uma maior quantidade de exportadoras.

A quantidade de dados obtidos na pesquisa também permitiu a análise representativa dos resultados no nível nacional e por porte empresarial.

APÊNDICE C

MUDANÇAS METODOLÓGICAS DA EDIÇÃO DE 2018

Os dados da pesquisa de 2018 foram reprocessados para que fossem comparáveis com a atual pesquisa. O reprocessamento consistiu em retirar o fator de correção que era aplicado para os estratos de região e porte de empresa. Dessa forma, os percentuais da edição de 2018 apresentados nessa edição são diferentes daqueles que constavam na edição impressa. O reprocessamento da pesquisa de 2018 será feito no site da pesquisa, que conta com os resultados das duas últimas edições

APÊNDICE D

QUADRO COMPARATIVO DOS ENTRAVES DAS EDIÇÕES DE 2018 E 2022

TABELA A2 – QUADRO COMPARATIVO DOS ENTRAVES DAS EDIÇÕES DE 2018 E 2022

Categoria de entrave 2018	Entrave 2018	Categoria de entrave 2022	Entrave 2022	% Considerado entrave crítico 2018	% Considerado entrave crítico 2022
Acesso a mercados externos	Existência de barreiras não tarifárias	Acesso a mercados externos	Existência de barreiras não tarifárias	18,7%	21,2%
Acesso a mercados externos	Ausência de acordos comerciais com os mercados de atuação	Acesso a mercados externos	Ausência de acordos comerciais com os países de destino das exportações.	21,2%	20,4%
Acesso a mercados externos	Existência de barreiras tarifárias	Acesso a mercados externos	Existência de barreiras tarifárias (imposto de importação no mercado de destino).	17,1%	19,4%
Acesso a mercados externos	Abrangência insuficiente dos acordos comerciais existentes	Acesso a mercados externos	Abrangência insuficiente dos acordos comerciais existentes (existe acordo com o mercado- alvo, porém o produto vendido pela empresa tem pouca redução de tarifa ou não está incluído no acordo).	19,9%	15,5%
Burocracia alfandegária e aduaneira	Falta de padronização dos procedimentos de diferentes órgãos anuentes	Burocracia alfandegária e aduaneira	Excluído	24,8%	-

Continua

Categoria de entrave 2018	Entrave 2018	Categoria de entrave 2022	Entrave 2022	% Considerado entrave crítico 2018	% Considerado entrave crítico 2022
Burocracia alfandegária e aduaneira	Falta de mecanismo de pagamento centralizado de impostos, taxas e contribuições	Burocracia alfandegária e aduaneira	Excluído	23,1%	-
Burocracia alfandegária e aduaneira	Complexidade de acesso e dificuldade de cumprimento dos regimes aduaneiros especiais	Burocracia alfandegária e aduaneira	Excluído	20,9%	-
Burocracia alfandegária e aduaneira	Complexidade do sistema SISCOMEX	Burocracia alfandegária e aduaneira	Excluído	14,6%	-
Burocracia alfandegária e aduaneira	Complexidade do sistema SISCOSERV	Burocracia alfandegária e aduaneira	Excluído	12,9%	-
Burocracia alfandegária e aduaneira	Procedimentos de desembarço numerosos e não padronizados	Burocracia alfandegária e aduaneira	Excluído - 2 entraves de 2018 foram condensados em 1 em 2022	28,2%	-
Burocracia alfandegária e aduaneira	Demasiado tempo para fiscalização, despacho e liberação da mercadoria	Burocracia alfandegária e aduaneira	Excluído - 2 entraves de 2018 foram condensados em 1 em 2022	35,8%	-
Burocracia alfandegária e aduaneira	Novo - 2 entraves de 2018 condensados em 2022	Burocracia alfandegária e aduaneira	Procedimentos para despacho e liberação das cargas numerosos, não padronizados e com tempo superior ao necessário.	39,56%	21,9%
Burocracia alfandegária e aduaneira	Excesso e complexidade dos documentos requeridos pelos diversos órgãos anuentes	Burocracia alfandegária e aduaneira	Excluído - 2 entraves de 2018 foram condensados em 1 em 2022	31,4%	-
Burocracia alfandegária e aduaneira	Exigência de documentos originais e/ou com diversas assinaturas	Burocracia alfandegária e aduaneira	Excluído - 2 entraves de 2018 foram condensados em 1 em 2022	26,5%	-
Burocracia alfandegária e aduaneira	Novo - 2 entraves de 2018 condensados em 2022	Burocracia alfandegária e aduaneira	Excesso e complexidade dos documentos requeridos para as exportações, não aceitação de assinaturas eletrônicas e exigência de documentos originais pelos diversos órgãos anuentes.	33,79%	23,9%
Burocracia alfandegária e aduaneira	Elevadas tarifas cobradas por órgãos anuentes	Burocracia alfandegária e aduaneira	Elevadas taxas cobradas por órgãos anuentes (exceto administrações portuária e aeroportuária).	40,9%	20,1%
Burocracia alfandegária e aduaneira	Falta de sincronismo entre órgãos anuentes e a Receita Federal	Burocracia alfandegária e aduaneira	Falta de sincronismo entre os procedimentos dos órgãos anuentes e da Receita Federal.	26,3%	17,4%

