



**FUNDAÇÃO EDSON QUEIROZ
UNIVERSIDADE DE FORTALEZA - UNIFOR**

JACKELINE LUCAS SOUZA

**ABERTURA DE UMA ZONA DE PROCESSAMENTO DE
EXPORTAÇÃO NO CEARÁ E A UTILIZAÇÃO DO
PORTO DO PECÉM POR EMPRESAS EXPORTADORAS**

**Fortaleza
2007**

Livros Grátis

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

Milhares de livros grátis para download.



**FUNDAÇÃO EDSON QUEIROZ
UNIVERSIDADE DE FORTALEZA - UNIFOR**

JACKELINE LUCAS SOUZA

**ABERTURA DE UMA ZONA DE PROCESSAMENTO DE
EXPORTAÇÃO NO CEARÁ E A UTILIZAÇÃO DO
PORTO DO PECÉM POR EMPRESAS EXPORTADORAS**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Administração de Empresas da Universidade de Fortaleza como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Administração.

Orientador: Prof. Augusto Marcos Carvalho de Sena, Ph.D

**Fortaleza
2007**

JACKELINE LUCAS SOUZA

**ABERTURA DE UMA ZONA DE PROCESSAMENTO DE
EXPORTAÇÃO NO CEARÁ E A UTILIZAÇÃO DO PORTO DO
PECÉM POR EMPRESAS EXPORTADORAS**

Área de Concentração: **Estratégia e Gestão Organizacional**

Linha de Pesquisa: **Estratégia Empresarial**

Data da Aprovação: _____

Banca Examinadora:

Prof. Augusto Marcos Carvalho de Sena, Ph.D
(Professor Orientador – UNIFOR)

Prof. Dr. Raimundo Eduardo Silveira Fontenele
(Professor – UNIFOR)

Prof. Dr. William C. Silvestre
(Professor Externo – UFC)

A Deus, por sua imensa bondade em cuidar de mim nos momentos mais difíceis.

Aos meus pais, Francisco das Chagas Oliveira Souza e Terezinha Lucas Souza, pelo investimento que dedicaram na minha vida profissional.

Ao meu esposo, Galba Borges de Melo Júnior, um verdadeiro amigo e companheiro na jornada dessa nova conquista – um mestrado.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo privilégio de contar com Ele nas horas de desânimo e de angústia na elaboração deste trabalho. A Ele dedico meus estudos e esforços, na busca pela excelência de vida profissional.

Ao professor orientador Doutor Marcos Sena, pessoa de fácil relacionamento e acesso, quando necessário nas dúvidas e desenvolvimento deste trabalho.

Ao coordenador do Curso de Mestrado em Administração de Empresas, Professor Sérgio Henrique Arruda Cavalcante Forte, por sua dedicação em tornar nosso curso como modelo para aplicação em outras instituições de ensino e como referencial na área de administração e de negócios internacionais, no Estado do Ceará – carente de especialistas nesta última área.

Aos que dedicaram tempo em me escutar na explanação do meu projeto de pesquisa, no fornecimento de informações relevantes, para o enriquecimento do trabalho: Jurandir Picanço Júnior – Diretor de Desenvolvimento Comercial da Companhia de Integração Portuária (CEARÁPORTOS), Helson Cavalcante Braga – Diretor Presidente da Associação Brasileira de Zona de Processamento de Exportação (ABRAZPE) e Eduardo Ney Cardoso – Engenheiro da Secretaria de Infra-Estrutura do Estado do Ceará (SEINFRA).

Aos meus pais, Francisco das Chagas Oliveira Souza e Terezinha Lucas Souza, pessoas as quais muito estimo e admiro, pela dedicação e perseverança na minha educação e na busca por me tornar uma excelente profissional de Administração e Comércio Exterior.

Ao meu esposo e grande companheiro, Galba Borges de Melo Júnior, pelos momentos que deixei de estar com ele para me dedicar a este trabalho e por sua contribuição em meu projeto profissional.

SOUZA, Jackeline Lucas. Graduada em Ciências Contábeis, pela Universidade Estadual do Ceará (UECE), Especialista em Controladoria e Gerência Contábil, pela Universidade de Fortaleza (UNIFOR); Especialista em Comércio Exterior, pela Universidade de Fortaleza (UNIFOR), Contadora e Professora Universitária.

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo vislumbrar uma alternativa de aumento das exportações brasileiras, através da criação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) no Ceará, instrumento de vital importância para a correção de desequilíbrios regionais, geração de empregos, fortalecimento do balanço de pagamentos e difusão de novas tecnologias. A fundamentação teórica está embasada na Teoria do Comércio Internacional de Grossman e Helpman e na Teoria da Localização de Lösch. Os modelos de ZPE'S são abordados no âmbito internacional, como as da Coreia do Sul e a de Taiwan, enquanto as propostas nacionais são analisadas as ZPE's de Imbituba/SC e de Rio Grande/RS, por serem as com infra-estrutura e projetos industriais mais adiantados. A problematização da pesquisa busca os elementos fundamentais que influenciaram a escolha do Porto do Pecém por empresas exportadoras do Estado do Ceará, bem como da possibilidade de abertura de uma ZPE no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Para isso foram utilizadas, metodologicamente, pesquisas em periódicos, artigos e outros, do segundo semestre de 2002 até o primeiro semestre de 2007, sobre o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) e a utilização do mesmo por empresas exportadoras, este último de 2005 a 2007. Conclui-se que o conceito de ZPE no Brasil é iniciante, mas que após as modificações no Decreto-Lei nº 2.452/88 e a aprovação do Projeto-Lei nº 146/96, pelo Senado Federal, as ZPE'S se tornarão realidade no Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Desenvolvimento Industrial. Empresas Exportadoras. Zona de Processamento de Exportação. Exportações.

SOUZA, Jackeline Lucas. Graduate in Accountancy at the State University of Ceará (UECE), Specialist in Accounting Control and Management by Universidade de Fortaleza (UNIFOR); Specialist in Foreign Trade by Universidade de Fortaleza (UNIFOR), Accountant and University Professor.

ABSTRACT

This work aims to devise an alternative to increase Brazilian exports through the creation of an Export Processing Zone (ZPE) in Ceará, which is a highly significant instrument to correct regional inequalities, generate jobs, strengthen the balance of payments and disseminate new technologies. Its theoretical rationale is based on Grossman and Helpman's Theory of International Trade and Lösch's Theory of Location. ZPE models are discussed at international level, such as those of South Korea and Taiwan, while national proposals such as Imbituba/SC and Rio Grande/RS ZPEs are analyzed because they are provided with infrastructure and more advanced industrial projects. The research analysis tries to identify the basic factors that have influenced the selection of Pecém Port by Ceará exporters, and the possibility of opening a ZPE in Pecém Industrial and Port Complex (CIPP). For that, newspaper surveys, articles and other publications on Pecém Industrial and Port Complex (CIPP) and its use by export companies were methodologically used between the second half of 2002 and the first half of 2007, and between 2005 and 2007, respectively. It is concluded that ZPE concept in Brazil is at its early stage, but after the changes to Decree-Law no. 2,452/88 and the passing of Bill no. 146/96 by the Federal Senate, ZPEs will certainly become a reality in Brazil.

KEY WORDS: Industrial Development, Export Companies, Export Processing Zone. Exports.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

QUADROS

1	Fatores locacionais da localização da indústria.....	40
2	As hipóteses do modelo de equilíbrio de Lösch.....	41
3	As variáveis do modelo de equilíbrio de Lösch.....	42
4	Glossário para constituição de uma zona de processamento de exportação.....	87
5	Legislação específica pertinente à zona de processamento de exportação.....	92
6	Estrutura adjacente à zona de processamento de exportação do Rio Grande – RS.....	95
7	Estrutura da zona de processamento de exportação do Rio Grande/RS	95
8	Legislação brasileira de zona de processamento de exportação.....	103
9	Legislação que faz referência à zona de processamento de exportação.....	105
10	Coletânea de leis sobre comércio exterior (CLCE).....	106
11	Legislação referente à alfandegamento.....	107
12	Objetivos <i>versus</i> variáveis da pesquisa.....	114

FIGURAS

1	Estrutura institucional do comércio exterior.....	56
2	Complexo Industrial e Portuário do Pecém(CIPP) no Estado do Ceará	142

GRÁFICOS

1	Participação percentual dos setores no Produto Interno Bruto – Estado do Ceará, 2000.....	137
2	Participação percentual dos setores no Produto Interno Bruto – Estado do Ceará, 2004.....	138

TABELAS

1	Imposto de importação.....	51
2	Alíquotas média das importações brasileiras.....	52
3	Balança comercial: exportações e importações (em US\$ milhões)....	53
4	Balança comercial brasileira – janeiro e março de 2007.....	54
5	Crescimento das zonas de processamento de exportação no mundo...	67
6	Estrutura do comércio total (%) – Estado do Ceará, 1990/2002.....	126
7	Estrutura das exportações por fator agregado – Estado do Ceará 1990/2006.....	127
8	Componentes da população – Ceará, Nordeste e Brasil – 1991/2000..	133
9	Índice de desenvolvimento humano (IDH) – Brasil – Ceará – 1990/ 2006.....	134
10	Índice de crescimento real do Produto Interno Bruto (PIB) – Ceará Nordeste e Brasil – 1985/2004.....	136
11	Composição do Produto Interno Bruto (%) – Estado do Ceará, 1990/ 2004.....	137
12	Principais mercadorias movimentadas no Pecém (em toneladas).....	147
13	Balança comercial Cearense - Período: 2006 - Valores em US\$ FOB.	148
14	Exportações Cearenses - Principais Portos das Exportações do Ceará Período: Jan. a Dez de 2006/2005 -Valores em US\$ FOB.....	150
15	Movimentação consolidada de cargas.....	151
16	Exportações por produtos e itens selecionados – Ceará – jan.-maio/ 2005-2006.....	152
17	Exportações cearenses - Período: 2006/2005 - Valores em US\$ FOB	153
18	Exportações cearenses por mercado de destino – Período: jan./dez. 2006/2005 - Valores em US\$ FOB.....	154
19	Estados brasileiros que mais cresceram.....	156
20	Exportações por empresas – Ceará – jan.-maio/2005-2006.....	157

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA DAS EXPORTAÇÕES NO COMÉRCIO INTERNACIONAL E A TEORIA DA LOCALIZAÇÃO INDUSTRIAL.....	21
1.1 Teorias do comércio internacional.....	21
1.1.1 Modelos neoclássicos: comércio e crescimento econômico.....	22
1.1.1.1 Modelo “ricardiano”.....	23
1.1.1.2 Modelo básico de Heckscher-Ohlin.....	24
1.1.1.3 Modelo de Srinivasam e Bagwhati.....	24
1.1.1.4 Modelo de Grossman e Helpman.....	26
1.2 Teorias da localização.....	33
1.2.1 Modelos clássicos.....	35
1.2.1.1 Modelo de Von Thünen.....	35
1.2.1.2 Modelo de Alfred Weber.....	36
1.2.1.3 Modelo de Walter Christaller.....	38
1.2.2 Modelos operativos – teoria geral de localização: contribuições de Lösch.....	39
2. COMÉRCIO EXTERIOR E REGIMES ATÍPICOS ESPECIAIS.....	47
2.1 Comércio exterior e abertura comercial no Brasil.....	47
2.1.1 A inserção no Brasil no mercado globalizado.....	48
2.2 Comércio exterior e estrutura institucional brasileira.....	55
2.3 Regimes aduaneiros aplicados em áreas especiais.....	57
2.3.1 Zona Franca de Manaus (ZFM).....	57
2.3.2 Área de Livre Comércio (ALC).....	60

2.3.3	Zona de Processamento de Exportação: modelos internacionais e propostas nacionais.....	60
2.3.3.1	Modelos internacionais.....	68
2.3.3.2	Propostas nacionais.....	82
2.4	Legislação brasileira.....	98
3.	METODOLOGIA DA PESQUISA.....	109
3.1	Tipo de pesquisa.....	110
3.2	Variáveis da pesquisa.....	112
3.3	População e período pesquisado.....	116
3.4	Fontes de dados e dificuldades da pesquisa.....	116
3.5	Método de análise dos dados da pesquisa.....	119
4.	IMPLANTAÇÃO DE ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO NO ESTADO DO CEARÁ E A UTILIZAÇÃO DO PORTO DO PECÉM POR EMPRESAS EXPORTADORAS.....	121
4.1	Comércio exterior das exportações e importações no Nordeste e Ceará.....	123
4.1.1	O Ceará.....	131
4.1.2	Infra-estrutura do Complexo Industrial e Portuário do Pecém e sua utilização.....	140
4.1.3	Exportações do Ceará.....	148
4.1.3.1	Principais portos das exportações cearenses.....	149
4.1.3.2	Principais produtos das exportações cearenses...	152
4.1.3.3	Exportações cearenses por mercado de destino...	153
4.1.3.4	Exportações cearenses no contexto nacional.....	155
4.1.3.5	Exportações cearenses por empresa.....	157
4.1.4	Viabilidade de criação da zona de processamento de exportação no Complexo Industrial e Portuário do Pecém...	159

CONCLUSÃO	165
REFERÊNCIAS	171
GLOSSÁRIO	183
ANEXO	186

INTRODUÇÃO

Desde o início da década de 90 a economia brasileira tem passado por um processo de abertura comercial, o que gerou uma série de mudanças econômicas e institucionais para se inserir de forma positiva dentro do novo ambiente globalizado de liberalização do comércio exterior. Dentre essas mudanças, pode-se citar a estabilização dos preços; a privatização de empresas; a reforma tributária; a reforma do sistema financeiro, com maior controle, e a desregulamentação dos mercados de bens e serviços.

Do ponto de vista operacional, a eliminação de barreiras não-tarifárias de redução gradual das alíquotas, seguida de um esquema previamente acordado com os diversos setores industriais, de pressão para busca de novos padrões de eficiência, produtividade e competitividade, está fundada no princípio do multilateralismo. Este princípio garante que todos que reduzem barreiras ao comércio tendem a ganhar e acabar com as razões de tanto distanciamento entre o discurso teórico dos economistas e das organizações internacionais e a prática dos governos.

Do ponto de vista estratégico, a expansão comercial internacional despertou no Brasil a sua necessidade de ser competitivo em outros mercados, através da formação do Mercosul. Este proporcionou desenvolvimentos essenciais para a economia, como ganhos de escala e especialização. Levou ainda o país a enfrentar um ambiente de maior concorrência internacional, com a perspectiva da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) e das negociações com a União Européia (UE), na tendência de sobreviver neste cenário, somente aquelas empresas que mantiverem vantagem competitiva, na busca da integração da economia para maximizar os benefícios e minimizar os custos.

O processo de aproximação entre os blocos internacionais e a criação de alianças representa um estímulo ao bom relacionamento comercial e econômico entre as nações. Não fossem as medidas protecionistas que representam um paradoxo ao

discurso do livre comércio praticado pelos países desenvolvidos, o Brasil teria muito a ganhar e agregar, em termos de tecnologia, expansão de negócios, fluxo de bens e serviços com nova economia.

Diante do contexto de integração internacional, o Estado do Ceará, a exemplo do Brasil como um todo, tem crescido acima da média regional e nacional. O processo de abertura comercial do Brasil colocou o Estado do Ceará na evolução de 90% em 2002, segundo dados fornecidos pela Secretaria Planejamento e Coordenação do Governo do Estado do Ceará (SEPLAN, 2003), em relação a 1985 – pelo coeficiente das exportações líquidas em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) - passou de 8,57%, em 1985, para 14,42%, em 2002. Esta evolução foi resultado de uma ativa política de atração de investimentos, que acelerou a industrialização e diversificou a pauta de exportação. Apesar desse crescimento até 2002, numa análise atualizada em 2006, verificou-se que as exportações líquidas foram negativas em relação ao PIB, onde representaram -0,4% (US\$140milhões) dos US\$38.537 milhões do Produto Interno Bruto do Estado do Ceará. De acordo com dados fornecidos pela Secretaria de Planejamento e Gestão (SEPLAG, 2006) este cenário foi modificado em virtude da desvalorização do dólar e da forte concorrência com os países asiáticos (China e Índia), que desestimularam as vendas externas.

A composição das exportações cearenses tem-se modificado, nos últimos anos 5 anos (entre o período de 2002 a 2006), ao reduzir as exportações de produtos primários e ampliar a participação de produtos industrializados. Desta forma, as exportações de couros e peles e sapatos de couros superaram às de amêndoa de castanha de caju, que há mais de dez anos lideravam a pauta de exportações estaduais, onde o Ceará constitui-se no terceiro pólo calçadista do País e o primeiro da região do Nordeste.

Para se colocar na condição superavitária o Ceará tem buscado projetos arrojados no cenário internacional. A concretização desta visão foi posicionada desde 1988 – quando foi criada o Decreto-Lei n.º 2.452, de 29/07/88, o qual dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) – onde se partiu da iniciativa do governo federal, na época, de

lançar o Brasil no mercado internacional das exportações. Na época, o Estado do Ceará, através do Decreto n.º 96.990, de 14/10/88, se dispôs a criar uma ZPE no município de Maracanaú – município do projeto inicial de localização da ZPE no Estado, com recursos iniciais em US\$ 3 milhões.

Posteriormente, foi solicitada ao Conselho Nacional de Zona de Processamento de Exportação (CZPE) a realocação da ZPE de Maracanaú/CE para o município de São Gonçalo do Amarante/CE, no aproveitamento da estrutura econômica, industrial e logística do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Diante disto, tornou-se mais viável a aprovação da ZPE, para o Estado do Ceará, uma vez que, o CIPP além de ter uma boa infra-estrutura (localização geográfica, rodovias principais e secundárias, malha ferroviária, acesso marítimo, instalações físicas do terminal, aeroporto internacional, abastecimento de água, mão-de-obra barata e abundante, custos portuários baratos e outros), tem indústrias que funcionam no seu interior. Por esta razão, não necessita assim que haja prévia aprovação, pelo CZPE, para implantação e instalação das mesmas dentro da ZPE.

A Zona de Processamento de Exportação é simplesmente uma área de livre comércio com o exterior, destinada à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados exclusivamente no exterior, via exportação. Significa dizer que as ZPE'S são consideradas micro países dentro do Brasil, sendo todas suas transações com o exterior efetuadas em moeda estrangeira.

A legislação em torno das ZPE'S foi criada com o fito de favorecer uma maior competitividade às indústrias nelas instaladas, sob a égide de conter dispositivos para torná-las mais competitivas em relação a outros países. Neste sentido, ela assegura benefícios por um prazo de 20 anos, podendo ser prorrogável por períodos sucessivos; dá isenção de impostos de importação para máquinas e equipamentos e insumos, de impostos sobre produtos industrializados e de outras taxas e contribuições federais, de imposto de renda sobre remessa de lucros e simplifica os procedimentos burocráticos na importação e exportação.

Dessa forma, compreende-se que a avaliação do modelo brasileiro da ZPE deva partir do reconhecimento da necessidade de certas exigências que assegurem o adequado controle aduaneiro da área e a conformidade do instrumento com a política global do país.

O objetivo geral deste trabalho é verificar a possibilidade de criação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) no Estado do Ceará e a utilização do Complexo Industrial e Portuário do Porto do Pecém (CIPP) por empresas exportadoras cearenses. A criação da ZPE tem o intuito de aumentar as exportações do país, na atração de investimentos que concorram para o desenvolvimento do Estado do Ceará, através da industrialização de produtos de alto valor agregado, com o aproveitamento da infra-estrutura e disposição logística do CIPP.

A pesquisa procurou obter dados em livros, jornais, publicações oriundas de órgãos especializados, periódicos de exportação em áreas incentivadas, opiniões de autores nacionais e estrangeiros, forma um tecido de verdadeiras experiências internacionais que sugerem para os estudiosos, administradores e governantes, da necessidade de criação de ZPE. Necessidade que não se restringe ao Estado do Ceará, mas para todo o Brasil, de forma a dar crescimento às exportações, com conseqüente desenvolvimento industrial, social, econômico e, ainda, a formação de reservas em moeda de fácil divisibilidade e de alto valor internacional (divisas).

O despertar do interesse pelo tema foi levado pela necessidade de promover o Estado do Ceará, como um grande exportador do país, e pelos benefícios tributários e fiscais que influenciam os exportadores em ZPE serem mais competitivos internacionalmente. Os assuntos estão dispostos ao longo do trabalho, a partir de uma contextualização da ZPE no mundo e no Brasil - em formação - com dados e informações mais detalhadas acerca da instalação de uma ZPE no Estado do Ceará e, ainda, demonstrar a utilização do porto do Pecém por empresas exportadoras. A partir do conhecimento das potencialidades e particularidades cearenses, pretende-se responder à seguinte interrogação: quais os elementos fundamentais para a utilização do Porto do Pecém por empresas exportadoras do Estado do Ceará e a possibilidade de abertura de Zona de Processamento de Exportação (ZPE)?

O problema a ser estudado está vinculado a essa pergunta, essencial para o cumprimento dos objetivos da pesquisa. Observados os fatores determinantes das vantagens comparativas da criação de uma ZPE no Estado do Ceará, percebe-se a necessidade de transformar essas vantagens comparativas em vantagens competitivas. A análise pretende contribuir para a concretização desse processo. Tem como objetivo geral demonstrar que a implantação de uma ZPE numa área portuária modernizada (como exemplo o porto do Pecém) – dentro do contexto da Lei n.º8.630, de 25/02/93, que deu maior abertura para a participação do setor privado na operação dos portos, na busca de menos ônus, regulamentação e fiscalização – se constitui uma alternativa eficaz para alavancar as exportações do Estado do Ceará, no âmbito nacional e de promover empresas exportadoras cearenses. Dentro desta análise, foram abordados exemplos de outros países, que hoje são referências internacionais nas exportações e em conseqüente desenvolvimento sócio-econômico-cultural.