Continua

Categoria de entrave 2018	Entrave 2018	Categoria de entrave 2022	Entrave 2022	% Considerado entrave crítico 2018	% Considerado entrave crítico 2022
Burocracia alfandegária e aduaneira	Dificuldade de adaptação ao novo fluxo do Portal Único de Comércio Exterior	Burocracia alfandegária e aduaneira	Dificuldade com o novo fluxo de exportação do Portal Único de Comércio Exterior.	12,1%	6,7%
Burocracia alfandegária e aduaneira	Novo	Burocracia alfandegária e aduaneira	Procedimentos para fiscalização sem transparência, aleatórios e/ou excessivos.	-	19,1%
Entraves institucionais e legais	Divulgação ineficiente dos regimes aduaneiros especiais e dificuldade na sua caracterização	Institucionais	Excluído	-	29,0%
Acesso a mercados externos	Baixa eficiência governamental para a superação das barreiras existentes para acesso ao mercado externo	Institucionais	Baixa eficiência governamental para a superação das barreiras existentes nos mercados externos.	31,9%	29,5%
Entraves institucionais e legais	Baixa eficiência governamental para a superação dos obstáculos internos às exportações	Institucionais	Baixa eficiência governamental para a superação dos obstáculos internos às exportações.	39,4%	27,2%
Entraves institucionais e legais	Frequentes greves de trabalhadores envolvidos com movimentação e liberação de cargas	Institucionais	Frequentes greves de trabalhadores envolvidos no processo de movimentação e liberação de cargas.	29,9%	17,0%
Entraves institucionais e legais	Novo	Institucionais	Falta de uma estratégia governamental para o comércio exterior com objetivos, metas e prazos.	-	30,5%
Entraves institucionais e legais	Novo	Institucionais	Baixa transparência governamental, falta de consultas públicas e de análise de impacto das políticas de comércio exterior.	-	27,5%
Entraves institucionais e legais	Proliferação de leis, normas e regulamentos de forma descentralizada, dificultando o acesso a estes	Legais	Proliferação de leis, normas e regulamentos de forma descentralizada, dificultando o acesso a estes.	36,2%	26,3%
Entraves institucionais e legais	Múltiplas interpretações dos requisitos legais pelos agentes públicos	Legais	Múltiplas interpretações dos requisitos legais por parte dos diferentes agentes públicos.	35,0%	25,8%
Entraves institucionais e legais	Leis conflituosas, complexas e pouco efetivas	Legais	Leis conflituosas, complexas e pouco efetivas, dificultando a compreensão.	35,8%	25,1%

Continua

Categoria de entrave 2018	Entrave 2018	Categoria de entrave 2022	Entrave 2022	% Considerado entrave crítico 2018	% Considerado entrave crítico 2022
Internos às empresas	Baixa utilização das soluções de capacitação e assessoria em comércio exterior disponíveis	Internos às empresas	Excluído	5,9%	-
Internos às empresas	Internacionalização não é uma prioridade estratégica da empresa	Internos às empresas	Exportação não é uma prioridade do modelo de negócio da empresa ou não há um plano de internacionalização.	9,2%	15,5%
Internos às empresas	Capacidade produtiva insuficiente para atender à demanda de exportação	Internos às empresas	Capacidade produtiva insuficiente para atender à demanda de exportação.	7,1%	14,2%
Internos às empresas	Baixa disponibilidade de capital na empresa para as atividades de exportação	Internos às empresas	Baixa disponibilidade de capital na empresa para as atividades de exportação.	20,5%	11,8%
Internos às empresas	Falta de profissionais qualificados para a realização e gerenciamento dos processos de exportação na empresa	Internos às empresas	Falta de profissionais qualificados para a realização e gerenciamento dos processos de exportação na empresa.	6,3%	8,8%
Logísticos	Custo do transporte internacional (da saída do Brasil até o país de destino)	Logísticos	Custo do transporte internacional.	40,4%	60,7%
Logísticos	Custo do transporte doméstico (da empresa até o ponto de saída do país)	Logísticos	Custo do transporte doméstico.	42,6%	33,7%
Logísticos	Ineficiência dos portos para manuseio e embarque de cargas	Logísticos	Ineficiência dos portos para manuseio e embarque de cargas.	30,9%	26,0%
Logísticos	Ineficiência de aeroportos para manuseio e embarque de cargas	Logísticos	Ineficiência dos aeroportos para manuseio e embarque de cargas.	18,3%	15,0%
Logísticos	Baixo número de operadores logísticos e transportadoras capacitados	Logísticos	Excluído - 2 entraves de 2018 foram condensados em 1 em 2022	17,7%	
Logísticos	Baixa oferta de terminais intermodais	Logísticos	Excluído - 2 entraves de 2018 foram condensados em 1 em 2022	24,6%	
Logísticos	Novo - 2 entraves de 2018 condensados em 2022	Logísticos	Baixa oferta de terminais intermodais, operadores logísticos e transportadoras.	28,0%	28,8%
Logísticos	Elevadas tarifas cobradas por portos e aeroportos	Logísticos	Excluído - Entrave de 2018 desagregado em 2022	50,93%	43,17%

Continua

Categoria de entrave 2018	Entrave 2018	Categoria de entrave 2022	Entrave 2022	% Considerado entrave crítico 2018	% Considerado entrave crítico 2022
Logísticos	Novo - Entrave de 2018 desagregado em 2022	Logísticos	Elevadas tarifas cobradas pelas administrações portuárias.	-	40,0%
Logísticos	Novo - Entrave de 2018 desagregado em 2022	Logísticos	Elevadas tarifas cobradas pelas administrações aeroportuárias.	-	30,9%
Entraves macroeconômicos	Taxa de câmbio desfavorável às exportações	Entraves macroeconômicos	Excluído	36,2%	-
Entraves macroeconômicos	Novo	Entraves macroeconômicos	Volatilidade da taxa de câmbio.	-	31,9%
Entraves macroeconômicos	Novo	Entraves macroeconômicos	Taxa de câmbio excessivamente valorizada.	-	21,6%
Entraves macroeconômicos	Novo	Entraves macroeconômicos	Taxa de câmbio excessivamente desvalorizada.	-	20,9%
Entraves macroeconômicos	Juros elevados para financiamento ao investimento na produção	Entraves macroeconômicos	Juros elevados para financiamento à produção e à exportação.	34,1%	18,4%
Mercadológicos e de promoção de negócios	Dificuldade de oferecer preços competitivos	Mercadológicos e de promoção de negócios	Excluído	41,1%	-
Mercadológicos e de promoção de negócios	Baixa utilização das soluções de promoção de negócios disponíveis	Mercadológicos e de promoção de negócios	Excluído	16,3%	-
Mercadológicos e de promoção de negócios	Baixa utilização das soluções de inteligência disponíveis	Mercadológicos e de promoção de negócios	Excluído	15,3%	-
Mercadológicos e de promoção de negócios	Diferenças culturais e de idiomas	Mercadológicos e de promoção de negócios	Excluído	4,9%	-
Mercadológicos e de promoção de negócios	Dificuldade de análise, seleção e prospecção de mercados potenciais	Mercadológicos e de promoção de negócios	Dificuldade de análise, seleção e prospecção de mercados potenciais.	19,2%	18,5%
Mercadológicos e de promoção de negócios	Políticas de marketing pouco efetivas e de baixa visibilidade	Mercadológicos e de promoção de negócios	Políticas de marketing pouco efetivas e de baixa visibilidade no mercado-alvo.	20,9%	18,4%
Mercadológicos e de promoção de negócios	Falta de conhecimento dos canais de distribuição e representação no mercado externo	Mercadológicos e de promoção de negócios	Falta de conhecimento dos canais de distribuição e representação no mercado externo.	12,9%	11,5%
Mercadológicos e de promoção de negócios	Dificuldade de adequação dos produtos e outros fatores aos padrões internacionais dos clientes / mercados externos	Mercadológicos e de promoção de negócios	Dificuldade de adequação dos produtos e embalagens aos padrões dos clientes e mercados externos.	7,5%	8,3%
Mercadológicos e de promoção de negócios	Dificuldade para oferecer serviços de pós-venda	Mercadológicos e de promoção de negócios	Dificuldade para oferecer serviços de pós-venda e assistência técnica.	10,7%	6,6%

Continua

Categoria de entrave 2018	Entrave 2018	Categoria de entrave 2022	Entrave 2022	% Considerado entrave crítico 2018	% Considerado entrave crítico 2022
Tributários	Tributos incidentes direta ou indiretamente nos produtos exportados, diminuindo sua competitividade	Tributários	Alta e complexa carga tributária incidente direta ou indiretamente nos produtos exportados.	31,7%	28,3%
Tributários	Dificuldade de ressarcimento de créditos tributários estaduais (ICMS)	Tributários	Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários estaduais (ICMS).	25,8%	21,4%
Tributários	Dificuldade de ressarcimento de créditos tributários federais (IPI/PIS/COFINS)	Tributários	Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários federais (IPI/PIS/COFINS).	28,2%	21,1%
Tributários	Complexidade dos mecanismos de redução tributária na exportação	Tributários	Complexidade dos regimes especiais de redução tributária para exportação (exemplos: Reintegra, Drawback, Recof, Recof-Sped).	27,8%	18,7%
Tributários	Novo	Tributários	Alta e complexa carga tributária na importação de serviços utilizados para produção e exportação.	-	28,0%

APÊNDICE E

ENTRAVES À EXPORTAÇÃO POR MODAL DE TRANSPORTE EXTERNO EM ORDEM DE IMPORTÂNCIA

TABELA A3 – ENTRAVES À EXPORTAÇÃO POR MODAL DE TRANSPORTE EXTERNO EM ORDEM DE IMPORTÂNCIA
Percentual de empresas que classificaram o entrave como “impactou muito” ou “crítico”.

Marítimo		Aéreo		Rodoviário	
Entrave	%	Entrave	%	Entrave	%
Custo do transporte internacional.	71,9%	Custo do transporte internacional.	46,3%	Custo do transporte internacional.	52,4%
Elevadas tarifas cobradas pelas administrações portuárias.	48,8%	Volatilidade da taxa de câmbio.	30,2%	Custo do transporte doméstico.	37,3%
Baixa oferta de terminais intermodais, operadores logísticos e transportadoras.	39,6%	Alta e complexa carga tributária incidente direta ou indiretamente nos produtos exportados.	29,0%	Elevadas tarifas cobradas pelas administrações portuárias.	35,7%
Custo do transporte doméstico.	37,6%	Elevadas tarifas cobradas pelas administrações aeroportuárias.	28,4%	Volatilidade da taxa de câmbio.	31,0%
Ineficiência dos portos para manuseio e embarque de cargas.	37,0%	Alta e complexa carga tributária na importação de serviços utilizados para produção e exportação.	28,4%	Falta de uma estratégia governamental para o comércio exterior com objetivos, metas e prazos.	30,2%
Baixa eficiência governamental para a superação das barreiras existentes nos mercados externos.	35,6%	Elevadas tarifas cobradas pelas administrações portuárias.	26,5%	Elevadas tarifas cobradas pelas administrações aeroportuárias.	26,2%
Falta de uma estratégia governamental para o comércio exterior com objetivos, metas e prazos.	35,3%	Taxa de câmbio excessivamente valorizada.	26,5%	Alta e complexa carga tributária incidente direta ou indiretamente nos produtos exportados.	25,4%
Elevadas tarifas cobradas pelas administrações aeroportuárias.	34,0%	Políticas de marketing pouco efetivas e de baixa visibilidade no mercado-alvo.	24,1%	Baixa transparência governamental, falta de consultas públicas e de análise de impacto das políticas de comércio exterior.	23,8%
Volatilidade da taxa de câmbio.	33,3%	Custo do transporte doméstico.	23,5%	Políticas de marketing pouco efetivas e de baixa visibilidade no mercado-alvo.	23,0%
Baixa eficiência governamental para a superação dos obstáculos internos às exportações.	33,3%	Baixa transparência governamental, falta de consultas públicas e de análise de impacto das políticas de comércio exterior.	23,5%	Baixa eficiência governamental para a superação das barreiras existentes nos mercados externos.	23,0%
Baixa transparência governamental, falta de consultas públicas e de análise de impacto das políticas de comércio exterior.	31,4%	Baixa eficiência governamental para a superação das barreiras existentes nos mercados externos.	23,5%	Alta e complexa carga tributária na importação de serviços utilizados para produção e exportação.	22,2%
Proliferação de leis, normas e regulamentos de forma descentralizada, dificultando o acesso a estes.	31,4%	Baixa eficiência governamental para a superação dos obstáculos internos às exportações.	22,8%	Existência de barreiras não tarifárias	21,4%
Múltiplas interpretações dos requisitos legais por parte dos diferentes agentes públicos.	30,7%	Excesso e complexidade dos documentos requeridos para as exportações, não aceitação de assinaturas eletrônicas e exigência de documentos originais pelos diversos órgãos anuentes.	22,8%	Proliferação de leis, normas e regulamentos de forma descentralizada, dificultando o acesso a estes.	19,0%
Alta e complexa carga tributária na importação de serviços utilizados para produção e exportação.	30,4%	Proliferação de leis, normas e regulamentos de forma descentralizada, dificultando o acesso a estes.	22,2%	Múltiplas interpretações dos requisitos legais por parte dos diferentes agentes públicos.	19,0%