Os objetivos específicos estão relacionados à análise a ser desenvolvida na pesquisa que se apóia em dimensões reflexivas do Capítulo 4 desta dissertação, o qual se delimita em estudar as empresas exportadoras do Estado do Ceará e a viabilidade de criação de uma ZPE no Ceará nos aspectos que o definem como local estratégico para a implantação mesma. Tem como base, ainda, uma abordagem teórica na relação do crescimento econômico e comércio exterior. As questões básicas, abordadas no fundamento teórico estão centradas: i) na relação entre comércio e crescimento; ii) na comparação das premissas do modelo de crescimento econômico de Helpman e Grossman (1991, 1994 e 1995) e da Teoria da Localização de Losch (1940 apud Alves et al, 2006) com as especificidades do projeto de implantação de ZPE's no estado do Ceará e iii) na apresentação de modelos que utilizam vantagens comparativas, pela simples teoria das proporções – onde afirma-se que: “algum comércio é melhor que nenhum comércio” – e pela transferência física de outros países dos fatores de produção – o capital. Não obstante outros objetivos específicos intensificam a dimensão deste trabalho ao investigar as características e benefícios das ZPE's internacionais, como modelos para implantação das ZPE's nacionais e sua relação com o desenvolvimento estratégico do local onde estão instaladas; ao descrever a infra-estrutura e as características das

mercadorias no CIPP - Complexo Industrial e Portuário do Pecém e, por fim, analisar a viabilidade da criação de uma ZPE no Ceará e sugerir o regime aduaneiro atípico de ZPE como fator de alavancagem de desenvolvimento industrial do Estado do Ceará, pelo aproveitamento da infra-estrutura do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Os resultados obtidos em outras áreas pela aplicação dessa teoria em termos de crescimento foram modestos. Porém, deveu-se por outros fatores de instabilidade da economia brasileira, tais como altas taxas de juros e dívida interna crescente; instabilidade cambial; pouco investimento em educação e alguns entraves da legislação brasileira para tornar o Estado do Ceará fonte de exportações, através da criação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

O trabalho está dividido em 4 Capítulos. No primeiro capítulo, apresentou-se o fundamento teórico do crescimento da economia, mediante as Exportações no Comércio Internacional e, ainda, disponibilidade de crescimento econômico do Estado face às exportações originadas pela implantação de uma Zona de Processamento de Exportação, no aproveitamento da infra-estrutura de transporte do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Este tratamento teórico definiu-se pela aplicação dos fundamentos de vários autores de uma teoria de crescimento econômico e comércio internacional, mas essencialmente as teorias de Grossman; Helpman (1990), que se fundamentam na geração de crescimento econômico baseado na taxa endógena de longo prazo, onde relaciona comércio e crescimento por intermédio da difusão tecnológica e do conhecimento.

Outra vertente teórica que norteou o trabalho foi a Teoria da Localização Industrial, a qual demonstrou que a localização de indústria está vinculada à proximidade do mercado consumidor ou até das matérias-primas (como exemplo, a proximidade estratégica do Porto do Pecém para os mercados Europeu e Americano); à facilidade do transporte (vias de acesso marítimo barato, de acesso rodoviário de trânsito livre e de nova malha ferroviária – características que norteiam o CIPP); à energia elétrica barata e abundante (com expansão dos parques eólicos); à existência de serviço de utilidade pública e às condições climáticas ou uma situação estratégica.

A utilização da fundamentação teórica com base nas Teorias da Localização Industrial e nas Teorias das Exportações no Comércio Internacional trouxe embasamento teórico para implantação de uma ZPE na área do CIPP, pelo aproveitamento de sua infra-estrutura.

No segundo capítulo, fez-se uma pesquisa sobre o comércio exterior e a abertura comercial no Brasil. Partiu-se dos anos 90 – abertura da economia brasileira para o comércio internacional – pela demonstração de que a realidade do Brasil, naquela época, era representada por uma parcela muito pequena do comércio internacional e com certeza não fazia correlação com a dimensão do país.

Assim sendo, percebeu-se que o Brasil já trabalhava com comércio exterior, antes dos anos 90. Mas, a partir dos anos 90 a integração do país, com o mercado internacional, despontou pelo intenso processo de privatizações nos setores de: telecomunicações, transportes, energia e outros. Esse processo originou-se a partir do governo Collor, que contribuiu para a modernização da indústria nacional; flexibilizou o mercado financeiro, pela eliminação das barreiras protecionistas, resultou no aumento dos índices de qualidade e produtividade.

Nesse Capítulo a Zona de Processamento de Exportação é apresentada como uma categoria genérica, voltada para exportação de produtos, na qual podem ser incluídas quase duas dezenas de denominações distintas, utilizadas por diferentes países para designar áreas especiais onde não se aplicam as regulamentações e os gravames aduaneiros normais da economia internacional. A ZPE no Brasil é considerada como uma “zona franca industrial fechada”, identificada em alguns Estados como públicas (totalmente pertencentes ao governo estadual) e, na maioria dos casos, como mistas (pertencentes aos governos estadual e municipal, associados à grupos privados), onde as empresas industriais que nela se instalam gozam, nas importações e exportações, de isenção de impostos e tratamento fiscal, cambial, de crédito e administrativo diferenciado, quando aplicado às exportações em geral, na venda de bens nela produzidos.

A abordagem do segundo capítulo também constou de exemplos que servem de parâmetro para implantação da ZPE no Estado do Ceará. Foram utilizados os modelos de ZPE da Coreia do Sul e de Taiwan, ambos considerados referências internacionais para o restante do mundo. Quanto aos modelos nacionais, foram exemplificados as propostas de Imbituba (em Santa Catarina) e o de Rio Grande (no Rio Grande do Sul), ambos ainda, não implantados, mas com projetos de instalação de indústrias aprovados. Nestes exemplos, foram demonstrados objetivos de favorecer ao Brasil uma maior competitividade às indústrias nelas instaladas, em relação aos demais países.

Os dados do terceiro capítulo estão alicerçados na aplicação metodológica essencialmente exploratória e bibliográfica, com base na literatura sobre economia brasileira, economia cearense, anais, artigos nacionais e estrangeiros, boletins oficiais, legislações e pesquisas na internet, de casos já implementados no comércio internacional, que levaram ao objetivo de aumento no volume de exportações e de crescimento econômico do País.

Como resultado dessas pesquisas, as informações obtidas foram utilizadas na análise que intenta verificar se as Zonas de Processamento de Exportação e regimes semelhantes de exportação devam ser implantados para que as nações em desenvolvimento – como o Brasil – possam atrair investimentos estrangeiros e se tornarem motores de industrialização e crescimento em condições econômicas adequadas. As exposições de experiências de países que acompanharam o estabelecimento desses regimes especiais de exportação – como exemplo a ZPE – mantiveram uma mentalidade interna de descanso de suas economias e uma evolução sistemática de avanços tecnológicos, para a manutenção de suas participações no mercado mundial.

Diante da necessidade de aumentar o volume de exportações, o Brasil precisa criar mecanismos relevantes, que foram utilizados por outros países desenvolvidos e, ainda, por países em desenvolvimento, na consecução de atingir um equilíbrio superavitário em seu Balanço de Pagamentos. Desta forma, sugere-se no quarto capítulo, que discorre sobre o desempenho das empresas exportadoras cearenses e que apresenta a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) como um instrumento.

As transformações econômicas que o Estado do Ceará tem sofrido durante os últimos trinta anos têm sido caracterizadas por um grande crescimento, por mudanças setoriais e por composição de empregabilidade. A indústria tem assumido um papel importante na empregabilidade do Estado do Ceará e esta melhoria – surto da industrialização no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) - tem levado a implantação de grandes projetos de exportação, pela garantia de oferta de água; pela criação de Agropólos de agricultura irrigada; pela parceria entre o governo do Estado do Ceará e o governo federal na adoção de um sistema multimodal integrado, com entrepostos dotados de serviços logísticos e com uso intensivo da tecnologia da informação; pela infra-estrutura portuária do Pecém, na instalação de unidades de produção de siderurgia e de petroquímica e outros progressos estruturais. Com a instalação da ZPE no Estado do Ceará, as indústrias, além dos benefícios existentes em áreas intra-regionais, poderão também se capacitar para ocupar grande fatia no mercado internacional, pela comercialização exclusiva com o mercado externo e gozo de benefícios de no mínimo 20 (vinte) anos – período de concessão mínima de benefícios cedidos às empresas instaladas em ZPE.

1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA DAS EXPORTAÇÕES NO COMÉRCIO INTERNACIONAL E A TEORIA DA LOCALIZAÇÃO INDUSTRIAL

1.1 Teorias do comércio internacional

A relação entre crescimento econômico e exportações no comércio internacional tem sido objeto de estudo das ciências econômicas há um longo tempo e, ainda hoje, há pouca evidência sobre o papel do comércio no crescimento e desenvolvimento econômicos.

A exportação no comércio internacional tem sido estudada no âmbito das economias em desenvolvimento e das economias desenvolvidas à medida que ambas aumentam seu grau de abertura comercial e financeira, principalmente após a segunda metade dos anos 80, como é o caso dos países da América Latina que adotaram programas de estabilização macroeconômica e reformas estruturais. Apesar da estabilização macroeconômica, outros fatores de instabilidade se mantiveram nas economias latino-americanas, tais como altas taxas de juros, dívidas interna e externa crescentes, desigualdade salarial e performance macroeconômica modesta.

Nesse contexto, segundo Jayme Jr. (2002), é inegável que a abertura da economia não implicou crescimento econômico estável para o mundo em desenvolvimento. Por exemplo, o desempenho da economia brasileira durante os anos 90 foi incapaz de produzir taxas de crescimentos similares às verificadas na década de 70, quando, apesar da crise econômica mundial de 1974, o Brasil apresentou uma taxa média de crescimento anual do PIB na ordem de 7%.

Contudo, após a crise da dívida dos anos 80 a economia brasileira estagnou-se, concomitantemente ao aumento da taxa de desemprego e da concentração da renda. E a situação permanece problemática, mesmo após a estabilização de preços de 1994, embora tenha produzido resultados de curto prazo benéficos sobre a distribuição da renda, em função dos seus efeitos sobre o imposto inflacionário. O modelo de crescimento econômico neoclássico mostra que programas de liberalização deveriam aumentar o crescimento econômico, a partir dos impactos de reformas estruturais sobre a produtividade do trabalho e sobre a produtividade total dos fatores (PTF). Entretanto, vários estudos, com resultados distintos e às vezes divergentes, não demonstraram uma relação clara entre comércio, política comercial e crescimento econômico.

A origem da literatura teórica, acerca da relação entre comércio, exportação e crescimento, encontra-se presente em três abordagens, sendo estas: a relação estrita entre comércio e crescimento, na ênfase neoclássica e no crescimento endógeno; a relação entre política comercial e crescimento (como um elemento do comércio e crescimento), na ênfase dos trabalhos empíricos que relaciona política comercial e crescimento, pela amostragem das vantagens e fragilidades dos modelos econométricos e os problemas de balanço de pagamentos e seus vínculos com a política macroeconômica, na ênfase das visões alternativas sobre comércio e crescimento.

1.1.1 Modelos neoclássicos: comércio internacional e crescimento econômico

Em qualquer estudo sobre a exportação e comércio internacional, a teoria das vantagens comparativas é necessariamente a primeira a ser discutida. De acordo com este modelo, o comércio permite a utilização mais eficiente dos recursos econômicos visto que possibilita a importação de bens e serviços que, de outra forma, só poderiam ser produzidos internamente a um custo superior. O engajamento no comércio internacional permite aos países em desenvolvimento

importar bens de capital e intermediário (cruciais para o crescimento de longo prazo) a preços inferiores aos dos similares produzidos domesticamente.

O caso tradicional de ganhos de comércio é baseado em vantagens comparativas, a partir das quais, num modelo estático, o país que abre sua economia apropria-se de ganhos líquidos de bem-estar. Dentro desse contexto, apresentam-se 4 (quatro) modelos que explicam ganhos de bem-estar quando qualquer país se especializa na produção de bens nos quais detém uma vantagem comparativa - versão dinâmica do modelo “ricardino” (FINDLAY, 1984) -, tais como: modelo ricardiano, modelo básico Heckscher-Ohlin (H-O), modelo de Srinivasam e Bagwhati e modelo de Grossman e Helpman.

1.1.1.1 Modelo “ricardiano”

O modelo ricardiano considera dois países e duas mercadorias, onde se reduz os fatores de produção a um único, qual seja, o trabalho. Além do mais, supõe que a produção de cada mercadoria é realizada a partir de coeficientes técnicos fixos. Dadas estas condições, a tecnologia explica ao padrão de comércio internacional. Assume a hipótese de ausência de custos de transportes. Estabelecem como condição de existência de comércio internacional a presença de diferenças entre os custos de oportunidade de se produzir as duas mercadorias, a especialização produtiva, seguida de comércio, quando cada país se especializa na produção da mercadoria na qual apresenta menor custo de oportunidade e adere ao comércio internacional o bem-estar das duas economias.

Esse modelo não se enquadra no objetivo do trabalho, uma vez que, a criação da ZPE não está ligada simplesmente a produzir os produtos de maior vantagem comparativa, mas de se produzir produtos de maior valor agregado para não depender de outros países, na fabricação de bens de capital e intermediários.

1.1.1.2 Modelo básico de Heckscher-Ohlin

No modelo básico de Heckscher-Ohlin (H-O) identifica-se a diferença nas dotações de fatores como a causa do comércio. Mais especificamente, pela utilização do teorema de H-O, em um modelo de dois países, cada país exporta a mercadoria que utiliza mais intensivamente o fator produtivo mais abundante internamente. Contudo, a sustentação da validade do modelo H-O requer algumas hipóteses essenciais e restritivas, cuja utilização explica a pequena capacidade de verificação empírica do modelo, em sua versão estática.

A primeira hipótese supõe que as funções de produção apresentem produtividade dos fatores positivos, porém decrescente e, retornos constantes de escala. Os dois bens devem possuir diferentes funções de produção, sem o que não seriam bens distintos. A segunda hipótese considera que a estrutura da demanda é idêntica nos dois países. Isto significa que, dado qualquer preço relativo, a proporção nas quais os dois bens são consumidos independe do nível de renda. Finalmente, a terceira hipótese exclui a possibilidade de reversão na intensidade do uso dos fatores, nisto é impossível escolher sem ambigüidades a combinação de mercadorias para todas as razões entre preços de fatores.

Percebe-se que o modelo básico de H-O também restringe a capacidade de expansão de vários produtos, bem como a exportação destes – que não são fatores de intensa produtividade – para outros países.

1.1.1.3 Modelo de Srinivasam e Bagwhati

O terceiro modelo neoclássico é o modelo de Bagwhati, que trata da relação entre comércio e crescimento, no qual o bem-estar de uma nação se reduz como resultado de um processo de crescimento econômico estimulado pelo progresso

tecnológico. Este resultado é consequência da deterioração dos termos de troca que se segue ao crescimento. A idéia básica deste modelo está no fato de o bem-estar declinar em seguida a um processo de incorporação de progresso tecnológico.

Este efeito resulta de uma deterioração dos termos de troca numa medida suficiente para compensar os impactos positivos do crescimento sobre o bem-estar a preços relativos constantes. Portanto, mudança nos termos de troca produz um efeito sobre o consumo capaz de contribuir para uma redução do bem-estar global. Em outras palavras, isto significa que, na presença de distorções, a abertura comercial pode ter efeitos empobrecedores e, em consequência, reduzir o bem-estar da economia.

Na análise dessa terceira hipótese o comércio internacional tradicional está na tese de que o comércio internacional, exclui-se o caso de distorções ou falhas de mercado, conduz a uma situação de maior bem-estar. Por isso, prescrições de política sugerem que a abertura é sempre a melhor alternativa, visto que políticas de liberalização comercial e de capitais são capazes de aumentar o bem-estar, num modelo estático, ou de estimular o crescimento econômico, num modelo dinâmico.

Para Srinivasam e Bagwhati a teoria do comércio internacional tradicional é aquela que, ainda hoje, fornece o melhor instrumental para se entender a relação entre comércio e crescimento. Sustentam que a abertura comercial e o livre movimento de fatores e de tecnologia contribuem potencialmente para o crescimento (JAYME JR., 2002).

Esse modelo pode ser aplicado ao crescimento das exportações pela criação de uma ZPE no Estado do Ceará, no que tange ao livre movimento dos fatores e de tecnologia, porém traz consequências no que diz respeito ao bem-estar global, principalmente, no caso das indústrias locais, situadas fora da área de ZPE. Neste caso é necessário que sejam aplicadas restrições – impostas pelo governo federal, para implantação das ZPE's – para proteger as indústrias nacionais, ao sintetizar no não enquadramento do modelo na implantação de ZPE.

1.1.1.4 Modelo de Grossman e Helpman

É um modelo neoclássico de comércio e crescimento dinâmico, de dois países com progresso endógeno. De acordo com esses autores, um entendimento abrangente do crescimento econômico deve levar em conta a acumulação de conhecimento. As economias em escala são um dos importantes argumentos de sustentação da Nova Teoria do Comércio Internacional (GROSSMAN; HELPMAN, 1990).

Os economistas têm estudado as causas e conseqüências do crescimento da economia durante cerca de dois séculos. Malthus, economista, inglês do século XVIII, prognosticava que “adotando meus postulados como certos, afirmo que o poder de crescimento da população é infinitamente maior do que o poder que tem a terra de produzir meios de subsistência para o homem” (MALTHUS, 1982, p. 282). O autor considerava que jamais terá uma sociedade feliz, devido à tendência (estatística) de que as populações sempre cresceriam mais que os meios de sua subsistência.

Solow em artigo publicado no *Quartely Journal of Ecomonics*, em 1956 e Swan no *Economic Records*, também em 1956; assim como Malthus defenderam teorias que diferem de forma acentuada nos detalhes, mas compartilham do mesmo tema: diminuição de retornos para acumular fatores, também conhecida como “*dismal science*” (ciência da depressão) afirmam Grossman; Helpmann, (1990).

Atualmente, a ênfase neoclássica em retornos diminuídos conduz os economistas a mesma conclusão depressiva, mas o crescimento sustentado *per capita* passa a ser atribuído ao progresso tecnológico exógeno. A abordagem para o crescimento econômico defendida por Grossman; Helpman (1990) pode ser resumida em três proposições chaves: 1) os avanços tecnológicos constituem as forças diretoras do crescimento; 2) a acumulação de conhecimento técnico não deve ser sujeita à diminuição de retornos; e 3) a maioria do conhecimento tecnológico

disponível na economia é originado de ações de agentes econômicos à procura de retorno para seus investimentos. Baseados nestas declarações, os autores desenvolveram dois modelos de crescimento endógeno fundados em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D). Os modelos examinam os determinantes das taxas de crescimento, as propriedades de bem-estar do mercado econômico, a incorporação de acumulação de fatores de capital físico ou humano.

Segundo Guimarães (1997) as teorias tradicionais, representadas por Olhin e Samuelson, dedicam pouca atenção à defasagem tecnológica. As teorias mais novas destacadas por Dosi (1984), Porter (1991) e Chesnais (1981) (apud GUIMARÃES, 1997), têm dado destaque às inovações, produtividade e eficiência produtiva respectivamente, em detrimento ao preço do produto e taxa de câmbio.

O autor evidencia que:

A explicação do padrão de trocas internacionais depende, então, da rapidez com que novos produtos e processos de produção são introduzidos no mercado (revelando as vantagens absolutas) versus a rapidez com que as empresas ajustam os respectivos preços e custos (revelando as vantagens comparativas). (GUIMARÃES, 1997, p.1).

Na teoria do crescimento econômico estabelecida por Helpman; Krugman (1991), a discussão empírica da introdução de novos processos e produtos *versus* ajustamento de preços e custos depende essencialmente de características tecnológicas sublinhadas pela competição entre empresas nos mercados internacionais imperfeitos. As teorias centradas nos aspectos tecnológicos para explicar o padrão de trocas internacionais não impediram que a teoria das vantagens comparativas, continuasse a ser ampliada. Do ponto de vista formal, certos conceitos passaram a fazer parte das teorias de comércio dos rendimentos de escala diferenciados defendida pelos autores.

Helpman; Krugman (1991) consideraram a possibilidade no mercado internacional, de estarem presentes, atividades produtivas com rendimentos de escala crescente, molda mercados que seriam caracteristicamente de concorrência

imperfeita. Guardadas as devidas proporções, afirmam os autores, se o progresso técnico é o principal causador dos rendimentos diferenciados então a ele deve ser atribuída a existência de mercados internacionais pautados em concorrência imperfeita.

As decisões empresariais em relação aos investimentos e despesas com Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) estão, submetidas às circunstâncias do mercado externo com aspectos analíticos diferentes dos que existem no mercado interno. Um país com desvantagens no setor de P&D teria crescimento econômico instável (no livre comércio), pois sua trajetória seria traçada fortemente pelo mercado externo. Como argumentam Grossman; Helpman (1990), Pesquisa e Desenvolvimento são preponderantes para o crescimento do setor de bens de capital e, conseqüentemente, uma expansão econômica estável com comércio exterior depende determinantemente da função P&D, em função da difusão de conhecimento técnico que a produção de máquinas requer.

O avanço das novas teorias do crescimento, segundo Grossman; Helpman, (1990) introduziu equações de comportamento que refletem a crença na importância de processos tais aprendizado por meio da experimentação, P&D, educação e melhoria do capital humano na criação de uma economia baseada no conhecimento.

Como resultado algumas recomendações políticas são indicadas para o desenvolvimento, segundo Rojo, (1996 apud HAYRINEM-ALESTALO 1999, p. 36), tais como:

- a) taxa de incentivo para empreendedores e atividades de pesquisa e desenvolvimento;
- b) promoção da educação e habilidades de treinamento;
- c) criação de redes de colaboração;
- d) facilitação do acesso para pequenas e médias empresas ao mercado da inovação;
- e) introdução de instituições de suporte ao mercado da inovação;
- f) criação de mercados de *venture* capital. As novas teorias do crescimento são chamadas de endógenas por que enfatizam investimentos no capital humano.