Continua

Marítimo		Aéreo		Rodoviário	
Entrave	%	Entrave	%	Entrave	%
Leis conflituosas, complexas e pouco efetivas, dificultando a compreensão.	29,7%	Falta de uma estratégia governamental para o comércio exterior com objetivos, metas e prazos.	21,6%	Procedimentos para despacho e liberação das cargas numerosos, não padronizados e com tempo superior ao necessário.	19,0%
Alta e complexa carga tributária incidente direta ou indiretamente nos produtos exportados.	29,4%	Múltiplas interpretações dos requisitos legais por parte dos diferentes agentes públicos.	21,6%	Leis conflituosas, complexas e pouco efetivas, dificultando a compreensão.	18,3%
Excesso e complexidade dos documentos requeridos para as exportações, não aceitação de assinaturas eletrônicas e exigência de documentos originais pelos diversos órgãos anuentes.	27,4%	Leis conflituosas, complexas e pouco efetivas, dificultando a compreensão.	21,6%	Baixa eficiência governamental para a superação dos obstáculos internos às exportações.	17,5%
Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários federais (IPI/PIS/COFINS).	26,1%	Ausência de acordos comerciais com os países de destino das exportações.	20,4%	Ausência de acordos comerciais com os países de destino das exportações.	17,5%
Procedimentos para despacho e liberação das cargas numerosos, não padronizados e com tempo superior ao necessário.	25,4%	Dificuldade de análise, seleção e prospecção de mercados potenciais.	20,4%	Dificuldade de análise, seleção e prospecção de mercados potenciais.	17,5%
Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários estaduais (ICMS).	25,4%	Complexidade dos regimes especiais de redução tributária para exportação.	20,4%	Taxa de câmbio excessivamente desvalorizada.	17,5%
Existência de barreiras não tarifárias	23,4%	Elevadas taxas cobradas por órgãos anuentes.	19,8%	Baixa oferta de terminais intermodais, operadores logísticos e transportadoras.	17,5%
Taxa de câmbio excessivamente desvalorizada.	23,4%	Taxa de câmbio excessivamente desvalorizada.	19,1%	Existência de barreiras tarifárias.	17,5%
Procedimentos para fiscalização sem transparência, aleatórios e/ou excessivos.	23,1%	Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários estaduais (ICMS).	19,1%	Excesso e complexidade dos documentos requeridos para as exportações, não aceitação de assinaturas eletrônicas e exigência de documentos originais pelos diversos órgãos anuentes.	16,7%
Existência de barreiras tarifárias	22,8%	Exportação não é uma prioridade do modelo de negócio da empresa ou não há um plano de internacionalização.	18,5%	Complexidade dos regimes especiais de redução tributária para exportação.	16,7%
Frequentes greves de trabalhadores envolvidos no processo de movimentação e liberação de cargas.	22,1%	Juros elevados para financiamento à produção e à exportação.	17,9%	Elevadas taxas cobradas por órgãos anuentes.	16,7%
Ausência de acordos comerciais com os países de destino das exportações.	21,8%	Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários federais (IPI/PIS/COFINS).	17,9%	Juros elevados para financiamento à produção e à exportação.	16,7%
Elevadas taxas cobradas por órgãos anuentes (exceto administrações portuária e aeroportuária).	21,8%	Existência de barreiras não tarifárias.	17,3%	Taxa de câmbio excessivamente valorizada.	15,1%
Taxa de câmbio excessivamente valorizada.	21,8%	Procedimentos para despacho e liberação das cargas numerosos, não padronizados e com tempo superior ao necessário.	17,3%	Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários estaduais (ICMS).	15,1%

Continua

Marítimo		Aéreo		Rodoviário	
Entrave	%	Entrave	%	Entrave	%
Falta de sincronismo entre os procedimentos dos órgãos anuentes e da Receita Federal.	21,8%	Baixa oferta de terminais intermodais, operadores logísticos e transportadoras.	17,3%	Exportação não é uma prioridade do modelo de negócio da empresa ou não há um plano de internacionalização.	15,1%
Juros elevados para financiamento à produção e à exportação.	19,47%	Baixa disponibilidade de capital na empresa para as atividades de exportação.	17,28%	Ineficiência dos portos para manuseio e embarque de cargas.	15,08%
Complexidade dos regimes especiais de redução tributária para exportação	18,8%	Ineficiência dos aeroportos para manuseio e embarque de cargas.	17,3%	Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários federais (IPI/PIS/COFINS).	13,5%
Dificuldade de análise, seleção e prospecção de mercados potenciais.	18,2%	Procedimentos para fiscalização sem transparência, aleatórios e/ou excessivos.	15,4%	Procedimentos para fiscalização sem transparência, aleatórios e/ou excessivos.	13,5%
Abrangência insuficiente dos acordos comerciais existentes	17,8%	Existência de barreiras tarifárias.	14,8%	Falta de conhecimento dos canais de distribuição e representação no mercado externo.	13,5%
Capacidade produtiva insuficiente para atender à demanda de exportação.	16,8%	Ineficiência dos portos para manuseio e embarque de cargas.	13,6%	Abrangência insuficiente dos acordos comerciais existentes	12,7%
Ineficiência dos aeroportos para manuseio e embarque de cargas.	15,8%	Abrangência insuficiente dos acordos comerciais existentes.	13,6%	Baixa disponibilidade de capital na empresa para as atividades de exportação.	11,1%
Exportação não é uma prioridade do modelo de negócio da empresa ou não há um plano de internacionalização.	13,9%	Falta de sincronismo entre os procedimentos dos órgãos anuentes e da Receita Federal.	13,6%	Falta de sincronismo entre os procedimentos dos órgãos anuentes e da Receita Federal.	11,1%
Políticas de marketing pouco efetivas e de baixa visibilidade no mercado-alvo.	13,53%	Frequentes greves de trabalhadores envolvidos no processo de movimentação e liberação de cargas.	12,96%	Capacidade produtiva insuficiente para atender à demanda de exportação.	11,11%
Falta de conhecimento dos canais de distribuição e representação no mercado externo.	10,9%	Capacidade produtiva insuficiente para atender à demanda de exportação.	11,7%	Ineficiência dos aeroportos para manuseio e embarque de cargas.	10,3%
Baixa disponibilidade de capital na empresa para as atividades de exportação.	9,2%	Falta de conhecimento dos canais de distribuição e representação no mercado externo.	11,1%	Frequentes greves de trabalhadores envolvidos no processo de movimentação e liberação de cargas.	10,3%
Falta de profissionais qualificados para a realização e gerenciamento dos processos de exportação na empresa.	9,2%	Falta de profissionais qualificados para a realização e gerenciamento dos processos de exportação na empresa.	9,3%	Dificuldade para oferecer serviços de pós-venda e assistência técnica.	10,3%
Dificuldade de adequação dos produtos e embalagens aos padrões dos clientes e mercados externos.	9,2%	Dificuldade de adequação dos produtos e embalagens aos padrões dos clientes e mercados externos.	9,3%	Falta de profissionais qualificados para a realização e gerenciamento dos processos de exportação na empresa.	7,1%
Dificuldade com o novo fluxo de exportação do Portal Único de Comércio Exterior.	6,9%	Dificuldade para oferecer serviços de pós-venda e assistência técnica.	8,0%	Dificuldade com o novo fluxo de exportação do Portal Único de Comércio Exterior.	5,6%
Dificuldade para oferecer serviços de pós-venda e assistência técnica.	4,3%	Dificuldade com o novo fluxo de exportação do Portal Único de Comércio Exterior.	6,8%	Dificuldade de adequação dos produtos e embalagens aos padrões dos clientes e mercados externos.	4,8%

Continua

APÊNDICE F

QUESTIONÁRIO

Seção A: Informações sobre a empresa

1. Número de funcionários:

- Menos de 10
- De 10 até 49
- De 50 até 249
- De 250 até 499
- Acima de 499

2. Receita bruta anual:

- Até R\$ 5 milhões
- Entre R\$ 5 milhões e R\$10 milhões
- Entre R\$10 milhões e R\$ 50 milhões
- Entre R\$ 50 milhões e R\$100 milhões
- Acima de R\$100 milhões

3. Percentual da receita proveniente das exportações em 2021:

- 0 - 10%
- 10% - 20%
- 20% - 40%
- 40% - 60%
- 60% - 80%
- 80% - 100%
- Não sei

4. Principal setor de atuação: (considere o setor responsável pela maior parte da receita de exportação)
Selecionar opção em lista de CNAEs

5. Transporte Doméstico: Principal modal utilizado para o transporte doméstico das exportações nos últimos dois anos: (da empresa até o ponto de saída do país)

- Marítimo
- Aéreo
- Rodoviário
- Ferroviário
- Fluvial

6. Transporte Internacional: Principal modal utilizado para o transporte internacional das exportações nos últimos dois anos: (da saída do Brasil até o país de destino)

- Marítimo
- Aéreo
- Rodoviário
- Ferroviário
- Fluvial

7. Há quanto tempo a empresa exporta?

- Menos de 1 ano
- Entre 1 e 5 anos
- Entre 5 e 10 anos
- Mais de 10 anos

8. Frequência com que a empresa exporta:

- Raramente (de forma pontual para atender demandas específicas)
- Às vezes (ocasionalmente para aproveitar oportunidades)
- Regularmente (de forma contínua, considerando nosso ramo de atuação)

9. Quantidade aproximada de países para os quais exportou nos últimos dois anos:
Indicar número

10. Principais mercados para os quais exportou nos últimos dois anos: (indicar até 5 países)

PAÍS 1:

PAÍS 2:

PAÍS 3:

PAÍS 4:

PAÍS 5:

11. Principais mercados nos quais a empresa já está e pretende ampliar as exportações nos próximos anos: (indicar até 3 países)

PAÍS 1:

PAÍS 2:

PAÍS 3:

12. Novos mercados para os quais a empresa pretende exportar nos próximos anos: (indicar até 3 países)

PAÍS 1:

PAÍS 2:

PAÍS 3:

13. De quais formas a sua empresa atua no exterior atualmente? (possível selecionar mais de uma opção)

Exportação indireta

Exportação direta

Canais próprios para comercialização e distribuição (exemplos: escritório comercial, assistência técnica, lojas próprias e armazém próprio de distribuição)

Parcerias internacionais e joint ventures (exemplos: franquias, licenciamento para produção de seus produtos no exterior e joint ventures)

Unidade produtiva própria no exterior

Venda por comércio eletrônico

Participação em compras de governos estrangeiros (licitações ou concessões no exterior)

14. Origem do capital da empresa: (selecionar opção em lista de países)

Brasil somente

Estrangeiro/misto. Qual país?

Seção B: Obstáculos à exportação da empresa

Avalie a intensidade com que os problemas listados abaixo impactaram os processos de exportação de sua empresa nos últimos dois anos.