Por esta razão, na visão de Hayrinem-Alestalo (1999) elas parecem ser mais favoráveis para as universidades. Entretanto, nas novas redes de colaboração, as empresas são os fatores chaves e as autoridades governamentais têm a responsabilidade de aliviar a falta de provisões ao diminuir os riscos do mercado.

Grossman; Helpman (1991) investigaram também o efeito na negociação internacional da alocação dos recursos domésticos, a integração econômica, de que forma a política governamental do país afeta o crescimento e o bem-estar da nação, e, a interação entre a imitação e a inovação. Examinaram as condições sobre as quais um acordo de negociação sem taxas (*Free Trade Agreement - FTA*) pode emergir como um retorno equilibrado de uma negociação entre governos e ser viável economicamente. O governo, afirmam Grossman; Helpman (1995), responde a pressões políticas de interesses particulares da indústria, mas também leva em consideração a situação difícil do eleitorado.

Se um FTA deve liberar completamente os negócios entre nações parceiras, em duas situações o acordo pode ser feito, afirmam Grossman; Helpman (1995), em duas situações. Em primeiro lugar, se o FTA gerar ganhos substanciais para o bem-estar dos eleitores e por outro lado os grupos com interesses adversos falharem em coordenar seus esforços para derrotar o acordo. Em segundo lugar quando o acordo criar ganhos lucrativos para os exportadores atuais ou potenciais em relação às perdas que podem sofrer pelas indústrias importadoras concorrentes, além do custo político da diminuição do bem-estar da população.

Grossman; Helpman (1995) mostram que para o governo decidir reduzir tarifas de um conjunto de bens, é necessário que o ganho em contribuições pelos exportadores, sobreponha o custo político da redução do bem-estar social.

Interessados em entender que grupos de interesses são especialmente bem sucedidos na captura de benefícios privados dos processos políticos, e porque eles suportam obrigações institucionais no conjunto de instrumentos disponibilizados pelo governo, Grossman; Helpman (1994) adotaram a perspectiva da abordagem do suporte político, onde os políticos fazem escolhas políticas ao levar em conta.

Neste mesmo estudo Grossman; Helpman (1994) trouxeram contribuições fundamentais para a política econômica das negociações internacionais brasileiras. Para os autores o governo tem por objetivo prover funções para o bem estar social. Estas contribuições estão diretamente relacionadas a tarifas de importação e subsídios de exportação estabelecidos pelo governo. É visto que a contribuição é feita somente se o governo torna a ação desejada para o setor. O modelo resulta em tarifas não-negativas para bens de importação competitivos. A existência de tarifas não-negativas indica que o governo aceita o custo político de sacrificar o bem estar social em troca de contribuição de firmas protegidas. A aplicabilidade dessa teoria no Brasil se fundamenta em praticar altas tarifas de importação, para proteger a indústria nacional e conseqüentemente diminuir o crescimento econômico do país pela falta do comércio internacional intenso.

Os autores criaram uma formula para a proteção das vendas que emergem desta situação, e que relaciona a proteção ao equilíbrio da indústria ao estado de sua organização política, a razão do retorno líquido da indústria doméstica em relação à rede de negócios e a elasticidade da demanda de importação ou o suprimento da exportação. Segundo Grossman; Helpman (1994) a proteção proporcionada por todas as indústrias politicamente organizadas aumenta com o peso relativo das ações do governo para fazer campanha em relação ao bem estar da população e diminui com a fração da população que pertence a um *lobby* organizado.

O modelo schumpeteriano de crescimento endógeno considera, portanto, as inovações, como elemento fundamental para explicar o crescimento. Porém, ainda não conseguiu explicar como essas inovações são geradas. Os fatos sugerem uma explicação que apresenta um componente determinístico (tendência) e outro componente aleatório para o surgimento das inovações. No que se refere ao componente determinístico, considera-se que o estoque de capital afeta a produtividade da pesquisa.

Assim, quanto maior o crescimento econômico (e taxas de investimento a ele associadas), maior seria o estoque de capital, e maior seria a taxa de chegada das

inovações, ao aumentar a taxa de crescimento econômico, e assim por diante. Contudo, os fatos não confirmam esta tese: desde o início do capitalismo verificou-se, em vários países do mundo e em diferentes períodos, elevada acumulação de capital sem ocorrer um correspondente aumento nas taxas de crescimento nas décadas seguintes, nesses países. Por exemplo, o crescimento econômico brasileiro nos anos 80 foi medíocre, embora a acumulação de capital na década anterior tenha sido muito elevada (REZENDE; GONÇALVEZ, 2003).

Krugman (1993) demonstra que, em diversas situações, os investimentos e, por conseguinte, as taxas de crescimento econômico, aumentam na presença de retornos crescentes de escala apenas quando há aglomeração geográfica de empresas. Ou seja, a aglomeração geográfica das atividades econômicas (aglomeração de empresas produtoras de bens, de serviços, de fornecedores de peças e componentes, de empresas de serviços de assistência técnica, de institutos e laboratórios de pesquisa, de universidades, etc.) gera externalidades que favorecem o crescimento econômico num contexto de retornos crescentes de escala.

O modelo de Grossman; Helpman (1991, 1994, 1995) enfatiza o papel das economias de escala e do progresso técnico no processo de crescimento, onde trata de dois países no qual cada país dedica-se a três atividades produtivas: a produção de um bem final, a produção de uma série variada de produtos intermediários diferenciados e, finalmente, a pesquisa e desenvolvimento (Pesquisa e Desenvolvimento - P&D – linguagem universal da administração). Este modelo gera uma taxa endógena de crescimento de longo prazo que relaciona comércio e crescimento por intermédio da difusão tecnológica e do conhecimento. Seus resultados realçam algumas características, na análise de Jayme Jr. (2002), da relação entre comércio e crescimento, tais como:

- Em primeiro lugar, mostram que uma demanda relativa por bens mais fortes do país, com vantagem comparativa em P&D, reduz a sua participação de longo prazo no número de produtos intermediários e desacelera o crescimento de longo prazo da economia mundial. Na ausência

de vantagens comparativas em P&D, o crescimento de longo prazo é independente da demanda relativa por bens finais;

- Segundo, uma tarifa reduzida de importação ou subsídio à exportação incidente sobre bens finais diminui, em uma situação de crescimento equilibrado, a participação do país em produtos intermediários e em P&D. Além do mais, a taxa de crescimento de longo prazo da economia mundial somente aumenta se o país praticante da política ativa possuir uma desvantagem comparativa em P&D. Finalmente, um pequeno subsídio em P&D nos dois países, a uma mesma taxa, aumenta a taxa de crescimento de longo prazo da economia mundial; e

- Terceiro, a provisão de um subsídio para P&D em um país aumenta o crescimento de longo prazo se a divisão do gasto entre os dois bens é constante e se a política é implementada pelo país com vantagem comparativa em P&D. Do contrário, a taxa de crescimento de longo prazo pode crescer ou cair.

Esse modelo demonstra também que as tarifas de importação podem contribuir com resultados ambíguos em termos de crescimento. O resultado dependerá do nível dos coeficientes de comportamento incluídos no modelo. Mas, o que não se pode deixar de colocar é que o investimento é fundamental para o crescimento. Assim, o investimento é tipicamente uma variável de demanda, de maneira que os modelos neoclássicos, antigos e novos, negligenciaram na importância da demanda agregada no crescimento das economias capitalistas.

Na prática, o que os autores, Grossman; Helpman (1991), colocam como fundamento teórico na existência das ZPE's, é a relação de crescimento no país, na região e no estado pelo investimento de capitais externos, na produção de bens finais, para obter ganho de médio e curto prazo, ao invés de participar somente do crescimento de longo prazo (é o que acontece atualmente no Ceará e no Brasil).

Outro ponto que fundamenta a teoria de Grossman; Helpman (1990), para a implantação de ZPE no Estado do Ceará, é a redução de tarifas de importação que coloca o estado compatível com o restante da política industrial e de comércio exterior do governo e, para serem implantadas, não requerem recursos orçamentários da União, ou seja, são subsidiadas pelo próprio desenvolvimento econômico. Isto mantém o crescimento de longo prazo do Estado do Ceará pela geração de empregos; pelo aumento das exportações e pela redução dos desequilíbrios regionais do país.

Outros autores, como McCombie; Thirlwall (apud JAYME JR., 1999), consideram o fato de que novos modelos de crescimento são também modelos fechados e, mesmo os abertos, como o de Grossman; Helpman (1991), deve focalizar não apenas comércio e crescimento, mas os constrangimentos gerados no balanço de pagamentos.

1.2 Teorias da localização

O estudo da localização de uma nova unidade produtiva tem por finalidade responder à questão “onde produzir?”. O objetivo a ser alcançado é determinar a localização ótima. Do ponto de vista da teoria econômica, a otimização ocorre quando é minimizado o custo unitário de produção. A abordagem clássica da teoria da localização busca basicamente explicitar os fatores determinantes da distribuição espacial das atividades industriais. Este assunto é focalizado em estudos de Economia Regional, tendo em vista subsidiar políticas governamentais destinadas a promover o desenvolvimento regional equilibrado, ou reduzir os desequilíbrios sócio-econômicos entre regiões de um país.

Contribuições alternativas são encontradas no âmbito da administração financeira ao tomar como base o estudo dos orçamentos comparados. Neste caso, a

localização perseguida é aquela que maximiza o valor presente líquido do projeto de investimentos. Este objetivo tem como vantagem o de minimizar custos ou o de maximizar receitas e de perceber modificações que podem surgir em longo prazo.

Apesar das considerações do parágrafo anterior a teoria da localização esplanada neste trabalho busca colocar os modelos num enfoque da macro-localização – localização do projeto, representada por uma região ou cidade – e, não pelo estudo da micro-localização – identificação do terreno onde será localizado o projeto.

Esse enfoque macro é dado para demonstrar a necessidade de implantação de uma ZPE, no Estado do Ceará, numa região com tendências de expansão e com custos baixos – nas proximidades do Complexo Industrial e Portuário do Pecém - para atrair investimentos, com custos de produção a serem incorridos ao longo da vida útil das indústrias, localizadas nesta região.

Segundo Richardson (1981), decisões sobre localização são estratégicas e tomadas com pouca frequência; portanto, não propiciam oportunidades de aprendizado pela repetição. Por serem tomadas sobre incertezas futuras e sendo praticamente irreversíveis a curto e a médios prazos requerem estudos criteriosos.

“O objetivo do estudo da macro-localização é selecionar as possíveis regiões ou locais nas quais o custo total de transporte (soma dos custos de transporte das matérias-primas e dos produtos finais) é mínimo” (RICHARDSON, 1981, p. 161).

Para isso, em primeiro lugar, devem ser caracterizadas as principais matérias-primas a serem processadas, explicitam-se suas propriedades, disponibilidades, transportabilidade e tarifas de fretes. Ao mesmo tempo são identificados os centros consumidores que podem ser escolhidos como localização. A providência seguinte é eliminar as situações que não atendem a requisitos mínimos indispensáveis, ao concentrar a escolha em algumas possíveis alternativas. O custo de transporte é abordado, tendo em vista que representa isoladamente o fator mais relevante na

escolha da macro-localização, principalmente no caso da teoria da localização das atividades industriais.

O enfoque dado à teoria da localização industrial nasceu das críticas aos modelos tradicionais de localização que tinham em seu centro um homem econômico, racional e otimizador. De acordo com Saboya (2001), os fatores determinantes da localização, na Teoria Clássica da Localização, são principalmente as matérias-primas (relacionadas com os custos de transporte) e a mão-de-obra.

Aborda-se nesse contexto sobre os principais teóricos e suas contribuições para o entendimento de como os fatores tidos como clássicos podem influenciar a localização industrial e dá-se o enfoque aos modelos clássicos para depois se desenvolver sobre o comportamento da localização industrial.

1.2.1 Modelos clássicos

As teorias clássicas da localização foram desenvolvidas por Von Thünen, Alfred Weber e Walter Christaller.

1.2.1.1 Modelo de Von Thünen

Von Thünen ao tratar a localização industrial usou de pressupostos como um centro de mercado arrodado por uma única região agrícola homogênea que apresenta as mesmas propriedades físicas e todas as direções; os custos de transporte uniforme, em função da distância e preços idênticos na cidade para cada produto, com o objetivo de maximizar a renda dos agentes econômicos (CRUZ, 2004).

Para Thünen, as atividades agrícolas, apesar de distantes dos centros urbanos, se desenvolviam pela maximização da renda da terra. Esta maximização era gerada em função da distância de cada ponto de mercado – teoria da localização da produção agrária.

Outro aspecto abordado por Thünen foi com relação aos custos de transportes, onde defendia que as culturas nobres ocupam os círculos mais próximos ao núcleo central e os anéis externos ficam com as culturas de menor rendimentos. Tais análises foram conhecidas como “Anéis de Thünen” (CRUZ, 2004).

A abordagem de Thünen não se enquadra em referenciar teoricamente a instalação de uma ZPE no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no Estado do Ceará, pelo simples fato de que o desenvolvimento regional dessa área não está ligado às atividades agrárias e, sim, às atividades de expansão industrial e proximidade dos mercados internacionais – clientes.

1.2.1.2 Modelo de Alfred Weber

Weber, como um dos precursores da localização industrial, seguia uma linha dominante extremamente simples:

Os custos de transporte são importantes e decisivos, pelo que a localização mais conveniente será encontrada no ponto em que os custos conjuntos de transporte das matérias-primas vindas das suas várias origens e do de colocação do produto final sejam mínimos. (WEBER *apud* LOPES, 1987, p. 184).

O modelo de Weber centra-se no estudo da localização industrial, com análise dos custos de transporte e nas despesas com deslocamentos de mão-de-obra, que foi denominado por “forças aglomerativas” (CRUZ, 2004).

Dentro da classificação de Weber as forças aglomerativas se demonstram pelos fatores aglomerativo e desaglomerativo, onde o fator aglomerativo indica o ganho para a firma em termos de redução de custos de transporte para a indústria; e o fator desaglomerativo mostra a redução de despesa obtida por uma determinada firma em função da sua distância das outras firmas da mesma indústria estabelecidas (CRUZ, 2004).

Segundo Cruz (2004), os fatores gerais de localização são:

- as despesas com mão-de-obra, com o uso do índice de custos de mão-de-obra - que é a relação desse custo com o peso do produto. Esse fator define o custo dos gastos de fabricação ou custo da mão-de-obra;
- os custos de transporte do produto final e da matéria-prima que estão ligados ao conceito de “índice material” – quociente entre peso da matéria-prima localizada e o peso do produto - e de “peso locacional” – peso total a ser transportado. Esse fator define o lugar onde os custos de transporte são diminuídos, obtendo-se o índice material, que se representa por meio do ganho ou da perda em relação ao peso do material:

$$\text{O índice material} = \frac{\text{peso total dos materiais utilizados para manufaturar o produto}}{\text{peso total do produto}}$$

Segundo dados obtidos pela Enciclopédia Wikipedia (2007), os processos distantes trazidos juntos, tais como a aproximação de uma indústria à sua fonte fornecedora, fazem com que a economia local possa crescer, uma vez que indústrias especializadas ou serviços usados, por empresas maiores, se encontram em áreas de grande aglomeração. Isto não apenas com o objetivo de ter custos mais baixos, mas com a necessidade de encontrar clientes suficientes. Sob o ponto de vista de Cruz (2004) o fator de localização custo de transporte, sintetiza 3 fatores (distância dos recursos naturais, distância dos recursos do mercado e aglomeração de indústrias) em 1 único fator.

Para Weber (apud CRUZ, 2004) os custos de transportes são essenciais para o crescimento da indústria, a preços mais competitivos (minimização dos custos) e para o escoamento da produção para o mercado internacional de forma rápida.

A introdução da localização da indústria é cada vez mais relevante aos mercados globais e às grandes corporações internacionais atuais. Até quando os recursos se esgotam ou os trabalhadores se revoltam, as indústrias se movem para países diferentes mais próximos, o que tenderia haver troca de produtos e mão-de-obra desses países vizinhos.

A condição de “custos reduzidos” é fundamental para a competitividade internacional - o que leva os capitais estrangeiros e nacionais a serem atraídos para instalarem-se em ZPE - não somente pelo custo de transporte, mas por toda redução na cadeia produtiva – inclusive isenção de carga tributária que desonera em muito o produto final.

1.2.1.3 Modelo de Walter Christaller

O modelo de Walter Christaller apresentou a hipótese básica da Teoria dos Lugares Centrais, nos anos de 1930, defendendo que os espaços econômicos tendem a se organizar segundo o princípio da centralidade. Toma-se a centralização como uma tendência natural (CRUZ, 2004).

A contribuição atribuída a ele se refere à parte da teoria da localização no que tange as atividades terciárias: o comércio, os serviços e instituições urbanas (MENDOZA, 1988, apud CRUZ, 2004).

Christaller expõe que os núcleos urbanos fornecem bens e serviços para si mesmo e para outros, e deles também os recebe. Entre esses bens e serviços existem alguns com grande disponibilidade, sendo facilmente encontrados em maior número

de localidades, havendo outros que podem ser encontrados em outras localidades. A este Christaller denomina como “Projeto de Maior Centralidade” (CRUZ, 2004), onde o núcleo é considerado central quando oferecem, além dos bens e serviços encontrados em todos os demais, alguns que não existem naqueles.

Neste modelo, a existência de barreiras naturais e de infra-estrutura adequada de meios de comunicação, segundo Christaller, afigura-se como fundamental para determinar a maior ou menor centralidade de um produto e de uma cidade.

Em nada o modelo encaixa-se como opção das indústrias funcionarem em áreas incentivadas de ZPE. O modelo busca centros urbanos, o que é totalmente contrário a um dos objetivos da ZPE: desenvolvimento de regiões menos favorecidas (interiorização).

1.2.2 Modelos operativos – teoria geral de localização: contribuições de Lösch

A teoria da localização de Weber está fundamentada em quatro premissas básicas: 1) as fontes de matéria-prima: locais conhecidos e limitados; 2) mercados consumidores conhecidos e em número limitado; 3) mercados considerados pontos do espaço geográfico onde estariam concentrados os consumidores; 4) o fator trabalho era móvel e oferta ilimitada a uma dada taxa de salários.

Dessa forma, ressalta Azzoni (1985), a teoria da localização de Weber enfatiza a influência custo de mão-de-obra e renda econômica de custos de transporte.

Continua-se a mesma linha de pensamento, onde Lösch (1954 apud LEMOS, 1988) desenvolveu sua teoria na busca de explicação para o surgimento da hierarquia de cidades. Lösch considera que a partir das localizações, haveria uma tendência ao aparecimento do sistema de lugares centrais. Em seu modelo a formação da área de mercado é devida aos custos de produção em conjunto com os custos de transporte aliados à capacidade de crescimento das economias de escala

que as indústrias passam a gerar. Assim a expansão das firmas favorece a expansão das cidades baseado na geração de economia de escala e custos de transportes. Lösch (1940, apud ALVES; MARTINS; MADRUGA 2001), enveredou, portanto pela procura das localizações ótimas baseadas na concorrência.

Porter (1993, p.900), em sua teoria da localização industrial, define diversos fatores locacionais como responsáveis pelo direcionamento geográfico de investimentos e conseqüentemente da localização da indústria. O Quadro 1 apresenta os fatores mais comuns.

RECURSOS	FATOR
Recursos de conhecimento	Universidades Escolas Técnicas Centros de Pesquisa Centros de Qualificação Profissional
Recursos de força de trabalho e de Relações Trabalhistas	Mão-de-Obra qualificada Ambiente sindical
Recursos Econômicos Financeiros	Capital para investimento e giro Incentivos Fiscais Custo de Matéria Primas e insumos Custo de Mão-de-Obra
Recursos Físicos	Disponibilidade de matérias primas e insumos Localização (Mercado Consumidor)
Recursos de Infra-Estrutura	Transportes Portos Aeroportos Comunicações
Recursos Institucionais e Empresariais	Ações das Instituições Governamentais Articulação Política Ambiente Empresarial

Quadro 1 - Fatores locacionais da localização da indústria

Fonte: Porter (1993, p. 900).

Estes fatores individualmente exercem determinada influência sobre a decisão da localização industrial, e influências em cada setor industrial (PORTER, 1993).

Pela sua importância e por ter representado segundo Alves; Martins; Madruga, (2001, p. 145) “o mais importante referencial do equilíbrio geral no espaço em formação.” August Lösch foi a referência utilizada neste trabalho para a Teoria da Localização Industrial.

O economista protagonizou uma das primeiras tentativas de estabelecer um modelo de equilíbrio geral numa economia dimensional, com endogeneização das

localizações dos produtores. O modelo de equilíbrio geral, como definido por Lösch (1940 apud ALVES; MARTINS; MADRUGA, 2001), encontra-se ligado às suas teorias das regiões e dos sistemas urbanos. Está assentado num conjunto de hipóteses, complexo, que podem ser reunidas em três grupos: a) relativas à estrutura da economia, b) as relacionadas com os comportamentos individuais dos produtores e as relativas à estrutura do espaço.

O Quadro 2 resume e apresenta estas hipóteses do modelo preconizado por Lösch.