(Escala: Não impactou – Impactou pouco – Impactou moderadamente – Impactou muito – Impactou criticamente – Não se aplica)

Entraves internos às empresas

1. Exportação não é uma prioridade do modelo de negócio da empresa ou não há um plano de internacionalização.
2. Baixa disponibilidade de capital na empresa para as atividades de exportação.
3. Capacidade produtiva insuficiente para atender à demanda de exportação.
4. Falta de profissionais qualificados para a realização e gerenciamento dos processos de exportação na empresa.

Entraves mercadológicos e de promoção de negócios

5. Dificuldade de análise, seleção e prospecção de mercados potenciais.
6. Dificuldade de adequação dos produtos e embalagens aos padrões dos clientes e mercados externos.
7. Falta de conhecimento dos canais de distribuição e representação no mercado externo.
8. Políticas de marketing pouco efetivas e de baixa visibilidade no mercado-alvo.
9. Dificuldade para oferecer serviços de pós-venda e assistência técnica.

Entraves de acesso a mercados externos

10. Existência de barreiras tarifárias (imposto de importação no mercado de destino).
11. Existência de barreiras não tarifárias (exemplos: subsídios, normas técnicas, quotas de importação, medidas sanitárias e fitossanitárias, medidas antidumping, etc).
12. Ausência de acordos comerciais com os países de destino das exportações.
13. Abrangência insuficiente dos acordos comerciais existentes (existe acordo com o mercado-alvo, porém o produto vendido pela empresa tem pouca redução de tarifa ou não está incluído no acordo).

Entraves logísticos

14. Custo do transporte doméstico (da empresa até o ponto de saída do país).
15. Ineficiência dos aeroportos para manuseio e embarque de cargas.
16. Ineficiência dos portos para manuseio e embarque de cargas.
17. Custo do transporte internacional (da saída do Brasil até o país de destino).
18. Baixa oferta de terminais intermodais, operadores logísticos e transportadoras.
19. Elevadas tarifas cobradas pelas administrações portuárias.
20. Elevadas tarifas cobradas pelas administrações aeroportuárias.

Entraves de burocracia alfandegária e aduaneira

- 21. Excesso e complexidade dos documentos requeridos para as exportações, não aceitação de assinaturas eletrônicas e exigência de documentos originais pelos diversos órgãos anuentes.
- 22. Procedimentos para despacho e liberação das cargas numerosos, não padronizados e com tempo superior ao necessário.
- 23. Procedimentos para fiscalização sem transparência, aleatórios e/ou excessivos.
- 24. Falta de sincronismo entre os procedimentos dos órgãos anuentes e da Receita Federal.
- 25. Dificuldade com o novo fluxo de exportação do Portal Único de Comércio Exterior.
- 26. Elevadas taxas cobradas por órgãos anuentes (exceto administrações portuária e aeroportuária).

Entraves macroeconômicos

- 27. Juros elevados para financiamento à produção e à exportação.
- 28. Taxa de câmbio excessivamente valorizada.
- 29. Taxa de câmbio excessivamente desvalorizada.
- 30. Volatilidade da taxa de câmbio (oscilações recorrentes na moeda em curto espaço de tempo).

Entraves tributários

- 31. Alta e complexa carga tributária incidente direta ou indiretamente nos produtos exportados (exemplos: II, IPI, PIS, COFINS, ICMS, ISSQN, IOF, CIDE-Remessas, Imposto de Exportação).
- 32. Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários federais (IPI/PIS/COFINS).
- 33. Dificuldade de ressarcimento ou compensação de créditos tributários estaduais (ICMS).
- 34. Complexidade dos regimes especiais de redução tributária para exportação (exemplos: Reintegra, Drawback, Recof, Recof-Sped).
- 35. Alta e complexa carga tributária na importação de serviços utilizados para produção e exportação (PIS, COFINS importação, CIDE, ICMS, ISSQN, entre outros).

Entraves legais

- 36. Leis conflituosas, complexas e pouco efetivas, dificultando a compreensão.
- 37. Proliferação de leis, normas e regulamentos de forma descentralizada, dificultando o acesso a estes.
- 38. Múltiplas interpretações dos requisitos legais por parte dos diferentes agentes públicos.

Entraves institucionais

- 39. Frequentes greves de trabalhadores envolvidos no processo de movimentação e liberação de cargas.
- 40. Baixa eficiência governamental para a superação dos obstáculos internos às exportações.
- 41. Baixa eficiência governamental para a superação das barreiras existentes nos mercados externos.
- 42. Falta de uma estratégia governamental para o comércio exterior com objetivos, metas e prazos.
- 43. Baixa transparência governamental, falta de consultas públicas e de análise de impacto das políticas de comércio exterior.

Seção C: Outras informações

1. Indique quais serviços de apoio à internacionalização de empresas são mais relevantes para a sua empresa: (assinale até 3 alternativas principais)

- Estudos e pesquisas de inteligência comercial (exemplo: estudos e pesquisas sobre mercados potenciais)
- Iniciativas para promoção de negócios (exemplo: missões prospectivas, comerciais e encontros de negócios)
- Capacitações em temas relacionados a comércio exterior
- Atração de investimento estrangeiro
- Ferramentas de divulgação de oportunidades comerciais
- Apoio na identificação de profissionais externos (exemplo: agentes comerciais e distribuidores)
- Consultoria para adequação de produtos e processos para a exportação
- Consultoria para adequação de embalagem para exportação
- Certificados para Exportação (certificado de origem, certificado de procedência, certificado de livre venda e certificado de origem BL)
- ATA Carnet (documento para exportação e admissão temporária de bens)
- Outros? Quais? _____
- Não sei

2. Indique as barreiras mais críticas enfrentadas nos mercados de destino de suas exportações nos últimos dois anos: (assinale até 3 alternativas principais)

- Existência de tarifas de importação
- Existência de restrições quantitativas de importação (quotas e proibições)
- Existência de normas técnicas
- Existência de medidas sanitárias ou fitossanitárias
- Existência de medidas de defesa comercial (medidas antidumping; salvaguardas; e medidas compensatórias)
- Existência de burocracia aduaneira no país de destino
- Existência de subsídios que distorcem a competitividade
- Restrições à prestação de serviços
- Falta de proteção à propriedade intelectual
- Regime restritivo de compras governamentais
- Falta de transparência nos processos de compras governamentais do país de destino das exportações (licitações ou concessões)
- Dificuldade de cumprimento das regras ou requisitos de origem
- Outros? Quais?
- Não sei