Hipóteses	Elementos constituintes
Hipóteses relativas à estrutura da economia	A1. Os mercados são de concorrência monopolística assente na diferenciação dos lugares de produção; A2. O volume de produção de cada produto é função da procura; A3. As elasticidades cruzadas da procura são nulas; A4. O número de bens produzido na economia é fixo.
Hipóteses relativas ao comportamento dos agentes	B1. Os produtores praticam preços não discriminatórios e procuram a maximização do lucro; B2. As curvas de procura de cada produto são homogêneas em todos os pontos do espaço, e o consumidor compra ao vendedor que, no local da sua residência, pratica o preço mais baixo.
Hipóteses relativas à estrutura do espaço	C1. O espaço é bidimensional e circular, sendo as funções de custo de transporte lineares e as tarifas de transporte, de cada produto, previamente fixadas, homogêneas em todo o espaço e independentes das quantidades transportadas; C2. Os recursos necessários à produção de cada bem estão uniformemente distribuídos no espaço, sendo a sua oferta, em qualquer ponto, suficiente para satisfazer a produção; C3. As tecnologias de produção de cada produto estão uniformemente distribuídas no espaço, pelo que as possibilidades de produção são idênticas em qualquer ponto do espaço; C4. Para efeitos do consumo faz-se a distinção entre espaço urbano e espaço rural, sendo que, há igual número de consumidores em cada ponto; C5. A produção distribui-se de forma descontínua, ou seja, a produção de cada bem processar-se-á apenas em alguns pontos do espaço, a serem determinados pelo próprio modelo, sendo que os produtores de cada bem produzem quantidades idênticas. Para cada bem, considera-se uma correspondência biunívoca entre produtores e locais de produção: a cada produtor corresponde um só lugar de produção e a cada lugar de produção corresponde um só produtor

Quadro 2 - As hipóteses do modelo de equilíbrio de Lösch.

Fonte: Adaptado pela autora de Alves; Martins; Madruga (2001).

Para a verificação do equilíbrio geral, se consideram as hipóteses referidas no Quadro 3, Lösch (1940, apud ALVES; MARTINS; MADRUGA, 2001) apresenta

um conjunto de variáveis envolvidas e algumas relações funcionais. Estas variáveis se classificam em exógenas e endógenas e estão apresentadas no Quadro 3.

Variáveis	Descrição
Variáveis Exógenas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Índice representativo dos bens produzidos na economia 2. Índice representativo dos produtores e dos lugares de produção de cada bem 3. Número de fronteiras da área de mercado de cada produtor a função de demanda individual de cada bem; 4. Densidade de consumidores no lugar de localização do produtor do bem e a densidade de consumidores no espaço rural; 5. Área total da economia; 6. Tarifa de transporte de cada bem ($\\$/ton/km$).
Variáveis Endógenas	<ol style="list-style-type: none"> 1. x, y as coordenadas euclidianas de cada ponto do espaço (lugar); 2. Área de mercado do produtor l do bem i; 3. A procura, em volume, do produto i dirigida ao produtor l, que, de acordo com a hipótese A2, corresponde à produção do produtor l; 4. O preço de entrega na n-ésima fronteira da área de mercado do produtor l do bem i (preço CIF); 5. O preço do bem i, à saída da fábrica em l (preço FOB); 6. O custo médio do produto i no produtor l; 7. O lucro do produtor do produtor l do bem i; 8. Li o número de lugares de produção (equivalente ao número de produtores) do bem i;

Quadro 3 - As variáveis do modelo de equilíbrio de Lösch.

Fonte: Adaptado pela autora de Alves; Martins; Madruga (2001).

Ao levar em consideração o conjunto de hipóteses apresentada no Quadro 2, as variáveis do Quadro 3 e um conjunto de funções que relacionam estas variáveis, o modelo de Lösch (1940 apud ALVES; MARTINS; MADRUGA, 2001) determina, a localização que maximiza o lucro de cada empresa, a sua área de mercado e o seu volume de produção. Porque se trata de um modelo de equilíbrio geral, determina, também, o número de empresas a operar em cada mercado setorial.

A minimização da área de mercado, condição que assegura que a área de mercado de cada produtor será mínima vem ao encontro da preocupação de Lösch em minimizar os custos de transporte médios a suportar pelos consumidores, pela maximização das quantidades consumidas de cada produto. Nas palavras de Alves; Martins; Madruga (2001, p. 151): “Não há lucros excedentários nem entrada de novos concorrentes. Das áreas de mercado mínimas resulta o ótimo dos consumidores.”

O modelo acima descrito dá as condições para um equilíbrio geral numa economia de concorrência de monopólio. Torna-se necessário, analisar as hipóteses relativas à estrutura do espaço na sua teoria das regiões e dos sistemas urbanos, que não são equivalentes às definidas no modelo de equilíbrio geral apresentado.

Para realizar o objetivo de minimizar os custos médios globais de transporte e, em conseqüência, tornar ótima a posição dos consumidores, Lössch (1940, apud ALVES; MARTINS; MADRUGA, 2001), sugere áreas de mercado circular. A definição da forma geométrica das áreas de mercado (forma hexagonal) remete para a teoria das regiões de Lössch (regiões complementares) correspondentes às áreas de mercado dos sistemas urbanos.

No modelo de equilíbrio geral, apresentado anteriormente, as hipóteses relativas à estrutura do espaço reduzem o espaço econômico a um espaço euclidiano de duas dimensões. As condições de equilíbrio de Lössch, e a comprovação de que a configuração hexagonal das áreas de mercado vem minimizar os custos de transporte, e apontam para que, dentro de cada mercado, não seja de fato possível deslocar um produtor sem, com isso diminuir o lucro de outro(s) produtor(es) e reduzir a utilidade de alguns consumidores.

Uma segunda análise ao modelo de Lössch, na visão de Alves; Martins; Madruga (2001) é que o autor ao preconizar aglomerações de atividades de diferentes dimensões, contradiz as hipóteses de partida, porque subverte a hipótese da distribuição homogênea dos consumidores no espaço. Como a aglomeração de produtores significa, também, a aglomeração de consumidores e, conseqüentemente, a geração de aglomerações populacionais de dimensões distintas, conduz à situação onde o equilíbrio não é possível nas condições definidas por Lössch.

Esta contradição interna do modelo, nas palavras de Alves; Martins; Madruga (2006, p. 168),

constitui a sua principal potencialidade, ou seja, a de mostrar que, mesmo num espaço homogêneo, a racionalidade econômica dos comportamentos dos agentes conduz à sua heterogeneidade, que significa dizer que a racionalidade econômica na ocupação do espaço não significa homogeneidade do espaço.

Apesar de suas limitações, o modelo de Lösch, tem o mérito de fornecer um quadro de referência de desenvolvimentos posteriores e levanta questões que conduzem a uma consciência mais ampla, para a necessidade de integração entre os campos teóricos, nos textos e pesquisas relativas ao equilíbrio geral do espaço.

Conclui-se que Lösch parte de alguns pressupostos como planície homogênea, igualdade de renda e de gostos entre os consumidores, existência de economia de escala na produção do bem final, população igualmente distribuída por todo território e supõe que as firmas adicionam em seus preços os custos de frete (CRUZ, 2004).

Sua grande contribuição aos estudos sobre desenvolvimento regional é a sua teoria sobre “Sistemas de Cidades” (LOPES, 1987), a partir das hipóteses acima representadas. Ele conseguiu desenvolver uma teoria inovadora pela utilização do raciocínio puramente econômico e substituiu a versão anterior de Weber, que considera exclusivamente o problema da minimização dos custos. Para Lösch, não apenas existe a minimização dos custos como a maximização dos lucros. Sua teoria é considerada entre a teoria de localização parcial e a teoria geral de localização.

O modelo de Lösch implica numa concorrência entre as cidades para suprir produtos na maior área possível. A concentração espacial dessa produção surge como decorrência da ação oposta de duas forças, as economias de escala e os custos de transporte, segundo Lopes (1987). Por outro lado, os acréscimos dos custos de transporte com a distância inviabilizam a concentração total. O equilíbrio estabelecido a partir da contraposição destas forças findará por determinar o grau de concentração da produção.

Sinteticamente, o traço que marca os quatro principais modelos tradicionais da localização produtiva é o papel primordial exercido pelos custos de transporte. Ora explícito em Weber e Christaller na forma de minimização de custos, ora nos modelos de Von Thünen e de Lösch, indiretamente nas considerações de maximização de receita/lucro, os custos associados ao fator transporte desempenham papel fundamental na determinação da localização das atividades econômicas.

De fato, a importância dos custos de transporte na localização abordada pelos modelos clássicos é bastante factível à realidade da época em que foram desenvolvidos. Nesse ponto, Norcliffe (1980) aponta para uma diminuição da utilidade de tais modelos para expressar a realidade locacional das empresas contemporâneas, justamente pelo fato dos custos de transporte perderem importância ao longo dos tempos na participação dos custos totais bem como na influência da localização. Esta perda de importância se demonstra em: aumento do número de empresas que trabalham com produtos de alto valor agregado e, portanto, têm pequena participação dos custos de transporte nos custos totais do produto final; o uso mais eficiente de materiais, em termos de tecnologia de processos, faz com que se reduza a importância das matérias-primas na localização da planta; a possibilidade de substituição de insumos tem frequentemente reduzido restrições de transporte na localização e diminuído sua dependência a determinados insumos e o desenvolvimento de tecnologias associadas ao transporte.

Segundo Norcliffe (1980) tais empresas tornam-se relativamente desenraizadas, onde dependem cada vez menos de matérias-primas localizadas, e sofrem menores influências dos custos de transporte na decisão locacional. Evidentemente, para indústrias consideradas “pesadas”, cujo volume de matérias-primas trabalhado é muito elevado, e para aquelas que se localizam em regiões de fronteira, distantes dos principais centros de consumo, os custos de transporte são ainda de grande relevância.

Na realidade, percebe-se que a versão de Lösch é a que mais se aproxima à localização das indústrias, pela utilização de proximidade do mercado consumidor

ou até das matérias-primas (como exemplo a proximidade estratégica do Porto do Pecém para os mercados Europeu e Americano); a facilidade do transporte (vias de acesso marítimo barato, de acesso rodoviário de trânsito livre e de nova malha ferroviária – características que norteiam o CIPP); a energia elétrica barata e abundante (com expansão dos parques eólicos); a existência de serviço de utilidade pública e as condições climáticas ou uma situação estratégica.

Tudo isso dá teoricamente a condição do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) ser fator motivacional para implantação de uma ZPE no Estado do Ceará nas proximidades na área infra-estrutural que o Complexo oferece.

O principal objetivo do governo do Estado do Ceará, quando da criação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), era promover a desconcentração industrial no espaço do estado, a fim de permitir a expansão do desenvolvimento industrial e econômico e do aproveitamento da força de trabalho.

O aproveitamento da infra-estrutura do CIPP para instalação de uma ZPE atende exatamente às características de “ilhas industriais que formam enclaves dentro do território aduaneiro nacional e que usualmente estão situadas nas imediações de porto e/ou aeroporto internacional” (LUZ, 2003, p. 83). A totalidade da produção destas zonas é normalmente destinada à exportação. Importações de matéria-prima, produtos intermediários e os equipamentos e maquinário necessários à produção não estão sujeitos ao pagamento de tributos aduaneiros. O Porto do Pecém como zona primária atende à essas características e tem um sistema multimodal integrado, com entrepostos dotados de serviços logísticos, para a implantação de uma ZPE.

Desta forma percebe-se que o CIPP integra a política industrial do Estado do Ceará, pela disponibilização de uma infra-estrutura na qual possam instalar-se unidades de produção de siderurgia e de petroquímica – estratégias de desenvolvimento para o estado, com projetos em andamento; termelétrica, parques eólicos e fábrica de geradores – em funcionamento pré-operacional (instalações).

2 COMÉRCIO EXTERIOR E REGIMES ATÍPICOS ESPECIAIS

2.1 Comércio exterior e abertura comercial no Brasil

A década de 90 foi palco de mudanças significativas na política de comércio exterior brasileira. O período se caracterizou por um processo de abertura comercial abrangente, que se iniciou no governo de Fernando Collor de Melo e se estendeu até o governo Fernando Henrique Cardoso. A integração comercial brasileira ocorreu no contexto de uma nova ordem mundial, a globalização, baseada nos moldes do chamado “Novo Regionalismo”, que se caracteriza principalmente pela integração de países através de acordos bilaterais e multilaterais (zonas de livre comércio, uniões aduaneiras e mercados comuns).

De acordo com Averbug (1999), o ritmo do processo de abertura adotado pelo Brasil na segunda metade do século XX foi ditado pela realidade econômica e política de cada momento. O país assumiu posturas ora protecionistas ora mais liberais, de maneira a administrar questões internas como déficits na balança comercial, vulnerabilidade de segmentos industriais, controle de preços, flutuações no câmbio, questões políticas e diplomáticas.

As políticas industriais e de comércio exterior dos três últimos governos – Fernando Collor de Melo, Itamar Franco e Fernando Henrique Cardoso - tiveram como característica mais marcante a abertura gradual e controlada da economia à concorrência internacional. A ocorrência de alguns “acidentes de percurso” – abertura desordenada da economia, com prejuízo para indústria nacional - que impuseram a necessidade de eventuais recuos, não chegou a descaracterizar e comprometer a orientação básica dessa política.

Do ponto de vista da operacionalização da abertura, foram seguidas as lições convencionais: eliminaram-se, num primeiro momento, as barreiras não-tarifárias, onde a responsabilidade pela proteção à indústria ficou unicamente com a tarifa aduaneira; em seguida, foi adotado um sistema de redução gradual das alíquotas, seguido de um esquema previamente acordado com os diversos setores industriais, ao longo de um determinado período de tempo, também objeto de negociações.

Um dos principais pontos do processo de abertura comercial foi a formação do Mercosul, que proporcionou desenvolvimentos essenciais para a economia, como ganhos de escala e especialização, sem um elevado deslocamento da produção local. O fortalecimento do Mercosul constitui ponto crucial para o Brasil, já que negociações em bloco dão ao país mais força para defender seus interesses diante de possíveis pressões exercidas por países mais influentes, principalmente os Estados Unidos, no caso do eventual estabelecimento da Associação de Livre Comércio das Américas (ALCA).

O objetivo, ao final desse processo de abertura não é a redução a zero das tarifas, mas deixá-las num nível médio capaz de proporcionar uma proteção residual adequada à indústria nacional, porém baixa o suficiente para expô-la à concorrência internacional, obrigar as empresas a buscar padrões de eficiência e competitividade, que antes não se incluíam entre as prioridades estratégicas dessa indústria nacional.

2.1.1 A inserção do Brasil no mercado globalizado

Desde o início do governo Fernando Henrique Cardoso (1995 – 2002), tem-se colocado a questão da inserção nacional no processo de globalização no centro do debate político nacional, na busca de compreender no que consiste o processo de globalização.

A análise do pensamento brasileiro sobre a inserção nacional no período chamado de globalização, segundo Pansardi (2002), fundamenta-se numa longa tradição do pensamento político brasileiro sobre as relações, em geral visto sob o prisma da dependência entre o Brasil e seus parceiros estrangeiros. Isto desde o período colonial ao avançar nos anos 20 e 30 em relação ao setor agrário nacional e aos interesses ingleses, passou pelas teorias marxistas ou "para-marxistas" do imperialismo ianque, até chegarem às teorias "dependentivistas" dos anos 60, pela escola "*uspiana*" e as teses do governo Fernando Henrique Cardoso.

O tema do desenvolvimento nacional sempre esteve atrelado à forma com que os autores compreendiam o papel do Brasil no sistema econômico internacional, seja em relação aos debates sobre a prevalência do mercado interno contra a economia de exportação, seja pertinente à discussão sobre protecionismo ou liberalismo, ou industrialização e economia agrária.

Hoje o assunto se contextualiza a partir da incorporação do conceito de globalização, que atualiza o conceito da dependência entre as nações, não mais a partir de centros de poder – teoria do Imperialismo – mas a partir da centralização do mercado. A discussão interna agora passa pela atualização do debate sobre a predominância do mercado interno *versus* mercado externo, através do debate sobre o papel do estado, ou particularmente sobre formas "intervencionistas" (desenvolvimentistas) ou liberais (não-intervencionistas, preponderância da liberdade de mercado) de ação deste.

A inserção do Brasil no contexto internacional encontra-se, portanto, numa área entre os estudos sobre a política brasileira e os estudos sobre as relações internacionais do Brasil. Por isso, o processo de abertura e de integração comercial brasileira na última década do século XX deu-se por empreendimentos de integração, tais como: a implementação do Mercado Comum do Sul (Mercosul), as negociações em torno da formação da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) e, ainda, a aproximação entre o Mercosul e a União Européia (UE). Este grau de abertura e de integração da economia busca maximizar os benefícios e minimizar os custos.

Os estilos de inserção internacional da economia brasileira são convergentes em vários aspectos, como a abertura de mercados, a diversificação dos parceiros comerciais, a regulação de serviços públicos e a participação em projetos regionais de integração. Existem, entretanto, três características divergentes entre os dois estilos, quanto à forma de conciliar o interesse público com a promoção industrial, à estabilidade das regras do jogo e à coerência entre as diversas ações do governo.

Segundo Moreira (1996), na análise da inserção do Brasil no contexto internacional, acredita-se que do período de 1990 até 2002, houve várias mudanças, principalmente na estrutura tarifária do país. A estrutura tarifária do Brasil caracterizou-se, nesse período, pela redundância em toda a cadeia produtiva, decorrente da proliferação de regimes especiais de importações e de barreiras não-tarifárias, e por uma expressiva estabilidade das alíquotas.

Entre 1988 e 1993, no Brasil, realizou-se amplo processo de liberalização comercial no qual se concedeu maior transparência à estrutura de proteção eliminou as principais barreiras não-tarifárias e reduziram-se gradativamente o nível e o grau de proteção da indústria nacional.

Em 1990, foi instituída nova Política Industrial e de Comércio Exterior no Brasil, que extinguiu a maior parte das barreiras não-tarifárias herdadas do período de substituição de importações e definiu um cronograma de redução das tarifas de importação. As reduções se deram gradualmente entre 1990 e 1994, de modo que, no final do período, a tarifa máxima chegou a 40%. Desta forma, a estrutura de proteção tarifária ficou definida em:

- Produtos sem similar nacional, com vantagem comparativa e proteção natural elevada ou *commodities* de baixo valor agregado, com alíquota zero;
- Alíquota de 5% foi aplicada a produtos que já possuíam esse nível tarifário em 1990;

- Os setores intensivos de insumos que possuíam tarifa zero ficaram com tarifas em torno de 10% a 15%;
- A maior parte dos produtos manufaturados recebeu a alíquota de 20%, enquanto as indústrias de química fina, trigo, massas, toca-discos, videocassete e aparelhos de som, alíquota de 30%; e,
- Os setores automobilísticos e de informática teriam proteção nominal de 35% e 40%, respectivamente (BAUMANN et al., 1998).

Com o Plano Real já em vigor, em 1995, e as políticas de integração comercial do Mercosul em andamento, a condução da política de importações passou a se subordinar aos objetivos da estabilização de preços e proteção dos setores mais afetados pela recente abertura o que levou à queda crescente nas alíquotas do imposto de importação (Tabela 1).

Tabela 1 – Imposto de importação.

IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO									
Ano	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Alíquota média simples	32,1	25,2	20,8	16,5	14,0	13,1	13,6	13,8	16,74
Ano	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Alíquota média simples	10,65	12,68	10,81	9,35	8,98	8,24	8,45	8,38	

Fonte: Adaptada pela autora de Baumann et al (1998).

A partir de 1996, observou-se alta nas alíquotas de importação, na tentativa de conter o aumento do déficit em conta corrente devido, entre outros fatores, à estabilidade do real. A análise desagregada das tarifas de importação para o período de 1996 a 1998 mostra que os setores de bens de capital e de matéria-prima sofreram maior aumento entre 1997 e 1998 (Tabela 2).

Tabela 2 – Alíquotas médias das importações brasileiras.

ALÍQUOTAS MÉDIAS DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS				
DESTINAÇÃO ECONÔMICA	1996	1997	1998	1999
Matérias-primas e produtos intermediários	8,97	9,41	12,45	8,89
Bens de Capital	11,97	11,16	16,22	14,15
Bens de Consumo	24,55	25,94	26,67	12,61
Bens de Consumo Duráveis	35,39	37,05	36,78	16,19
Bens de Consumo Não-Duráveis	15,03	14,49	17,02	9,87
Equipamento de Transporte	18,99	19,38	20,60	10,59
Combustíveis e Lubrificantes	11,44	9,06	9,59	5,36
Material de Construção	12,19	13,95	17,43	14,18
Não-Especificado	12,51	11,26	-	-
Total Geral	13,60	13,80	16,74	10,65

Fonte: BRASIL. Secretaria da Receita Federal. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/historico/aduana/importacao>>. Acesso em: 10 jun. 2007.

Em 1998, as exportações caíram 3,5% em razão da crise internacional impulsionada pela crise asiática e pelo menor crescimento do comércio mundial, quando, ao contrário, no início do ano previa-se que as exportações teriam crescimento similar ao de 1997. Como as importações caíram 6,2%, o déficit comercial, em 1998, ficou em US\$ 6,6 bilhões (Tabela 3).

O nível efetivo de proteção à indústria nacional, por destinação econômica, é medido pela alíquota média calculada e pela alíquota média real. A alíquota média calculada é o imposto calculado (resultado da aplicação da alíquota nominal da Tarifa Externa Comum (TEC) a cada mercadoria efetivamente importada) dividido pelo Valor Tributável (base de cálculo do Imposto de Importação). A alíquota média real é o imposto efetivamente pago dividido pelo Valor Tributável.

A partir do ano 2000 o *website* da Receita (<http://www.receita.fazenda.gov.br/Historico/Aduana/Importacao/2000/dezembro/tabelas/tabela90.htm>) passou a informar as alíquotas por Categoria Econômica: alimentos e bebidas, insumos industriais não-especificados, em outra categoria, combustíveis e lubrificantes,

bens de capital, peças e acessórios, bens de capital (exceto equipamentos de transporte). Apresenta também a alíquota média calculada com e sem os efeitos dos acordos internacionais, as quais foram adaptadas na Tabela 1, somente as sem acordos internacionais em conformidade com as demais apresentadas até 1995.

O comportamento da balança comercial na segunda metade da década de 90 foi condicionado, em sua maioria, aos efeitos expansionistas sobre as importações. Outros fatores foram: a liberalização comercial e a estabilização da economia após o lançamento do Plano Real em julho de 1994; o processo de integração no âmbito do Mercosul; o aprofundamento do programa de privatização; a retomada dos investimentos e a própria crise asiática.

Tabela 3 - Balança comercial: exportações e importações (em US\$ milhões).

ANO	EXPORTAÇÕES	IMPORTAÇÕES	SALDO DA BALANÇA COMERCIAL
1988	33.789	14.605	19.184
1989	34.383	18.263	16.120
1990	31.414	20.661	10.753
1991	31.620	21.041	10.759
1992	35.793	20.554	15.239
1993	38.597	25.480	13.117
1994	43.544	32.701	10.843
1995	46.506	49.859	(3.353)
1996	47.746	53.345	(5.599)
1997	52.994	59.747	(6.752)
1998	51.139	57.763	(6.623)
1999	48.011	49.294	(1.283)
2000	55.085	55.838	(752)
2001	58.222	55.572	2.650
2002	60.361	47.241	13.120
2003	73.084	48.291	24.793
2004	96.475	62.835	33.640
2005	118.308	73.606	44.702
2006	137.470	91.384	46.086

Fonte: MDIC – Sistema Alice Web – Disponível em: <http://www.aliceweb.mdic.gov.br>. Acesso em: 10 de jun.2007.

O Brasil, do período de 1999 a 2001, viveu um momento em que as transformações impostas por esse modelo global começaram a ser discutidas de forma mais clara. A busca da estabilização da economia e a estrutura fechada dos

mercados impediam que essa globalização se concretizasse de forma saudável em países emergentes. Porém, atualmente é a questão central no debate político e econômico da sociedade. A polarização entre governo e oposição reflete isso. De um lado, os defensores de uma integração incondicional a esse novo espaço institucional. Do outro, os que negam os benefícios da globalização e defendem umas economias fechadas, voltadas para dentro. Esta vertente defende que a integração de uma economia como a brasileira a este mundo global não é do interesse da sociedade.

Em 2002, o Brasil apresentou um fraco desempenho em conseqüência ao agravamento da conjuntura internacional e das dificuldades enfrentadas internamente. Isso se deveu aos riscos de contágio da crise Argentina; à redução dos fluxos financeiros internacionais, ao agravamento da conjuntura internacional; às incertezas quanto aos resultados das eleições presidenciais; à deterioração das expectativas internas; à elevação da taxa de câmbio; ao crescimento da inflação e, ainda, à expansão da elevada volatilidade na cotação dos ativos financeiros.

De 2003 a 2006 o Brasil tem apresentado evolução nos volumes de exportação com saldos significativos na Balança Comercial. O maior valor foi de US\$ 137.470 bilhões em 2006, com saldo de US\$ 46.086 bilhões.

A Tabela 4 demonstra os resultados atuais da Balança Comercial brasileira, referente aos meses de janeiro/março de 2007, segundo informações publicadas no *site* Alice, disponível em: <<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/default.asp>>, acessado em: 27 mar. 2007.

Tabela 4 - Balança comercial brasileira – janeiro a março de 2007.

Período	Dias úteis	EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO		Saldo
		Valor	Média p/ dia útil	Valor	Média p/ dia útil	
MARÇO (4ª.Semana)	17	9.835	570,5	7.483	440,1	2.353
1ª. Semana (01 a 04)	2	1.222	611,0	1.003	501,5	219
2ª. Semana (05 a 11)	5	2.871	574,2	2.101	420,2	770
3ª. Semana (12 a 18)	5	2.672	552,4	2.056	411,2	706
4ª. Semana (19 a 25)	5	2.980	596,0	2.322	464,4	658
Acumulado no ano (Jan.a Mar)	57	30.900	542,1	23.178	406,6	7.722
Janeiro/2007	22	10.961	498,2	8.470	385,0	2.491
Fevereiro/2007	18	10.104	561,3	7.226	401,4	2.878
Março/2007	17	9.835	578,5	7.482	440,10	2.353
Março/2006	23	11.366	494,2	7.732	336,2	3.634
Var. % Mar.-2007/Fev./2007	--	--	17,1	--	30,9	--
Var. % Mar./2007/Fev./2007	--	--	3,1	--	9,6	--
Jan./Mar/2007 (4ª semana)	57	30.900	542,1	23.178	406,6	7.722
Jan.Mar./2006 (4ª semana)	58	27.112	467,4	18.476	318,6	8.636
Var. % Jan./Mar. 2007/2006	--	14,0	16,0	25,4	27,7	--

Março/2007: 22 dias úteis; fevereiro/2007: 18 dias úteis; março/2006: 23 dias úteis.

Fonte: SECEX/MDIC- Acesso em: 08 jun.2007.

Pela análise dos dados da Tabela 4, verifica-se um aumento de 14% das exportações do trimestre jan./mar. 2007 em relação ao mesmo período de 2006, e um aumento de 25,4% nas importações do mesmo período, denota-se uma diminuição no resultado da Balança Comercial, com saldo de US\$7.722 bilhões em 2007 contra US\$8.636 bilhões de 2006.

2.2 Comércio exterior e estrutura institucional brasileira

A estrutura institucional do Brasil dentro do comércio exterior, segundo Ratti (2006, p.215-234), está distribuída conforme organograma apresentado na Figura 1, dependendo do tipo de mercadoria podem ter outros organismos intervenientes.

Estrutura Institucional do Comércio Exterior

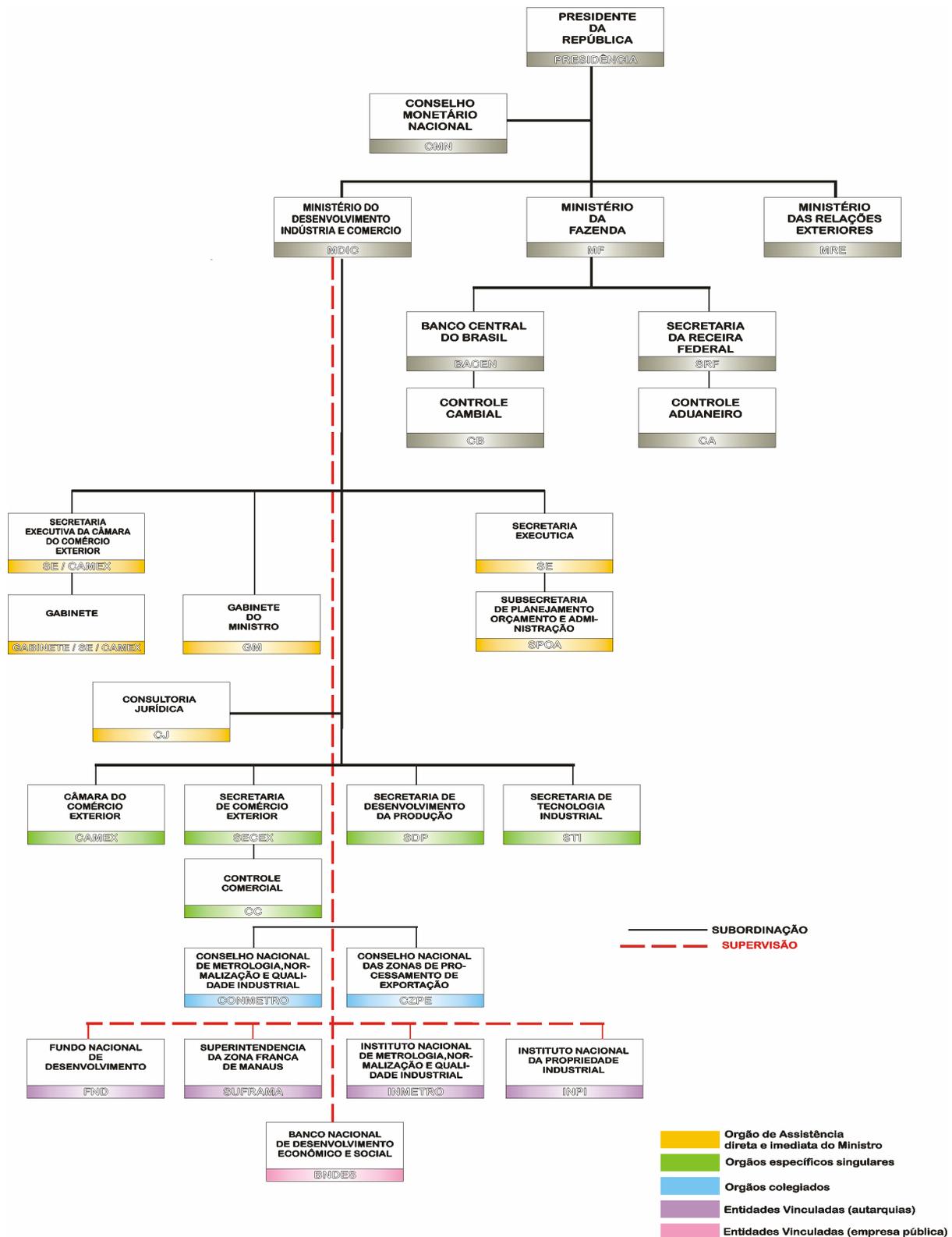


Figura 1: Estrutura institucional do comércio exterior.

Fonte: Figura adaptada do MDIC – Sistema Alice Web -

<<http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/ministerio/ministerio/organogramas.php>> Acesso em: 17 jun. 2007.

2.3 Regimes aduaneiros aplicados em áreas especiais

Dentre as estruturas existentes, para a concretização das ações de comércio exterior, os regimes aduaneiros são classificados em: Regimes Aduaneiros Especiais e Regimes Aduaneiros Aplicados em Áreas Especiais. Neste trabalho, cabe evidenciar somente os regimes aduaneiros aplicados em áreas especiais – onde se apresenta a Zona de Processamento de Exportação, como um tipo de regime em área especial.

Os Regimes Aduaneiros Aplicados em Áreas Especiais (RAAAE) são regimes extraordinários, que fazem parte dos regimes econômicos. Visam conceder tratamentos aduaneiros diferenciados a nível de tributação e de despacho, para determinadas áreas da região, ou para determinadas atividades econômicas. São “Regimes Aduaneiros Aplicados em Áreas Especiais” pelo novo regulamento:

- Zona Franca de Manaus - ZFM (art. 452 a 463);
- Amazônia Ocidental (art. 464 a 467);
- Entrepasto Internacional da ZFM (art. 468 a 471);
- Áreas de Livre Comércio - ALC (art. 472 a 481).

As características dos regimes de áreas especiais são: atender ao desenvolvimento de pólos econômicos regionais e a suspensão do crédito tributário na admissão e isenção na aplicação ou uso para fins determinado.

2.3.1 Zona Franca de Manaus (ZFM)

A ZFM é uma área de livre comércio de importação e de exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar, no interior da Amazônia, um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento.

O objetivo da ZFM é criar um pólo de desenvolvimento na região amazônica através do comércio de produtos importados e da implantação gradativa de um moderno parque industrial, com indústrias voltadas para atender não só à região, mas também e principalmente os grandes centros consumidores. É administrada pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), que tem personalidade jurídica e patrimônio próprio, vinculado à Secretaria do Planejamento e Orçamento (GRANZOTTO, 2002).

Desde sua implantação, a Zona Franca tem sido contemplada com incentivos fiscais na área federal, estadual e municipal. Os incentivos fiscais possibilitam seu crescimento e a própria existência. É isenta do Imposto de Importação e do Imposto sobre os Produtos Industrializados à entrada na ZFM de mercadorias estrangeiras destinadas (GRANZOTTO, 2002, p.30):

- a) A seu consumo interno;
- b) À industrialização em qualquer grau, inclusive beneficiamento;
- c) À pesca e à agropecuária;
- d) À instalação e operação de indústrias e serviços de qualquer natureza;
- e) À estocagem para reexportação

Não há isenção para armas e munições; fumo; bebidas alcoólicas; automóveis de passageiros; produtos de perfumaria ou de toucador; preparados e preparação cosméticas, exceto quando destinados, exclusivamente, a consumo interno na ZFM, ou quando forem produzidos com utilização de matérias-primas da fauna e flora regionais, em conformidade com o processo produtivo básico. São isentas do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI) todas as mercadorias produzidas na ZFM, quer se destinem ao seu consumo interno, quer à comercialização em qualquer ponto do território nacional.

Pelo Decreto-lei n.º356/68, foram estendidos às áreas pioneiras, zonas de fronteira e outras localidades da Amazônia Ocidental (Amazônia, Acre, Rondônia, Roraima), os benefícios fiscais referentes aos bens e mercadorias recebidos, oriundos, beneficiados ou fabricados na ZFM, para utilização e consumo interno naquelas áreas.

As mercadorias de origem nacional ou estrangeira, ao saírem da ZFM para outros pontos do território nacional, serão submetidas a um dos seguintes tratamentos tributários (GANZOTTO, 2000, p.17-19):

- a) Pagamento de todos os impostos exigíveis na importação, mediante a apresentação de Declaração de Importação/Internação-ZFM, quando se tratar de internação de mercadorias estrangeiras admitidas na ZFM;
- b) Redução do Imposto de Importação, calculado mediante a aplicação de coeficiente de redução e isenção do IPI, com a apresentação de Declaração de Importação/Internação-ZFM-PI, quando se tratar da internação de produtos industrializados na ZFM com a utilização de insumos estrangeiros;
- c) Isenção do IPI, quando se tratar da internação de produtos industrializados na ZFM com insumos 100% nacionais, mediante requerimento, acompanhado de nota fiscal;
- d) Pagamento ou não do IPI, conforme o caso, quando se tratar da internação de mercadorias nacionais produzidas fora da ZFM, mediante a simples apresentação da nota fiscal. O pagamento ficará condicionado ao tempo de permanência da mercadoria na ZFM (prazo para isenção: 3 anos);
- e) Sem o pagamento dos impostos nas hipóteses com isenção, quando se tratar de bagagem de viajante que saia da ZFM, no limite de isenção (cota) estabelecido pela legislação; e com suspensão, quando se tratar da saída de produtos compreendidos na pauta interministerial, destinados à Amazônia Ocidental. Essas mercadorias, quando não incluídas na pauta interministerial, estarão sujeitas às regras estabelecidas para as internações no restante do país. As mercadorias importadas sob o regime instituído pelo Decreto-lei nº 288/67 podem ser remetidas para qualquer ponto do território nacional, com suspensão de tributos. Por exemplo: produtos manufaturados e acabados para conserto, reparo ou restauração; componentes remetidos por empresa industrial para a produção de máquinas e equipamentos destinados à utilização na ZFM; equipamentos de músicos, jornalistas, fotógrafos, cinegrafistas ou outros profissionais residentes na ZFM e que dela saíam em missão de trabalho.

O deferimento do pedido de saída temporária está condicionado à apresentação de termo de responsabilidade, em que o interessado se comprometa a fazer retornar os bens a ZFM, no prazo estabelecido, não superior a seis meses, podendo ser prorrogado por até igual prazo.

Na ZFM compete às alfândegas do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes e do porto de Manaus o controle e a fiscalização da entrada e da saída de mercadorias importadas, bem como da saída de qualquer mercadoria com destino ao exterior ou ao restante do Território Nacional. O art. 39 do Decreto-lei n.º 288/67 dispõe que

será considerado contrabando a saída de mercadoria da ZFM sem a autorização legal expedida pelas autoridades competentes.

2.3.2 Área de Livre Comércio (ALC)

Constituem áreas de livre comércio (ALC), de importação e exportação, aquelas que, sob regime especial, são criadas por lei com a finalidade de promover o desenvolvimento de regiões fronteiriças específicas da Região Norte do Brasil e de incrementar as relações bilaterais com os países vizinhos, segundo a política de integração latino-americana. A legislação da Zona Franca de Manaus aplica-se às áreas de livre comércio, que estão sob a administração da SUFRAMA. Já foram criadas ALC's nos municípios de Tabatinga/AM, Guajará-Mirim/RO, Pacaraima e Bonfim/RR, Macapá e Santana/AP e Brasília e Cruzeiro do Sul/AC (RATTI, 2006, p.394).

2.3.3 Zona de Processamento de Exportação: modelos internacionais e propostas nacionais

Existe uma relação direta entre a ZFM e as ZPE's, uma vez que as ZPE's se constituem um tipo particular de zona franca, composta por uma parte comercial (o centro comercial urbano) e uma parte industrial (o distrito industrial de Manaus). Apesar de pertencerem à mesma família, existem diferenças essenciais entre as ZPE'S e a ZFM, dentre elas: a característica da ZPE ter um sistema cambial dolarizado e a ZFM ter um sistema de conversão em moeda nacional; a ZPE se desenvolve, principalmente, no comércio internacional e a ZFM se desenvolve no comércio nacional e também no internacional e, ainda, que na ZPE são dispensadas licenças prévias e burocracias cambiais e na ZFM existe controle rigoroso sob as operações com o comércio exterior.

Dentro do contexto brasileiro, as ZPE's podem ser caracterizadas como zonas francas industriais fechadas que é uma categoria genérica na qual podem ser incluídas quase duas dezenas de denominações distintas, utilizadas por diferentes países, para designar áreas especiais onde não se aplicam as regulamentações e os gravames aduaneiros normais da economia. As mercadorias que nelas transitam (ou nelas são produzidas) são consideradas como não tendo ingressado (ou não tendo sido produzidas) no território aduaneiro do país (GRANZOTTO, 2002).

A ZPE caracteriza-se como uma área de livre comércio especialmente delimitada. É destinada à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados exclusivamente no exterior. As empresas têm regime aduaneiro e cambial especial. Os assuntos relacionados às ZPE's no Brasil são de responsabilidade do Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação, criado pelo Decreto-Lei n.º2.452, de 29/07/88. É composto pelos Ministérios do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; da Fazenda; do Planejamento e Orçamento e, por fim, do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal.

Não serão autorizados, neste regime (salvo com autorização do Conselho de Segurança Nacional), munições, artefatos e outros materiais não considerados de emprego militar (salvo com autorização do Conselho que supervisiona este regime); material radioativo (exceto com prévia anuência da Comissão Nacional de Energia Nuclear); e petróleo e seus derivados, lubrificantes e combustíveis, sujeitos ao controle do Conselho Nacional do Petróleo.

A empresa instalada neste regime não poderá constituir filial em nome individual, nem participar do capital ou possuir ações ou cotas de outra empresa localizada fora desta área. As importações e exportações de empresa autorizada a operar neste regime gozarão de isenção dos Impostos de Importação (II); sobre Produtos Industrializados (IPI); Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS); Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM); e Imposto Sobre Operações de Crédito (IOC).

As vendas de bens para empresa localizada nesta área, com cobertura cambial, têm mesmo tratamento fiscal, cambial, creditício e administrativo aplicável às exportações. A internação de mercadoria produzida nesta área se sujeita ao mesmo tratamento administrativo e cambial das importações. O prazo de funcionamento é de até 20 (vinte) anos, prorrogável por mais 20 (vinte) anos.

Segundo o Ganzotto (2002), as ZPE's brasileiras caracterizam-se como zonas francas industriais fechadas. Em alguns Estados elas são públicas (totalmente pertencentes ao governo estadual); em outros, privadas (foram licitadas e passadas a grupos privados); e, na maioria dos casos, mistas (pertencentes aos governos estadual e municipal, associados a grupos privados).

A ZPE pode ser utilizada para viabilizar o aumento das exportações do Estado do Ceará. A realização de gastos mínimos no mercado doméstico; o livre acesso ao desenvolvimento tecnológico de máquinas e insumos importados; a isenção de impostos indiretos e a liberdade cambial são condições favoráveis para o aproveitamento da ZPE no atingimento dos objetivos de equilíbrio no balanço de pagamentos, de empregabilidade e de desenvolvimento do Estado.

Dentro deste contexto, de comércio exterior, os impactos dos grandes programas estruturantes no Estado do Ceará pressionam cada vez mais pela aceleração do processo de melhoria do desempenho do setor de transportes e de comércio exterior. Exemplos disto são: o forte surto de industrialização, particularmente no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP); a implantação de grandes projetos industriais e a garantia de oferta de água (Projeto Agropolos), de energia e de comunicação para atender as expectativas econômicas e sociais do governo estadual em parceria com o governo federal.

Na colocação supracitada no parágrafo anterior é fundamental ver o Ceará como um Estado que apresentou significativos progressos nos últimos anos. Suas dimensões social de infra-estrutura e economia contribuem juntamente com sua posição geográfica estratégica (próxima aos grandes mercados consumidores e

exportadores, como os Estados Unidos e a Europa) para apresentar vantagens consideráveis no comércio internacional viabilizado pela criação de uma ZPE.

A Zona de Processamento de Exportação (ZPE), de acordo com o parágrafo único do artigo 1º do Decreto n.º 2.452, de 29/07/88, caracteriza-se como “uma área de livre comércio especialmente delimitada. É destinada à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados exclusivamente no exterior”. As empresas nela instaladas gozam de um regime especial aduaneiro, cambial, fiscal, tributário e administrativo. Este tratamento diferenciado permite a competitividade nos mercados internacionais, principalmente com produtos de outras Zonas de Processamento de Exportação. Por isso considera-se a ZPE um mecanismo compatível e complementar à estratégia de competitividade das empresas industriais em novos mercados.

Nelas se desenvolvem algumas liberalizações especialmente localizadas, válidas para uma área perfeitamente delimitada (em contraposição à estratégia de abertura genérica, estendida a todo o território nacional), imediata (e não operada ao longo de determinado período de tempo) e completa (as tarifas de importação e os procedimentos burocráticos são eliminados).

As ZPE's produzem imediata e completa abertura necessária para viabilizar determinadas atividades e atrair investimentos que não poderão esperar (sob o risco de perdê-los) a conclusão de uma liberalização que não tem prazo para se completar. É o caso típico da atração de grandes produtores de componentes eletroeletrônicos, que tanto preocupa o governo brasileiro, e que seria naturalmente viabilizada com as ZPE's.