3. Indique até 3 países/blocos prioritários com os quais o Brasil tem acordos comerciais e deveria ampliar:

- Bolívia
- Chile
- Colômbia
- Cuba
- Egito
- Equador
- Índia
- Israel
- México
- Peru
- Suriname
- Venezuela
- Mercosul
- SACU
- Não sei

4. Indique até 3 países e regiões prioritárias dentre aqueles com os quais o Brasil está negociando ou pretende iniciar negociações de acordos:

- Canadá
- China
- Coreia do Sul
- EUA
- Indonésia
- Japão
- Cingapura
- Vietnã
- Outros países da Ásia
- Países da África
- Países da América Central e do Caribe
- Países do Oriente Médio
- Não sei

5. Indique até 3 países e regiões principais com os quais você entende que o Brasil NÃO deveria celebrar um novo acordo comercial:

- Canadá
- China
- Coreia do Sul
- EUA
- Indonésia
- Japão
- Cingapura
- Vietnã
- Outros países da Ásia
- Países da África
- Países da América Central e do Caribe
- Países do Oriente Médio
- Não sei

6. O Mercosul concluiu recentemente um acordo de livre comércio com a União Europeia. Para a empresa:

- O acordo aumentará as exportações brasileiras para o mercado europeu.
- O acordo aumentará a concorrência europeia no mercado interno brasileiro.
- Será indiferente para a empresa.
- Outro? qual?
- Não sei

7. Indique os instrumentos de financiamento às exportações mais relevantes entre os que a sua empresa utilizou nos últimos dois anos: (assinale até 3 alternativas principais)

- ACC / ACE
- PA – Pagamento Antecipado
- Proex Equalização
- Proex Financiamento
- BNDES Exim Pré-Embarque
- BNDES Exim Pós-Embarque
- Outros? Quais?
- Não utiliza ou utiliza muito pouco

8. Caso tenha indicado na questão anterior que “não utiliza ou utiliza muito pouco” os instrumentos financeiros de apoio às exportações, assinale o principal motivo:

- Dificuldade de acesso a informações sobre os programas existentes
- Dificuldade de acesso ao financiamento devido ao porte da empresa
- Dificuldade de acesso ao financiamento devido a restrições burocráticas
- Dificuldade de acesso ao financiamento devido à exigência de garantias
- Dificuldade relacionada à instabilidade orçamentária dos programas oficiais existentes
- Inadequação dos instrumentos de garantias e seguro de crédito às exportações
- Outro? Qual?

9. Indique o instrumento de garantia às exportações mais relevante que sua empresa utilizou nos últimos dois anos:

- FGE – Fundo de Garantia à Exportação
- Seguro privado
- Outro? Qual?
- Nenhum

10. Indique os tributos que mais impactaram negativamente na competitividade de suas exportações nos últimos dois anos: (assinale até 3 alternativas principais)

- CIDE-Remessas
- CSLL
- ICMS
- Imposto de Importação de insumos para exportação
- INSS
- IOF-Câmbio
- IPI
- IRPJ
- ISSQN
- PIS/COFINS
- Outros? Quais?
- Nenhum

11. Indique os mecanismos tributários de comércio exterior para exportação mais relevantes entre os que a sua empresa utilizou nos últimos dois anos: (assinale até 3 alternativas principais)

- Drawback isenção
- Drawback restituição
- Drawback suspensão
- RECOF
- RECOF Sped
- REINTEGRA
- Ressarcimento de Créditos Estaduais (ICMS)
- Ressarcimento de Créditos Federais (IPI, PIS, COFINS)
- ZPE
- Outros? Quais?
- Nenhum

12. A sua empresa realiza importação de insumos para exportação?

- Sim, importação de bens
- Sim, importação de serviços
- Sim, importação de bens e serviços
- Não
- Não sei

13. Quais mecanismos de alteração tarifária a sua empresa utiliza na importação de bens para exportação nos últimos dois anos?

- Alteração definitiva da TEC/NCM no Comitê Técnico N°1 do Mercosul (CT-1)
- Reduções temporárias na alíquota de importação por razões de desabastecimento
- Lista Brasileira de Exceção à TEC (LETEC)
- Lista de Exceções de Bens de Informática e Telecomunicações (LEBIT)
- Regime Ex-Tarifário
- Nenhum
- Outros. Quais?

14. Quais as dificuldades que a sua empresa enfrentou na importação de serviços para exportação nos últimos dois anos? (para quem marcou "Sim, importação de serviços" e "Sim, importação de bens e serviços")

- Elevadas alíquotas de tributos municipais (ISSQN)
- Elevadas alíquotas de tributos estaduais (ICMS)
- Elevadas alíquotas de tributos federais (PIS/COFINS; CIDE Remessas; IOF; IRRF)
- Ausência de regime especial para desoneração na importação de serviços
- Nenhum
- Outros. Quais?

15. PORTAL ÚNICO: Indique as principais dificuldades de utilização relacionadas ao Programa Portal Único.

- Navegação pouco amigável, dificuldade para envio de lote de dados e/ou anexação e/ou acesso às normas.
- Falta de coordenação e harmonização dos órgãos. A obtenção de autorizações, certificações, licenças e pedidos de informações continua descentralizada.
- Licenciamentos não é abrangente para contemplar mais de uma operação e/ou há sistemas e controles independentes (palalelos).
- Novo fluxo de exportação e/ou controle de carga e trânsito não contempla(m) todas as situações/operações.
- Novo fluxo de importação, catálogo de produtos, pagamento centralizado ou mecanismo de soluções antecipadas não implantados ou não contemplam todas as situações/operações.
- Dificuldade para registro antecipado das declarações de exportação/importação e/ou ausência de gestão de riscos.
- Ausência/ineficiência de helpdesk.
- Outros: Quais?
- Não sei/não se aplica.