Segundo Braga (1999), com a ZPE viabilizam-se investimentos, ao mesmo tempo em que se dedicam, sem pressa, a remover/reduzir as ineficiências estruturais da economia e avalia-se, com cuidado, a continuidade da estratégia de redução das tarifas aduaneiras, que poderia seguir o ritmo negociado no âmbito dos acordos regionais (MERCOSUL e UE são, respectivamente, blocos econômicos

Mercado Comum do Sul e União Européia, e a ALCA é uma Área de Livre Comércio das Américas) de que o país participa ou planeja participar, sem que essa demora atrapalhe a política de exportação.

Os países do sudeste asiático foram os primeiros a perceber, no início dos anos 70, que poderiam, através da criação das ZPE's, promover uma liberalização comercial imediata, localizada e controlada, em vez de se lançar a uma liberalização uniforme, generalizada e precipitada, para alcançar todos os produtos e setores econômicos. Já o Brasil viveu esta segunda alternativa, o que tem levado tempo e produzido várias implicações indesejáveis no curto prazo.

Os países asiáticos puderam criar incentivos para fomentar suas exportações industriais, simultaneamente à implementação de um processo cauteloso e controlado de abertura de suas economias. Eles perceberam que era possível promover a "*export-driven industrialization*" ao permitir às suas empresas o livre acesso a máquinas e insumos importados, sem ter que eliminar as barreiras às importações em todo o Território Nacional (BAUMANN, 2003).

Ao longo dos últimos 20 anos, sucessivas missões técnicas brasileiras foram enviadas para aprender as boas lições da experiência dos países asiáticos, relativamente à sua política industrial e de comércio exterior. Surpreendentemente, a mais importante delas simplesmente não foi apreendida ou sequer percebida.

Analisar os modelos nacionais e internacionais das ZPE's faz-se necessário não somente para verificação de experiências, como para aplicação dos mesmos quando da necessidade de expansão das exportações brasileiras, especialmente apontado neste trabalho o Estado do Ceará - considerado privilegiado por sua posição geográfica estratégica para alcançar os países da Europa e dos Estados Unidos, facilita-se ao comércio exterior e ao desenvolvimento do turismo.

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), localizado no litoral oeste do Estado do Ceará, a cerca de 60 km por rodovia da capital, Fortaleza, no

Distrito do Pecém, no município de São Gonçalo do Amarante, tem sido o local estrategicamente desenvolvido para receber uma ZPE. Sua área total corresponde à 336km² – o equivalente ao município de Fortaleza (CEARÁPORTOS, 2002).

O Estado do Ceará coloca-se numa posição logística favorável para a implantação de uma ZPE, em relação a outros Estados, uma vez que possui características singulares de:

- Rodovias federais: BR-222 que liga as instalações portuárias do Pecém à Fortaleza e Fortaleza à Região Norte do Estado e aos Estados do Piauí e do Maranhão e a BR-116 que interliga Fortaleza aos Estados do Sul do Brasil, pelo anel viário – que serve de interligação entre as BR-222 e BR-116 – e via interligação entre o CIPP e os Distritos Industriais do Ceará de Maracanaú, Horizonte, Pacatuba e Eusébio (CEARÁPORTOS, 2002);
- Rodovia estadual: CE-422 é conhecida por Via Portuária, com 20 km de extensão e 12m de largura, interliga a BR-222 às instalações portuárias. Essa via e a BR-222 são as principais vias de escoamento de tráfego de veículos de carga que têm origem ou destinam nas instalações do terminal (CEARÁPORTOS, 2002);
- Acesso ferroviário é feito através de ramal com 22 km de extensão, derivado da Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), que interliga Fortaleza a Teresina. Esse ramal atravessa a zona industrial do CIPP, paralelamente à Via Portuária (CE-422) e tende sentido ao Terminal Portuário do Pecém quanto às indústrias localizadas no Complexo (CEARÁPORTOS, 2002);
- Acesso marítimo é excelente por tratar-se de um terminal em águas profundas, onde não há necessidade de constantes drenagens – o que contribui para diminuir os custos de operação e manutenção (CEARÁPORTOS, 2002).

A definição de ZPE para os países tem nomenclaturas diferentes – existem quase duas dezenas de denominações distintas - porém, se definem por áreas especiais onde não se aplicam as regulamentações e os gravames aduaneiros normais da economia.

De acordo com Braga (1999), as ZPE's são classificadas em públicas ou privadas e em fechadas (isoladas por cerca, quando próximas a centros urbanos servidos com múltiplas vias de acesso) ou abertas (normalmente em áreas remotas e atrasadas, onde as distâncias e a precariedade da infra-estrutura tornam dispensáveis, para efeito de controle aduaneiro, o cercamento da área). As ZPE's abertas estão mais fortemente associadas a políticas de desenvolvimento regional e, por isso, costumam oferecer incentivos mais amplos, de modo a compensar maiores desvantagens locais.

No contexto internacional, as ZPE's ou "*Export Processing Zones*" ou, ainda, "*Foreign Trade Zones*", são definidas da mesma forma do contexto nacional, ou seja, são áreas espacialmente localizadas; imediata – não operada ao longo de um determinado tempo – e completa – as tarifas são reduzidas a zero.

Os Estados Unidos e o México são apontados como os países mais ativos na utilização de ZPE, porém na Ásia estão localizadas as que têm maior repercussão mundial. Atualmente seu papel estratégico diminuiu, ou seja, não foram criadas outras ZPE's na Ásia, porque a utilização de políticas mais gerais e abrangentes tornou suas estruturas industriais mais parecidas com o regime proporcionado pelas ZPE's, ao assumir um novo conceito de "*Export Processing Country*" (País de Processamento de Exportação). Isso, obviamente, não tornou desnecessárias as suas ZPE's, mas elas passaram a "se confundir na paisagem do país".

No Brasil, desde 1988 – com a aprovação do Decreto-Lei nº 2.452, foram concedidas 17 autorizações para criação de ZPE, sendo estas em: Barcarena (PA), São Luiz (MA), Paranaíba (PI), Fortaleza (CE), Natal (RN), João Pessoa (PB), Suape (PE), Aracajú (SE), Ilhéus (BA), Vila Velha (ES), Itaguaí (RJ), Teófilo

Otoni (MG), Imbituba (SC), Rio Grande (RS), Araguaína (TO), Cáceres (MT) e Corumbá (MS). As ZPE's de Rio Grande, Imbituba, Araguaína e Teófilo Otoni já estão com as obras de infra-estrutura prontas, sendo que as duas primeiras, respectivamente, já estão mais avançadas em implementar uma promoção de investimentos mais agressiva e tem projetos industriais aprovados pelo Conselho Nacional de Zonas de Processamento de Exportação (CZPE): um de calçados, outro de móveis e um terceiro de equipamentos eletrônicos de segurança (ZPE de Imbituba/SC).

Dados de 2002, de acordo com as análises realizadas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), demonstram o avanço das ZPE's ou zonas semelhantes no mundo, com atualmente cerca de três mil (BRAGA, 2002): (Tabela 5).

Tabela 5 - Crescimento das zonas de processamento de exportação no mundo.

DISCRIMINAÇÃO	ANOS				
	1976	1986	1995	1997	2002
Número de países com ZPE	25	47	73	93	116
Número de ZPE	79	176	500	845	3.000
Número de empregados (milhões)	**	**	**	22,5	37
- China	**	**	**	18	30
- Outros países	0,8	1,9	**	4,5	7

Fonte: *Internacional Labour Office* (ILO), 2003.

** - não disponível

O número de empregados, que era de 22,5 milhões em 1997, saltou para 37 milhões em 2002, dos quais 30 milhões somente na China. Este país opera mais de duas mil zonas francas de diversos tipos (zonas econômicas especiais, zonas de desenvolvimento econômico e tecnológico, ZPE e zonas de fronteira – dados de 2002, da ILO).

2.3.3.1 Modelos internacionais

A experiência internacional mostra que os países mais bem sucedidos na exportação recorrem extensivamente a um instrumento concebido especialmente para atrair empresas estrangeiras para exportar a partir de seus territórios, e simultaneamente assegurar às empresas nacionais condições competitivas comparáveis às que dispõem seus concorrentes no mercado internacional – que são as “zonas francas industriais” ou “zonas de processamento de exportação (ZPE)”.

Segundo relatório divulgado em 1999 pela *International Labour Organization* (ILO – conhecida no Brasil como Organização Internacional do Trabalho que agencia de forma multilateral questões especializadas com o trabalho), havia naquele ano mais de 850 zonas francas no mundo, as quais davam emprego acerca de 27 milhões de pessoas. Os Estados Unidos e o México eram apontados como os países mais ativos na utilização desse mecanismo.

De acordo com o “*U.S. Foreign-Trade Zones Board*”, havia nos Estados Unidos, em 1999, 121 “*foreign-trade zones*” (FTZ – nomenclatura de Zona de Processamento de Exportação, nos Estados Unidos) em operação e mais 210 “*subzones*” (que são empresas isoladas com o nome de FTZ). Ao todo, usavam o programa 2.820 empresas, que davam emprego a 340.000 pessoas. Essas empresas movimentaram US\$ 173,1 bilhões e exportaram US\$ 16,8 bilhões naquele ano. O mecanismo é utilizado principalmente por refinarias de petróleo, empresas automobilísticas, de produtos e componentes eletrônicos, e de máquinas e equipamentos.

No México, havia, em 1999, segundo informações da ILO (OIT), 107 “*parques industriales*”, onde estavam instaladas 4.420 empresas “maquiladoras”. As “maquiladoras” são empresas, introduzidas pelo NAFTA (Acordo Norte-Americano entre os países do México, Canadá e EUA), instaladas no México, imunes às leis trabalhistas – segundo a ONU essas empresas são as que mais empregam mão-de-obra infantil no planeta, com 5 milhões de crianças menores de

14 anos (WEISSHEIMER, 2003).

Em 2000, empregavam 1,3 milhão de trabalhadores, com 4.804 empresas “maquiladoras”. Segundo dados obtidos na Enciclopédia Wikipedia, em 2006, as empresas “maquiladoras” fornecem emprego para 1,2 milhão de trabalhadores; respondem por 45% das exportações do México e, apesar do declínio de empresas em 2002, ainda representam mais de 3.000 empresas, espalhadas pelo país. A indústria maquiladora é o setor que mais contribui, hoje, para a entrada de divisas no México, uma vez que ultrapassa o petróleo e o turismo. Hoje, as “maquilas” mexicanas exportam, sozinhas, o equivalente a todas as exportações brasileiras e têm importantes contribuições para o desenvolvimento tecnológico, especialmente nos setores eletroeletrônicos, automotivos, têxteis e de vestuário, além de induzir o desenvolvimento de várias regiões do país, e não somente da faixa de fronteira, onde o processo se iniciou.

Na Europa, existem 31 zonas francas, sendo: 8 na Alemanha, 8 no Reino Unido, 5 na Suécia, 3 na Espanha, 2 na Itália, 2 na Grécia, 1 em Portugal, 1 na Dinamarca e 1 na Finlândia. Há, ainda, 220 “depósitos francos” (recinto alfandegado instalado no porto), que oferecem facilidades semelhantes às das zonas francas, de acordo com os dados da OIT.

Na Comunidade Andina havia, em 2001, 40 “zonas francas”, sendo 15 na Bolívia, 12 na Colômbia, 6 no Equador, 4 no Peru e 3 na Venezuela, de acordo com os dados da “*Secretaria General de la Comunidad Andina*”.

De acordo com os dados fornecidos pelos organismos encarregados das zonas francas, em cada país, os parceiros do MERCOSUL possuem 15 zonas francas, sendo: 5 zonas francas na Argentina, em funcionamento (há, porém, um total de 27 zonas francas aprovadas por uma lei de 1997), 9 no Uruguai, 1 no Paraguai, a de Ciudad del Este (mas tem uma “*ley de maquila*” de 1997, que transforma todo o território paraguaio em “zona franca”).

As zonas francas do Sudeste Asiático são consideradas como das mais bem

sucedidas, especialmente as da Coreia do Sul (as 2 principais), e de Taiwan (as 4 principais). As Filipinas têm 142 zonas francas, que são responsáveis por mais da metade das exportações do país. A Índia, a Indonésia, o Paquistão e Bangladesh também têm zonas francas.

O exemplo mais expressivo de zona franca vem sendo dado pelas “*special economic zones*” (SEZ) da China, ou seja, são “zonas especiais” criadas em 1978. As SEZ, que eram 4 inicialmente, logo se expandiram por várias cidades litorâneas, e já são mais de 2000, segundo dados da ILO, em 2002. Elas constituem, reconhecidamente, o principal fator responsável pelo extraordinário crescimento econômico médio anual de 10%, que a China apresentou nos últimos 20 anos, segundo dados da KPMG.

Nesse período, as exportações chinesas cresceram 25 vezes, passou de US\$ 10 bilhões para US\$ 250 bilhões. Só para efeito de comparação, na mesma época, as exportações brasileiras aumentaram de US\$ 12 bilhões para US\$ 55 bilhões, ou seja, um crescimento de menos de seis vezes.

Para a *Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry* – Federação Indiana da Câmara de Comércio e Indústria - o modelo chinês encontrou seguidores em vários lugares, como a Índia e os países do Leste Europeu (Rússia, Ucrânia e Polônia, principalmente). As 10 ZPE's do tipo convencional que a Índia criou desde os anos 60 estão desde 2000 flexibilizadas para permitir a venda de produtos no mercado doméstico (quando recebem o tratamento de uma importação normal) e também desobrigou as empresas de alcançarem níveis mínimos de valor adicionado local, desde que apresentem ganhos líquidos positivos de divisas estrangeiras.

Além das ZPE's localizadas na Índia existem zonas francas que têm parte de suas características semelhantes às ZPE's, em vários países africanos, do Oriente Médio, e na Austrália. O Canadá iniciou em 2002 o funcionamento da *Montréal Foreign Trade Zone*, onde a Bombardier fabrica novos jatos regionais e tem criado 1.700 novos empregos.

Instituições internacionais, como o *World Bank*, a *United Nations Industrial Development Organization* (UNIDO – Organização Unida do Desenvolvimento Industrial das Nações trabalha com governos, associações de negócios e companhias individuais para resolver problemas industriais), a *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD - Conferência Unida das Nações sobre o Comércio e o Desenvolvimento) e a *International Labour Organization* (ILO) têm desempenhado um importante papel na criação e na legitimação do conceito e no estabelecimento de ZPE.

A UNIDO estimulou a criação da *World Export Processing Zones Association* (WEPZA), em Flagstaff, EUA, que congrega as ZPE'S do mundo inteiro. A organização chegou a financiar a elaboração de um importante estudo sobre as ZPE's brasileiras. A UNCTAD, por sua vez, apoiou a criação da *Fédération Mondiale des Zones Franches* (FEMOZA – Federação Mundial de Zonas Livres), em Genebra, Suíça. A UNCTAD e o *World Bank* têm promovido inúmeros estudos sobre custos, benefícios e vantagens dessas zonas. A ILO, por seu turno, tem formulado recomendações sobre políticas trabalhistas nas ZPE's.

De acordo com documento divulgado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), as ZPE's davam, em 1999, emprego a cerca de 27 milhões de pessoas (BRAGA, 1999). Os Estados Unidos (operam com mais de 300 ZPE's) e o México (implantou 107 parques industriais, onde estão as empresas “maquiladoras”) são apontados como os países mais ativos na utilização de ZPE.

Nas ZPE's internacionais percebe-se que não existem zonas francas industriais estritamente comparáveis, pois cada país utiliza pacotes de incentivos mais adequados à sua situação concreta e aos objetivos que se propõe a alcançar.

As experiências internacionais são apresentadas geralmente da seguinte forma:

- As “*foreign trade zones*” dos Estados Unidos;
- As zonas francas da União Européia;

- As “maquiladoras” do México;
- As zonas de processamento de exportação da Coréia do Sul e de Taiwan;
- As zonas francas do Mercosul e,
- As zonas francas da Comunidade Andina.

A) Modelo de zona de processamento de exportação na Coréia do Sul

Os resultados em termos de crescimento do produto, associado ao desempenho exportador notável, no que se refere tanto ao crescimento do valor exportado quanto à composição da pauta de exportação tornaram as economias emergentes da Ásia uma referência freqüente como padrão de desenvolvimento baseado em ZPE.

O crescimento da economia da Coréia do Sul nas últimas três décadas esteve associado ao intervencionismo na estrutura produtiva; ao grau de sofisticação do tipo de inserção no mercado internacional de mercadorias e à preocupação com a qualificação da força de trabalho. A crise de 1997 atingiu essa economia coreana de forma expressiva. No entanto, alguns indicadores relativos aos últimos anos mostram que a recuperação das contas externas do país tem ocorrido de forma acelerada.

A Coréia do Sul é um país com poucos recursos naturais, pouca terra arável e uma das maiores densidades populacionais do mundo, atrás apenas de Bangladesh, Honk-Hong e Cingapura (BAUMANN, 2000).

I) Histórico e Localização

A Coréia do Sul tinha duas ZPE's: a de Masan, fundada em 1970, e a de Iri, criada em 1973. Masan, a maior delas, tinha 73 empresas em 1995, que davam empregos a 15 mil pessoas, sendo dois terços de mulheres.

A Coréia do Sul em 1998 era um país com 467 hab/km². Esteve sob o jugo japonês em 1910, tendo sua República proclamada em 1948. Desde o início, a

República esteve marcada pela Guerra Fria, pela separação da Coreia do Norte e pelos efeitos do crescimento marcante da economia japonesa. A economia coreana pôde contar com tratamento aduaneiro diferenciado no acesso ao mercado norte-americano, abasteceu tropas estacionadas em solo coreano, foi fornecedora de produtos às tropas americanas durante o conflito do Vietnã, e recebeu assistência maciça de parte do governo norte-americano. A perspectiva de conflito constante fez com que houvesse busca para que os gastos com defesa fossem sempre correspondentes a menos de 5% do PIB.

O crescimento econômico da economia coreana teve início a partir de 1961, onde a taxa de crescimento associada ao seu desempenho esteve sempre acima de 25% do PIB, tendo chegado no início da década de 90 a quase 40% do PIB (BAUMANN, 2000).

Segundo F. Jaspersen (apud BAUMANN, 1994), esse crescimento ocorreu com distribuição de renda, onde em 1980 a Coreia tinha uma estrutura de distribuição de renda melhor que os EUA e Japão (os 20% mais ricos tinham renda 4,2 vezes superior à dos 20% mais pobres; nos EUA essa proporção era de 7,5 e no Japão 4,4 vezes).

As diversas análises do processo de desenvolvimento coreano são convergentes para demonstrar os principais fatores determinantes desse desempenho, como: a existência de um estoque de mão-de-obra qualificada já no início dos anos 60, um grande número de empresários capacitados e dispostos a correr riscos e um contexto econômico internacional favorável.

II) Características

No contexto internacional a Coreia do Sul teve uma característica básica em seu processo de desenvolvimento – desde o início dos anos 60 – que foi a preocupação com a exploração do mercado externo. Em 1998 as exportações correspondiam a 41% do PIB coreano.

As exportações da Coréia do Sul relacionadas ao Brasil eram muito limitadas. Quando destinadas ao mercado brasileiro representavam 0,6% das exportações totais coreanas em 1990-95 e, 1,1% em 1996-99 e do lado das importações coreanas o peso dos produtos brasileiros, nesses dois períodos, foi de 1,1% e 0,8%, respectivamente (BAUMANN, 2000).

Dentre as demais características da experiência coreana tem-se o grau de concentração da estrutura produtiva. Como resultado do tipo de política indutora do crescimento e exportação em setores selecionados estimulou a formação e consolidação de grandes grupos. Os maiores grupos correspondiam a 16% do PIB, 41% do valor adicionado no setor manufatureiro e 50% do valor exportado (BAUMANN, 2000).

Outra característica peculiar da economia coreana foi sua posição competitiva com o Japão em manufaturas importadas por este.

III) Perfil Industrial

A preocupação com a inserção internacional baseada no setor industrial, característica básica da ZPE, tanto pelo tamanho do mercado interno (insuficiente para assegurar escala de produção), quanto pela baixa competitividade de agroindústrias levou a Coréia a assegurar a oferta de divisas na exportação de manufaturados. Posteriormente, passou para setores intensivos em trabalho mais qualificado e em economias de escala e para setores dinâmicos, de maior conteúdo tecnológico e alta especialização do trabalho. O crescimento coreano esteve associado à penetração em mercados de produtos manufaturados com alto nível de sofisticação, na eletrônica profissional e outros setores relevantes da indústria pesada, como siderurgia e construção naval.

A Coréia gradualmente reduziu a importância dos itens de manufaturas e ampliou sua importância nas transações de produtos com grau crescente de sofisticação produtiva. De acordo com McGee/Yoon (apud BAUMANN, 2000), o

resultado da participação crescente das exportações na Coréia ocorreu nos seguintes setores:

- Têxtil:
- Fibras artificiais:
- Aço-Carbono:
- Semi-condutores:
- Metais Não-Ferrosos:
- Eletrônica;
- Maquinaria;
- Informática;
- Indústria Automobilística;
- Indústria Naval;
- Equipamentos de Transporte;
- Produtos Metálicos;
- Calçados;
- Equipamentos de Telecomunicações.

Para uma empresa se estabelecer nas ZPE's da Coréia do Sul é exigida uma autorização do Ministério da Indústria e do Comércio. A construção das plantas industriais fica a cargo da administração da zona vendê-las ou alugá-las (HAN, 2000).

IV) Incentivos fiscais concedidos na zona de processamento de exportação da Coréia

Nas ZPE's coreanas as importações tanto de matérias-primas como de bens de capital estão isentas do imposto de importação e dos demais impostos indiretos domésticos. As firmas nela localizadas estão isentas de imposto de renda durante os cinco primeiros anos e desfrutam de uma redução de 50% nos três anos seguintes. Os salários dos trabalhadores estrangeiros estão isentos do imposto de renda (BAUMANN, 2000).

A inserção ativa da Coreia no mercado internacional, através da ZPE, esteve também ligada à concessão de incentivos variados no âmbito financeiro e na capacitação e formação de cientistas e engenheiros, quanto aos investimentos em educação.

Apesar de todos os esforços da Coreia, nos anos 70, estarem concentrados na exportação, no início dos anos 80 o sistema de incentivos industriais foi reformulado, com eliminação de boa parte dos incentivos às exportações, quando o governo passou a concentrar parte dos esforços na melhora da tecnologia (promoção da importação) através de investimento em P&D (Planejamento e Desenvolvimento – linguagem universal da administração) e na capacitação tecnológica da força de trabalho. Empresas coreanas nacionais, para fazer face às pressões de custos, passaram a deslocar plantas produtivas para outros países do Sul da Ásia e China. Como resultado houve aumento de investimentos coreanos no exterior.

Segundo informações da *Economist Intelligence Unit* (1999), a partir da crise de 1997 foram reativados os incentivos às exportações pela reformulação da política de exportação da Coreia do Sul, na busca da concessão incentivos (num total de 38 incentivos de promoção de exportações), por meio de subsídios fiscais, tais como (BAUMANN, 2000, p. 9):

- Acesso a financiamentos subsidiados para aquisição de insumos e compra de bens de capital;
- Isenção de impostos indiretos para os bens empregados na produção e exportações diretas – *drawback*;
- Isenção de impostos e outros encargos para importações diretas, indiretas e de bens de capital destinados à exportação;
- Autorização para importar bens que não constassem das permissões normais, desde que se destinassem à exportação;
- Tarifas e preços públicos preferenciais para energia e transportes;
- Prêmios fiscais vinculados a metas de desempenho;
- Dividendos são isentos de imposto de renda nos primeiros sete anos e passíveis de descontos de 50% nos três anos seguintes;
- Isenção ou redução de entre 8 e 15 anos de impostos locais;
- Isenção de impostos aduaneiros e impostos sobre valor adicionado sobre produtos importados durante um período de três anos a partir da data da notificação do investimento direto externo;
- Isenção de impostos e taxas cobrados sobre construções e fábricas por criarem congestão no trânsito;
- Incentivos a arrendamento de propriedades governamentais;

- Devolução de imposto sobre valor agregado para matérias-primas importadas nas exportações, depreciação acelerada, financiamento e seguro de crédito às exportações;
- Deduções de impostos;
- Reservas para perdas de exportações, equivalentes a menos de 1% da receita em divisas ou 50% de sua receita líquida de divisas;
- Liberdade na política cambial.

B) Modelo de zona de processamento de exportação de Taiwan

No período 15 a 27 de março de 1998, realizou-se um Programa "*Planning, Development and Operation Management of Export Processing Zones*", em Taiwan, República da China. O Programa foi executado pela *Export Processing Zones Administration*, do Ministério de Assuntos Econômicos, e inteiramente financiado pelo *International Economic Cooperation Development Fund* (IECDF – Fundação Nacional do Desenvolvimento e Cooperação Econômica), também daquele país.

O Programa foi organizado para atender à solicitação de 17 países em desenvolvimento e especialmente direcionados para funcionários de governo que atuam nas áreas de planejamento e administração de Zonas de Processamento de Exportação (ZPE). Este foi o primeiro programa desta natureza realizado em Taiwan, que é o país com maior experiência e que obteve melhores resultados com o desenvolvimento de ZPE.

I) Histórico e Localização

No começo dos anos 50, a população de Taiwan era de aproximadamente 10 milhões de habitantes, que viviam basicamente da agricultura e com uma renda per capita que não excedia US\$200 (duzentos dólares). Quarenta anos depois, a população dobrou, a renda per capita superou a marca de US\$10.000 (dez mil dólares), a indústria já representa mais de 40% do PIB (era 18% em 1952) e suas reservas internacionais de 80 bilhões de dólares são as mais altas do mundo (BRAGA, 1998).

Tudo isso, numa ilha de 36 mil quilômetros quadrados (dos quais apenas um quarto é agricultável), pobre de recursos naturais e que ainda hoje é obrigada a destinar 25% de seu orçamento para a defesa nacional.

II) Fatores determinantes do crescimento de Taiwan pela criação das zonas de processamentos de exportação

Diversos fatores têm sido apontados como responsáveis pelo desenvolvimento econômico de Taiwan, tais como (BRAGA, 1999, p.2):

- a) A qualidade de sua mão-de-obra, disciplinada, trabalhadora e facilmente ajustável a novas situações;
- b) A prévia reforma agrária que permitiu ao país reduzir conflitos sociais e apresentar uma distribuição de renda bastante satisfatória para uma economia capitalista (a proporção da renda nacional detida pelos 20% mais ricos em relação aos 20% mais pobres é de 4:1, enquanto no Brasil é de 27:1);
- c) A ajuda econômica dos Estados Unidos, sobretudo na década de 50;
- d) A estabilidade política e administrativa, essencial para a viabilização de uma economia de mercado; e
- e) O acerto das políticas econômicas, favorecido pela adesão e comprometimento da maioria da população para assegurar sua implementação e continuidade.

Apesar de também ter embarcado no modelo de industrialização substitutiva de importações durante a década de 50 e primeira metade dos anos 60, Taiwan logo se deu conta da necessidade vital de estimular as exportações e, desta forma, obter as divisas para garantir sua defesa e modernizar a indústria.

Os principais instrumentos empregados na modernização do parque industrial de Taiwan foram: a criação de uma lei de incentivos ao investimento (à base de isenção temporária de impostos, depreciação acelerada, crédito de impostos para compra de equipamentos e redução do imposto de renda para pesquisa e desenvolvimento) e a criação de 3 (três) ZPE's.

A primeira ZPE começou a operar em 1966 e as outras duas em 1970. Em conjunto, as três ocupam uma área pouco inferior a 200 ha, onde se encontram instaladas 230 empresas, que exportam US\$ 4 bilhões por ano (5% do total do país), são responsáveis por 15% do saldo comercial global e empregam diretamente cerca de 60 mil pessoas (BRAGA,1998).

Por mais impressionante que esses números possam parecer, eles não refletem adequadamente o papel que as ZPE's têm desempenhado ao longo do processo de desenvolvimento recente de Taiwan. O saldo comercial acumulado nos 25 anos de existência do Programa alcançou US\$ 16,6 bilhões, o que representam mais de 20% das reservas cambiais do país (BRAGA, 1998).

Isso permitiu a compra de matérias-primas, máquinas e equipamentos e tecnologia para a consolidação de uma base industrial moderna e eficiente, que está na raiz do sucesso econômico de Taiwan. Além disso, as ZPE's tiveram para a consecução de outros objetivos menos suscetíveis de quantificação, a difusão de técnicas gerenciais mais modernas e a melhoria da qualificação da mão-de-obra, através das ligações que se estabelecem entre as ZPE's e o resto da economia.

Do ponto de vista da estratégia de desenvolvimento, a lição a ser extraída do papel das ZPE's é que elas produzem de imediato - porém de forma localizada e controlada - a abertura da economia requerida para estimular os investimentos, sem interferir com a estrutura de proteção à indústria doméstica, que tanto pode permanecer intacta como submetida a um esquema de redução gradual, qualquer que seja o ritmo a ser escolhido.

As ZPE's são especialmente adequadas para países grandes, heterogêneos e "fechados", que necessitam de uma liberalização imediata para viabilizar investimentos voltados para as exportações, mas não podem estender imediata e generalizadamente esta abertura a toda a economia, sob pena de sucatear sua indústria doméstica. Esta precisa de tempo e de uma política clara e consistente de apoio ao ajustamento às novas condições de concorrência que acompanham um processo de liberalização da economia.

III) Expansão das zonas de processamentos de exportações – “*Exporting Processing Country*”

As ZPE's perderam importância no conjunto da economia taiwanesa porque ficaram sem espaço físico para se expandirem (as três ZPE's ficaram saturadas com poucos anos de funcionamento) e pela simples razão de que o país, como um todo, ficou mais parecido com as ZPE's. Taiwan transformou-se em um *Exporting Processing Country*. Com estabilidade econômica, continuidade administrativa, confortável situação cambial e decisão de manter a estratégia de crescimento centrada no comércio exterior, todo o território passou a ter condições favoráveis ao investimento produtivo. O modelo bem sucedido foi ampliado e generalizado.

IV) Infra-estrutura

A infra-estrutura e os serviços especializados suficientemente atrativos para conservarem as empresas em Taiwan têm sido utilizados como modelo para promover as exportações. A readaptação para transformar as indústrias, de alta tecnologia, em parques industriais se constitui um dos principais instrumentos dos taiwaneses para colocarem o país no grupo das nações industrializadas. O primeiro desses parques industriais foi inaugurado em 1980, e até 1998, 140 empresas tinham iniciado suas operações (havia mais 14 projetos, já aprovados).

V) Perfil – Industrial

O ingresso nas ZPE's taiwanesas depende de autorização dada pelo Ministério de Assuntos Econômicos, segundo dados da ILO (2002), que exige um investimento mínimo de US\$ 250 mil e estimula a fabricação de produtos exportáveis, tais como:

- Computadores;
- Circuitos Integrados;
- Telecomunicações;
- Opto-Eletrônica;
- Máquinas de Precisão;
- Biotecnologia.

Segundo o professor Kwei-Jeou Wang (maior autoridade mundial em ZPE), "o excelente desempenho do empreendimento nos últimos doze anos mostra que o modelo ZPE aplicado aos parques industriais obteve igual sucesso."

2.3.3.2 Propostas nacionais

De acordo com a Legislação brasileira (Decreto n.º 2.452/88 – Lei Básica da Criação da ZPE, revogada pela Lei nº 11.508/07), as empresas que poderão operar nas ZPE's, além das vantagens fiscais oferecidas, encontrarão toda a infra-estrutura necessária ao desempenho das suas atividades, tais como: área totalmente cercada e com sistema de segurança; sistema de manutenção e conservação do complexo; facilidades de embarques da produção junto ao sistema portuário; apoio logístico, permanente, da empresa administradora da ZPE e arrendamento de áreas e/ou galpões industriais.

O mecanismo é suficientemente flexível para se ajustar a diferentes estratégias empresariais, como, por exemplo, manter unidade beneficiadora fora da ZPE - a qual também poderá vender no mercado doméstico, sem restrições - que exportará para outra unidade dentro da ZPE, onde será dado o acabamento final antes de remeter para o exterior.

O tratamento diferenciado concedido às ZPE's nas áreas administrativa, tributária, cambial, financeira e trabalhista dá oportunidade para as empresas aproveitarem a estrutura da ZPE e se tornarem grandes exportadoras. Tais tratamentos, segundo Braga (1999), consistem em:

I) Administrativo

- Estabilidade das regras vigentes na data da aprovação do projeto por 20 anos renováveis por idêntico período;
- As importações estão dispensadas da obtenção de guias e autorizações de órgãos federais, exceto aquelas necessárias ao controle de ordem sanitária, segurança nacional e proteção ambiental. Isso demonstra a simplificação dos procedimentos burocráticos;
- Inexistência de restrições na importação de máquinas e equipamentos;
- As exportações são totalmente isentas de guias ou outras licenças e autorizações federais, exceto no caso de produtos que estejam sujeitos ao regime de cotas no exterior, cuja destinação deve ser controlada. Isso acarreta em simplificação dos procedimentos burocráticos;
- Inexistência de quaisquer taxas nas operações de comércio exterior;
- Total liberdade para realizar e receber remessas financeiras do exterior, independentemente de autorização ou controle do Banco Central.

II) Tributário

- Isenção nas importações, realizadas tanto na fase de implantação como na de operação, do Imposto de Importação, do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição para Financiamento da Seguridade

Social (COFINS), do Adicional ao Frete para Marinha Mercante (AFRMM), do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) e do Imposto de Importação (II);

- As exportações estão sujeitas ao mesmo tratamento tributário das demais exportações do País;
- As empresas em ZPE não podem usufruir, em nível federal, de quaisquer incentivos previstos na legislação de regência;
- Tributação dos lucros auferidos estará sujeita às normas e alíquotas vigentes, na data da aprovação do projeto, salvo mais favorável que venha a ser instituído posteriormente, atualmente, há isenção de imposto de renda sobre a remessa de lucros, dividendos e quaisquer outros pagamentos feitos a não residentes.

III) Cambial

- Livre disponibilidade de todas as divisas obtidas com suas operações;
- As operações com o exterior independem de contrato de câmbio;
- Manutenção, em banco autorizado a operar em câmbio, de conta em moeda estrangeira.

IV) Financeiro

As empresas em ZPE não podem obter financiamento, de qualquer espécie, no mercado financeiro doméstico. Entretanto, não existe qualquer restrição a que seus acionistas, pessoas físicas ou jurídicas, domiciliadas fora de ZPE, o façam.

V) Trabalhista

Aplicam-se às empresas em ZPE as normas existentes na legislação trabalhista ordinária do país.

As ZPE's no Brasil podem ser analisadas em blocos, em termos de estágio de implantação: as que já concluíram as obras de infra-estrutura; as que têm grande

potencial de êxito; as que solicitaram transferência para outras áreas melhor situadas; as ZPE's nordestinas, que reúnem condições locacionais satisfatórias, mas se encontram "em compasso de espera" e as ZPE's do centro-oeste, cujas perspectivas de implantação são mais reduzidas.

No primeiro bloco, a ZPE do Rio Grande/RS é propriedade do Governo Estadual, mas contém em seus estatutos cláusula que determina a progressiva passagem de seu controle para o setor privado. Esta ZPE não passou ainda no teste de implantar a primeira empresa industrial.

A ZPE de Imbituba/SC é basicamente um projeto do governo estadual, mas conta também com a participação acionária da administração municipal e de alguns sócios privados. O governo de Santa Catarina tem apoiado a ZPE pelo suprimento de recursos financeiros para a contratação dos projetos e a execução de obras de infra-estrutura. É a única, até agora, que tem projetos industriais aprovados pelo Conselho Nacional de Zonas de Processamento de Exportação (CZPE).

A ZPE de Araguaína/TO já concluiu as obras de infra-estrutura e tenta atrair investimentos para a área. A escassa densidade econômica da região, as grandes distâncias e a precária logística de transporte parecia sugerir reduzidas perspectivas de implantação da ZPE de Araguaína.

A ZPE de Teófilo Otoni/MG é a que tem mais perspectivas de inauguração rápida. O governo estadual garantiu apoio ao projeto, o custo de instalação é modesto, há grupos privados engajados na sua viabilização e sua vocação para a industrialização de gemas e pedras preciosas. Ela tem controle majoritariamente privado, mas conta com participações expressivas dos governos estadual e municipal. O projeto de alfandegamento foi aprovado pela Secretaria da Receita Federal e existem dois projetos já protocolizados no CZPE.

No segundo bloco, estão as ZPE de Ilhéus/BA e de Itaguaí/RJ. A ZPE de Ilhéus teve sua concessão licitada pela prefeitura municipal, que é detentora da

autorização de instalação. O consórcio vencedor da licitação iniciou os trabalhos de preparação do terreno e detalhou o plano urbanístico da ZPE. O projeto de alfundegamento também já foi aprovado pela Secretaria da Receita Federal.

A ZPE de Itaguaí/RJ está próxima ao Porto de Sepetiba e também da cidade do Rio de Janeiro. Foi retomada pelo governo estadual depois de ter sido abandonada pela administração anterior. A fase atual é de reformatação da estrutura societária, planejamento financeiro e de elaboração e início dos projetos de execução.

Na ZPE de Vila Velha/ES foi feita uma solicitação de mudança do município de Vila Velha para o de Serra, face às dificuldades encontradas para concretizar a disponibilização da área inicialmente proposta. A nova área sugerida está com a infra-estrutura construída e se desenvolve na iniciativa privada.

A ZPE do Pará, inicialmente proposta para o município de Barcarena, não empolgou as autoridades locais, em razão da insatisfatória conscientização quanto à importância do projeto e das reais dificuldades logísticas do local designado. Encontra-se no CZPE, em análise, uma proposta de realocação da ZPE no município de Santarém.

As ZPE's do Nordeste, mais especificamente a do Ceará, do Maranhão e de Pernambuco, já foram constituídas empresas com a finalidade de implantá-las. A ZPE do Estado do Ceará foi solicitada em projeto inicial no município de Maracanaú; porém, atualmente, encontra-se no CZPE um projeto de realocação para o município de São Gonçalo do Amarante, com o objetivo de aproveitamento da estrutura já existente no Complexo Portuário do Pecém.

Por último, o bloco das ZPE's do Centro-Oeste e de Itacoatiara, cujos prospectos de êxito estão comprometidos basicamente pelas desvantagens locais (ZPE's de Cáceres e de Corumbá/MS). São ZPE's autorizadas para locais distantes e com precária infra-estrutura econômica e social. São projetos caros e não oferecem garantias de ocupação significativa, em curto prazo.

Já a ZPE de Itacoatiara não chegou a ter existência legal, por total desinteresse e falta de visão dos governos estaduais que se sucederam. Alguns fatores recentes parecem ter reacendido as perspectivas da ZPE de Itacoatiara, que foram as novas instalações portuárias da cidade, a entrada em funcionamento da hidrovía do Madeira, a duplicação rodovia Itacoatiara – Manaus e o afastamento da BR-174.

Em síntese, para implantação de uma ZPE é fundamental que sejam atendidos os seguintes requisitos:

CONSTITUIÇÃO DE UMA ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO	
Histórico	Breve relato da situação da ZPE
Lei autorizatória	Ato do Congresso Nacional que define municípios contemplados com ZPE, cuja criação efetiva fica a cargo do Poder Executivo, de acordo com os trâmites e procedimentos definidos no Decreto-Lei nº 2.452/88.
Decreto de criação	O Art. 2º da Lei nº 11.508/07 determina que a criação de ZPE far-se-á por decreto, que delimitará sua área, à vista de proposta dos Estados ou Municípios, em conjunto ou isoladamente. O projeto de criação, nos moldes da Resolução nº 03/88 do Conselho, é apresentado na Secretaria Executiva do CZPE que após análise encaminha-o à apreciação do Conselho. Caso a proposta seja aprovada, o processo é encaminhado ao Sr. Presidente da República que através de Decreto criará a ZPE. Neste decreto estarão explicitadas as dimensões e delimitações da área aprovada.
Área	Indicação das dimensões da área aprovada e destinada à implantação da ZPE. É aquela que consta do Decreto de criação.
Administradora	De acordo com o Art. 2º inciso VII alínea "b" do Decreto nº 846/93, o requerente de ZPE assume o compromisso de constituir pessoa jurídica, no prazo de 90 dias após a aprovação do projeto com o objetivo específico de ser a administradora da ZPE e, nessa condição, prestar serviços as empresas que nela vierem a se instalar, além de dar suporte e auxílio às autoridades aduaneiras.
Área Administradora	A Resolução CZPE nº 10/90, em seu Art. 1º, estabelece que as ZPE serão administradas por pessoas jurídicas de direito público interno - ou por empresas brasileiras de capital nacional, conforme dispuser a legislação do Estado ou Município que houver requerido a sua criação. A Resolução CZPE nº 14/93 dispõe sobre as atribuições e responsabilidades das Administradoras de ZPE.
Sócios	De acordo com a legislação podem ser públicos ou privados.
PROJETOS	
- Alfandegamento	O § 2º do Art. 2º da Lei nº 11.508/07 determina que a Administradora da ZPE deverá atender às instruções dos órgãos competentes do Ministério da Fazenda quanto ao fechamento da área, ao sistema de vigilância e aos dispositivos de segurança. O Art. 3º do Decreto nº 846/93 determina que a Administradora da ZPE deverá submeter à Secretaria da Receita Federal (COANA-Coordenação Geral do Sistema de Controle Aduaneiro), no prazo máximo de noventa dias de sua constituição, projeto referente ao controle, vigilância e

	<p>administração aduaneira da área aprovada.</p> <p>A Instrução Normativa nº 26/93, da Secretaria da Receita Federal estabelece normas relativas ao controle fiscal das operações realizadas em ZPE. No seu Art. 6º, consta que a Secretaria da Receita Federal prestará a orientação técnica que se fizer necessária à elaboração do respectivo projeto.</p> <p>O Art. 7º do referido normativo estabelece que a Secretaria de Receita Federal deverá manifestar-se conclusivamente no prazo de 90 dias do recebimento, mediante protocolização do pedido, sobre os projetos de alfandegamento.</p> <p>Dada as dimensões das ZPE, a I.N. nº 26/93 da Secretaria da Receita Federal, em seu Art. 5º, inciso II, prevê que os projetos de implantação de ZPE deverão estar acompanhados com o respectivo cronograma, em que se especifique a sucessão modular.</p>
- EIA/RIMA	Exigência constante da Resolução CONAMA nº 01. Aplica-se a todos os projetos independentemente de ZPE.