16. OEA: Caso a empresa conheça e/ou utilize o Programa OEA, indique se enfrenta dificuldades de utilização relacionadas ao Programa.

- Dificuldade de preparação da empresa para buscar a certificação
- Excesso e complexidade de requisitos exigidos
- Custo elevado de cumprimento dos critérios exigidos
- Tempo excessivo de análise da candidatura
- Programa não contempla benefícios relevantes para as operações da empresa que resulte em redução de tempo e custo
- Programa não contempla controles dos órgãos anuentes de relevância para a empresa
- Ausência de acordos de reconhecimento mútuo com terceiros países limita os benefícios apenas à aduana brasileira
- Novos custos acessórios associados cobrados pelos terminais
- Não se aplica. Empresa não utiliza o Programa OEA.

17. Qual tipo de Certificação de Origem a sua empresa utiliza? (selecione até duas opções)

- Certificado de Origem preferencial
- Certificado de Origem não preferencial
- Não utiliza Certificado de Origem

18. Como é emitido o Certificado de Origem que a sua empresa utiliza? (para quem marcou "Certificado de Origem preferencial" e "Certificado de Origem não preferencial")

- Certificado em papel, emitido através do sistema da entidade emissora
- Certificado em papel, com preenchimento de formulário (formulário físico, em word, google docs, etc)
- Certificado emitido com assinatura digital

19. A empresa conhece a autocertificação de origem?

- Conhece e está preparada para realizar
- Conhece, mas não está preparada para realizar
- Não conhece

20. Nos acordos em que existe a previsão de autocertificação de origem, como deveria ser a emissão?

- Autocertificação obrigatória pela empresa
- Sistema híbrido, com a possibilidade de auto certificação e emissão por entidades habilitadas
- Não sei

21. A sua empresa conhece e utiliza o Certificado de Livre Venda?

- Conhece, porém não utiliza
- Conhece e utiliza
- Não conhece

22. Sua empresa realiza exportações temporárias?

- Sim
- Não

23. Caso tenha assinalado "Sim" na questão anterior, indique para quais finalidades os bens da empresa são exportados temporariamente?

- Feiras, exposições, congressos
- Fins educativos, científicos e culturais
- Amostras comerciais
- Material profissional
- Fins desportivos
- Fins de uso pessoal ou bens de viajante
- Operação de fabricação
- Outros. Quais?

24. A empresa conhece e utiliza o ATA Carnet nas exportações temporárias?

- Conhece, porém não utiliza
- Conhece e utiliza
- Conhece, já utilizou, mas deixou de utilizar
- Não conhece

25. Caso tenha indicado na questão anterior que conhece, porém não utiliza o ATA Carnet nas exportações temporárias, assinale o principal motivo:

- O país para o qual se deseja exportar temporariamente não aceita ATA Carnet
- O país para o qual se deseja exportar temporariamente aceita ATA Carnet, mas não aceita a finalidade para a qual os bens da empresa são exportados temporariamente
- O processo de emissão do ATA Carnet é difícil
- O desembaraço aduaneiro para exportação temporária de bens amparados pelo ATA Carnet é difícil
- Outro. Qual?

26. Assinale os órgãos anuentes/intervenientes/fiscalizadores que mais afetam negativamente as exportações da sua empresa nos últimos dois anos: (assinale até 4 alternativas principais)

- Receita Federal do Brasil – RFB
- Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa
- Agência Nacional de Transporte Aquaviário - Antaq
- Comando do Exército – Ministério da Defesa – DFPC
- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA
- Departamento de Polícia Federal – DPF
- Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama
- Comissão Nacional de Energia Nuclear – CNEN
- Ministério da Saúde – MS
- Subsecretaria de Operações de Comércio Exterior/ Secretaria de Comércio Exterior – SUEX/SECEX
- Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT
- Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro
- Ministério da Ciência e Tecnologia e Inovação – MCTI
- Banco Central do Brasil – BC
- Banco do Brasil – BB
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP
- Departamento Nacional de Produção Mineral – Ministério de Minas e Energia – DNPM – MME
- Secretaria da Fazenda Estadual – SEFAZ
- Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero
- Agência Nacional do Cinema – ANCINE
- Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ
- Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL
- Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq
- Superintendência da Zona Franca de Manaus – Suframa
- Outros? Quais?

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI

Robson Braga de Andrade

Presidente

DIRETORIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL E ECONOMIA - DDIE

Lytha Battiston Spindola

Diretora de Desenvolvimento Industrial e Economia

Superintendência de Desenvolvimento Industrial

Renato da Fonseca

Superintendente de Desenvolvimento Industrial

Gerência de Comércio e Integração Internacional

Constanza Negri Biasutti

Gerente de Comércio e Integração Internacional

Afonso Lopes

Alessandra Matos

Isabella Monteiro Valentim

Maria Clara Avelino

Pietra Paraense Mauro

Ronnie Sá Pimentel

Equipe Técnica

Gerência Executiva de Economia

Mario Sérgio Carraro Telles

Gerente Executivo de Economia

Carla Regina P. Gadêlha

Produção Editorial e Diagramação

Gerência de Estatística

Edson Velloso

Gerente de Estatística

Roxana Campos

Equipe Técnica

DIRETORIA DE SERVIÇOS CORPORATIVOS – DSC

Fernando Augusto Trivellato

Diretor de Serviços Corporativos

Superintendência de Administração - SUPAD

Maurício Vasconcelos de Carvalho

Superintendente Administrativo

Alberto Nemoto Yamaguti

Normalização

www.cni.com.br

[/CNIbr](https://www.facebook.com/CNIbr)

[/cni_br](https://twitter.com/cni_br)

[/cnibr](https://www.instagram.com/cnibr)

[/CNINacional](https://www.youtube.com/CNINacional)



Confederação Nacional da Indústria

PELO FUTURO DA INDÚSTRIA