(continuação)

PROJETOS	
- Plano diretor	A Resolução CZPE nº 14/93 no seu item 3 estabelece que a Administradora deverá elaborar e submeter ao CZPE o Plano Diretor da ZPE.
Prazos	A Lei nº 11.508/07 estabelece em seu § 4º do Art. 2º que a concessão de ZPE caducará se no prazo de doze meses, contados da autorização, a Administradora da ZPE não tiver iniciado, efetivamente, as obras de infraestrutura, de acordo com o cronograma previsto no projeto de instalação.
Situação das obras	<p>As obras referentes ao alfandegamento deverão ser executadas, obedecendo fielmente o disposto no projeto aprovado pela Secretaria de Receita Federal.</p> <p>Já as obras, para efeito de atendimento do Decreto-lei nº 2.452/88, com as modificações introduzidas pela Lei nº 8.396/92, e da Lei nº 8.924/94, são aquelas constantes do cronograma previsto no projeto de instalação.</p> <p>Em 19 de outubro de 1995 foi publicado o Decreto nº 1.679, que regulamentou o processo administrativo de declaração de caducidade da concessão de ZPE. O referido decreto será aplicado àquelas ZPE'S que não cumprirem o prazo para início das obras de infra-estrutura.</p>
Perfil industrial ZPE	A Resolução CZPE nº 03/88, que trata das condições e requisitos para a apresentação de proposta de criação de ZPE, em seu item 8, solicita o estudo prospectivo do provável perfil das indústrias que se pretende atrair. Dessa forma, os projetos apresentados mencionam os prováveis segmentos industriais que poderão se instalar em ZPE. Por outro lado, as administradoras que já elaboraram o Plano Diretor, também informam esses segmentos industriais com base no mesmo.

Quadro 4: Glossário para constituição de uma zona de processamento de exportação.

Fonte: Quadro adaptado de Braga (2001).

A) Propostas nacionais: Imbituba/SC e Rio Grande/RS

- Proposta de Imbituba/SC

A ZPE de Santa Catarina é administrada através da Imbituba Administradora da Zona de Processamento de Exportação S/A (IAZPE), constituída em 27/07/94, através da Lei n.º 9.654. É uma sociedade por ações, de capital fechado, dotada de personalidade jurídica de direito privado, com sede na cidade de Imbituba, com o objetivo de implantar e administrar a ZPE de Imbituba.

I) Histórico e Localização

ZPE/SC é um distrito industrial cercado e alfandegado com área de livre comércio com o exterior, destinada à instalação de empresas industriais cujos produtos são comercializados exclusivamente no mercado externo e que, para efeitos aduaneiros, é caracterizada como zona primária.

O processo de implantação da ZPE catarinense foi escolhido para ser mostrado como modelo do Programa Brasileiro de ZPE na 15ª Conferência Internacional *World Export Processing Zones Association* (WEPSA), realizada em 1995, na cidade do Rio de Janeiro.

As condições da ZPE/SC foram alvo de juízos altamente positivos por parte dos presentes, unânimes em colocá-la entre as melhores em condições de visibilidade em curto prazo.

A ZPE/SC está localizada numa posição geográfica estratégica, que pode ser considerada “coração” do Mercosul, na cidade de Imbituba, Santa Catarina. Foi autorizada para instalação pelo projeto assinado em 28 de abril de 1994 e as obras de infra-estrutura tiveram início em 20 de abril de 1995.

Com cerca de 30 mil habitantes, Imbituba foi escolhida, em função dos investimentos em infra-estrutura já alocados por projeto carbo-siderúrgico, da ordem de US\$ 80 milhões.

Trata-se da ZPE brasileira que exige o menor investimento em sua área física - U\$\$ 3,5 milhões, contra U\$\$ 10 milhões, em média, das demais (Dados disponíveis em: <<http://www.zpe.sc.gov.br/frlegisla.htm>.> Acesso em: 26 jul. 2003).

II) Objetivos

Destaca a legislação estadual de Santa Catarina, através do Decreto n.º 1.122, de 28/04/94, que os objetivos para a criação de uma ZPE em SC buscam:

- Tornar o país uma opção de investimento a ser considerada pelos capitais internacionais;
- Promover a expansão do mercado exportador do país, ao contribuir para o fortalecimento do balanço comercial;
- Oferecer condições de competitividade e lucratividade às empresas nela instaladas;
- Propiciar o desenvolvimento através da captação de capital estrangeiro e nacional, ao contribuir para a redução das desigualdades regionais e para uma melhor distribuição da renda através da geração de empregos;
- Realizar gastos mínimos nos níveis estipulados pelo CZPE, quando da aprovação de investimentos, nas fases de instalação e operação, podendo ser computados com aquisição de máquinas, equipamentos, insumos, serviços (inclusive construção civil), mão-de-obra e encargos sociais.

III) Características

Qualquer empresa industrial voltada para exportação, que tenha seu projeto aprovado pelo CZPE, independentemente da origem e composição de seu capital social, pode instalar-se na ZPE.

Os interessados deverão contatar a Administradora e negociar as condições gerais do projeto e da cessão de terreno, onde será elaborado o projeto de investimento, pelos interessados, em conformidade com a Resolução nº 018/95 e, apresentado à Secretaria Executiva do CZPE.

Após aprovação do projeto de investimento, os interessados constituem a empresa industrial a ser instalada na ZPE.

A empresa constituída assume perante o CZPE os compromissos exigidos pela legislação, nisto o CZPE concede a autorização para que a empresa se instale na ZPE e, posteriormente, a empresa assine, com a Administradora, o contrato e os atos formais necessários para sua implantação e funcionamento.

Atualmente, de acordo com a legislação das ZPE's, o que a caracteriza comercialmente são: venda para o Brasil - proibida; compras no Brasil - tratamento das exportações do país; venda para o exterior - tratamento tributário das exportações do país, tratamento fiscal e cambial privilegiados; compras no exterior - isenção tributária, tratamento fiscal e cambial privilegiados.

IV) Infra-estrutura

As empresas que desejarem instalar-se na ZPE de Santa Catarina encontrarão toda a Infra-Estrutura necessária ao desempenho das suas atividades, tais como:

- Área totalmente cercada e com sistema de segurança;
- Sistema de manutenção e conservação do complexo;
- Facilidades de embarques da produção junto ao sistema portuário;
- Apoio logístico permanente da empresa administradora da ZPE; e
- Arrendamento de áreas e/ou galpões industriais.

Esse complexo logístico é flexível para se ajustar a diferentes estratégias empresariais, como, por exemplo, manter unidade beneficiadora fora da ZPE – a qual também poderá vender no mercado doméstico, sem restrições – que exportará para outra unidade dentro da ZPE, onde será dado o acabamento final antes de remeter para o exterior (Decreto n.º 1.122, de 28/04/94 – Disponível em: <<http://www.zpe.sc.gov.br/frlegisla.htm>> Acesso em: 05 ago. 2003).

V) Perfil industrial

- Alimentos;
- Metalurgia;
- Papel e Papelão;
- Têxtil e Calçados;
- Matérias Plásticas;
- Derivados de Madeira;
- Montagens Mecânicas;
- Indústria Eletrônica;
- Pedras – Processamento.

VI) Incentivos fiscais concedidos na ZPE de Santa Catarina

As empresas que exportarem 100% de sua produção (a legislação atual só permite a internação de resíduos do processo industrial) poderão importar, livres de impostos e de complicações burocráticas, todas as máquinas e as matérias primas que quiserem. E, ao exportarem, poderão conservar as divisas assim obtidas, sem serem obrigadas a entregá-las ao Banco Central. As empresas trabalham num ambiente totalmente dolarizado com regras estáveis, fora de risco cambial brasileiro e sem a neurose da instabilidade que houve recentemente.

Abaixo se encontra disponibilizada, no Quadro 5 a legislação específica pertinente à Zona de Processamento e Exportação na sua íntegra, conforme

informações disponibilizadas no *site* <<http://www.zpe.sc.gov.br/legisla.htm>>, acessado em: 19 mar. 2007.

LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA	OBJETIVO
Decreto-Lei nº 2.452 de 29 de julho de 1988 (revogado pela Lei nº 11.508 de 20/07/07)	* com as alterações introduzidas pela Lei nº 8.396 de 02/01/92, publicada no Diário Oficial da União de 06/01/92. "Dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação e dá outras providências".
Decreto nº 96.759 de 22 de setembro de 1988	"Dispõe sobre o Conselho das Zonas de Processamento de Exportação - CZPE, criado pelo Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, e dá outras providências".
Instrução Normativa SRF nº 26 de 25 de fevereiro de 1993	"Altera a Instrução Normativa SRF nº 171, de 21 de novembro de 1988, que estabelece normas relativas ao controle fiscal das operações realizadas em Zonas de Processamento de Exportações".
Decreto nº 779 de 19 de março de 1993	"Dá nova redação ao art. 1º do Decreto nº 96.759, de 22 de setembro de 1988, que dispõe sobre o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação - CZPE".
Decreto nº 846 de 25 de junho de 1993	"Regulamenta o Decreto-lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, com a redação dada pela Lei nº 8.396, de 2 de janeiro de 1992, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação - ZPE, e revoga o Decreto nº 96.759 de 22 de setembro de 1988".
Lei nº 8.924 de 29 de julho de 1994 (revogada pela Lei nº 11.508/07)	"Renova o prazo de que trata o § 6º do artigo 2º do Decreto-Lei nº 2.452 de 29 de julho de 1988, introduzido pela Lei nº 8.396, de 2 de janeiro de 1992, para a instalação das Zonas de Processamento de Exportações já existentes".

Quadro 5 - Legislação específica pertinente à Zona de Processamento e Exportação.

Fonte: Disponível em: <<http://www.zpe.sc.gov.br/legisla.htm>>. Acesso em 10 jun.2007

No entanto, notícia veiculada no Jornal Valor Econômico (19/01/2006) mostra que 10 anos depois a ZPE de Santa Catarina ainda não está completamente operacionalizada. Notícia o Valor Econômico (2006):

Em Imbituba, Santa Catarina, três indústrias, dispostas a investir US\$ 6,6 milhões e criar pelo menos 750 empregos diretos, não puderam começar a operar porque a União não fez o alfandegamento, designando funcionários da Receita Federal para o distrito. (JORNAL VALOR ECONÔMICO, 24/03/2006).

- Proposta do Rio Grande/RS

A ZPE do Rio Grande do Sul é administrada através da Companhia da Administradora da Zona de Processamento de Exportação do Rio Grande

(ZOPERG), constituída em 1993, através do Decreto n.º 996, de 30/11/1993. É uma sociedade por ações, de capital fechado, dotada de personalidade jurídica de direito privado, com sede na cidade de Rio Grande/RS, com o objetivo de implantar a infra-estrutura e administrar uma Zona de Processamento de Exportação.

I) Histórico e Localização

O Rio Grande do Sul é mundialmente respeitado pela sua qualidade de vida, inclusive renda *per capita*, índice de alfabetização, expectativa de vida, saneamento básico, rede rodoviária, ferroviária e de comunicação. É um dos Estados mais fortes economicamente, ao produzir bens que são exportados para o mundo inteiro. Na cidade do Rio Grande, especificamente, está localizado o segundo maior porto do País.

A ZPE do Rio Grande é um distrito industrial cercado, onde as empresas produzem bens destinados exclusivamente à exportação, recebendo tratamento diferenciado em termos cambiais, administrativos e tributários. A sua localização geográfica no Rio Grande do Sul lhe dá condições privilegiadas em relação aos principais centros consumidores do sul da América (Chile, Argentina, Uruguai, Paraguai, Sul e Sudeste do Brasil). Está no centro do Mercosul.

II) Características

O controle das operações realizadas na Zona de Processamento de Exportação é exercido pela Unidade Aduaneira instalada na área alfandegada.

De acordo com dados da Secretaria do Desenvolvimento e Assuntos Internacionais do Rio Grande do Sul, a ZPE do Rio Grande é

instrumento de política econômica para favorecer investimentos que possam representar ampliação da oferta de empregos, internação de tecnologias de ponta e produzir efeito multiplicador nas atividades produtivas locais e regionais.

III) Infra-Estrutura

A cidade do Rio Grande tem uma infra-estrutura completa com hotéis, hospitais, comércio, rede bancária, aeroporto para aviões de pequeno e médio porte, clubes de esporte e de lazer, bares, restaurantes, museus e pontos turísticos, como os molhes da barra e a praia do cassino, a qual está pronta para atender o aumento das exportações, conforme detalhamento abaixo (Quadros 6 e 7):

INFRA-ESTRUTURA	TAMANHO
Terminal de Containers	900m
Centro da Cidade	10Km
Aeroporto	12Km
Área Total	543,72ha
Área Industrial	325,22ha
Área de Serviços	19,75ha
Área Verde	96,01ha
Área de Preservação	80,38ha
Via 9	13,42ha
Unidade Aduaneira	8,98ha

Quadro 6 - Estrutura adjacente à zona de processamento de exportação do Rio Grande – RS.
Fonte: Disponível em: <<http://www.zopergrs@vetorialnet.com.br>>. Acesso em: 25 jul. 2003.

INFRA-ESTRUTURA	TAMANHO
Energia Elétrica Abundante	Linhas de transmissão de 60Kv e 230Kv
	Distribuição através de rede 13,8Kv
Sistema de Comunicações Moderno	Central telefônica exclusiva com 365 pares
Rede de Abastecimento de Água Exclusiva	Adutora c/ 2 reservatórios 2MM litros/cada
Área Excepcional	540há na área retro-portuária – Superporto
Superporto do Rio Grande	Principal saída do Cone Sul p/ Europa, USA e Ásia c/ central de containers
Malha Rodo-Ferrovária	Ligação países do Cone Sul e estados
Mão-de-Obra Especializada	Ótimo nível educacional c/3 universidades
Tradição em Exportação	8% do PIB e 12% exportações (Brasil)

Quadro 7 - Estrutura da zona de processamento de exportação do Rio Grande – RS.
Fonte: Disponível em: <<http://www.zopergrs@vetorialnet.com.br>>. Acesso em: 25 jul. 2003.

Em dados obtidos na Companhia Administradora da ZPE do Rio Grande (ZORPEG) o Distrito Industrial e a Zona de Processamento de Exportação ocupam área contígua ao superporto. A infra-estrutura portuária oferece moderna condição operacional: um calado de 14 metros, terminais graneleiros, terminal de *containers*

e o cais de movimentação de carga geral - sistema portuário tecnologicamente preparado à ampla e eficiente movimentação de produtos industrializados. O cais de carga geral tem 2 Km e o superporto tem 10 Km de extensão. O conjunto industrial-portuário do Rio Grande aguarda o capital privado para investimento em unidades industriais.

IV) Incentivos Fiscais Concedidos na ZPE de Rio Grande

Os incentivos fiscais concedidos fundamentam-se no Decreto n.º 996, de 30/11/93, o qual assegura às empresas que se localizarem na ZPE de Rio Grande, tratamento fiscal, tributário e administrativo diferenciados.

Os benefícios a serem usufruídos pelo capital privado investido na área em empreendimentos industriais são:

- Tratamento diferenciado às empresas da ZPE é assegurado por 20 (vinte) anos, prorrogável por igual período;
- As empresas instaladas na ZPE ficarão isentas de carga tributária federal, estadual e municipal. Pagarão apenas o imposto de renda sobre os lucros, conforme a legislação aplicável às pessoas físicas;
- Vendas às empresas da ZPE receberão tratamento fiscal, cambial, administrativo e creditício aplicado às exportações;
- As empresas estão dispensadas da obtenção de licenças de órgãos federais para importação e exportação, exceto as relativas ao controle sanitário, à proteção ambiental e à segurança nacional;
- Assegurada a livre disponibilidade de divisas para a exportação. A empresa manterá conta em moeda estrangeira em banco autorizado a operar em câmbio. O Banco Central não oferece cobertura a compromissos assumidos por empresas que operem na ZPE;

- As transferências em moeda estrangeira do exterior e para o exterior, recebidas ou efetivadas por empresas da ZPE, independem de vistos ou autorizações administrativas;
- Os bens produzidos na ZPE poderão ser internados no país sob o regime de trânsito aduaneiro, admissão temporária ou *drawback*.

Tratamento beneficiado às empresas da ZPE assegura competitividade nos mercados internacionais, principalmente com produtos de outras Zonas de Processamento de Exportação.

As indústrias que se instalam na ZPE do Rio Grande contam com inúmeras vantagens, destacam-se, segundo dados obtidos na ZOPERG:

- As empresas produzem com segurança, livres de crises cambiais e oscilações da política econômica;
- Disponibilidade de mão-de-obra qualificada na Região Sul do Estado;
- Bens produzidos na ZPE poderão ser internados no país sob regime de trânsito aduaneiro, admissão temporária ou *drawback*;
- Posição ZPE - Superporto privilegiada em relação aos mercados internacionais, particularmente os do cone sul;
- Tarifas dos serviços portuários beneficiadas;
- Alfandegamento primário, proporciona agilidade nas exportações;
- Proximidade de fontes de matéria-prima, insumos, máquinas e serviços;
- Sistema de concessão de uso dos lotes industriais e de serviços sob a modalidade de arrendamento: US\$ 1.00 por m²/ano para os lotes industriais

e US\$ 1.00 por m²/ano para os lotes de serviços.

Oferecer vantagens locais/regionais é uma forma de atrair investimentos. O espaço industrial retroportuário do Rio Grande com 1.584 ha, inclui a ZPE, está infra-estruturado em abastecimento d'água, rede elétrica, telecomunicações e pavimentação.

2.4 Legislação brasileira

O Decreto-lei n.º 2.452, que disciplinou a criação de ZPE no Brasil, é de 1988. Dezenove anos depois, esta legislação foi revogada pela Lei nº 11.508/07, por dois motivos principais: primeiro, a globalização da economia mundial, a formação de blocos econômicos e, muito particularmente, a abertura da economia brasileira, tornaram perfeitamente dispensáveis vários dispositivos restritivos e acautelatórios introduzidos no texto legal original.

É bom lembrar que o Brasil do final dos anos 80 era uma das economias mais fechadas do mundo: havia a “lei do similar nacional”¹, a “lei de informática”² e vários outros dispositivos legais ou procedimentos administrativos que, na prática, impediam importações. Naquele contexto, qualquer medida de liberalização comercial – por exemplo, a criação de uma ZPE – era vista como algo ameaçador e contrário aos interesses da indústria nacional. Hoje, os empresários e a sociedade brasileira visualizam os méritos da abertura econômica.

¹ A Lei do Similar Nacional se caracteriza pela verificação de um produto que será importado ter algum similar no mercado nacional, não permitindo o livre comércio. O Governo Federal adotou essa lei buscando proteger a indústria nacional.

² A Lei da Informática estabelece benefícios fiscais para empresas possuidoras de Processo Produtivo Básico (PPB) nas áreas de informática e automação. Os benefícios fiscais garantidos pela lei dizem respeito à redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) devidos sobre os produtos que se enquadram no PPB.

A utilização por um número crescente de países desenvolvidos e em desenvolvimento, de formas bastante flexíveis e simplificadas desse mecanismo dispõe-se de uma legislação não essencialmente distinta, para competir, com sucesso, na atração dos fluxos internacionais de investimento direto que demandam as facilidades operacionais e logísticas das zonas francas/ZPE.

Em 1996, tramitou no Congresso Nacional um projeto de lei – o PL n.º 146/96, de autoria do ex-senador Joel de Hollanda – que propõe as correções mínimas requeridas para tornar este mecanismo mais ágil e competitivo, de modo a poder contribuir, na escala desejada, para estimular o investimento voltado para as exportações, criar empregos e reduzir os desequilíbrios regionais.

A correção central incluída no PL n.º146/96 (também conhecido na Câmara dos Deputados como Projeto de Lei nº 5.456-E/2001, aprovado no Senado Federal em 27/06/2007 - segundo Diário do Nordeste, de 28/06/2007) refere-se à possibilidade de uma empresa em ZPE poder vender no mercado doméstico até 20% da sua produção, com o imposto de importação incidente sobre o conteúdo importado das mercadorias internadas. Contém referência também à cobrança dos impostos indiretos internos (IPI e ICMS) sobre o preço total, ou seja, o conteúdo importado mais o valor agregado doméstico (salários, lucros, matérias primas, máquinas e equipamentos adquiridos no mercado interno). Esta sistemática torna o mecanismo absolutamente neutro, não acarreta nenhum tratamento desleal em relação às empresas localizadas fora das ZPE's. São exemplos concretos dessa alternativa as empresas “*maquiladoras*” no México que, desde 1983, passaram a poder vender no mercado doméstico, inicialmente limitado a 20% da sua produção e, posteriormente, em 1989, esse percentual foi elevado para 50% (BRAGA, 2003).

Deve-se notar ainda que, para certos tipos de produtos é tecnicamente impossível alcançar, em 100% da produção, o nível de qualidade exigido pelo mercado internacional, sendo inevitável obtenção de uma determinada parcela da produção invendável naquele mercado, mas perfeitamente aceito no mercado doméstico. Tratar-se-ia de estabelecer, para diferentes classes de produtos, margens de tolerância para acomodar tais situações, cobra-se, evidentemente, todos os

impostos incidentes sobre a parcela internada.

Por último, a proibição de venda no mercado doméstico perdeu totalmente o sentido com a abertura da economia e com a entrada em vigor do MERCOSUL, uma vez que as zonas francas localizadas nos demais países-membros têm inteira liberdade de vender no mercado brasileiro, basta pagar a Tarifa Externa Comum.

O projeto contemplou várias mudanças destinadas a simplificar e aperfeiçoar a operação das empresas bem como o controle aduaneiro das ZPE's, sem risco de perda da capacidade de fiscalização, especialmente tendo em vista a possibilidade de internação de parte da produção no mercado doméstico. O PL n.º 146/96 – na Câmara dos Deputados PL nº5.456-E/2001 - depois de tramitar 1.883 dias no Senado e 2.283 dias na Câmara dos Deputados, voltou ao Senado e foi aprovado (dados atualizados até 10/06/2007).

O princípio da internação de produtos industrializados em ambientes que operam com suspensão de impostos é conhecido e progressivamente implementado em algumas decisões recentes do Governo Federal, através de Instruções Normativas (INs) da Secretaria da Receita Federal.

Inicialmente, por meio da IN n.º 055/2000, a Receita Federal permitiu que as Estações Aduaneira Interiores (EADIs - como são conhecidos, tecnicamente, os “portos secos”) que, antes, destinavam-se exclusivamente à armazenagem e movimentação de mercadorias, também pudessem “montar, acondicionar e reacondicionar” (mercadorias) – ou seja, passou a contemplar a possibilidade de “pequenas industrializações” nesses recintos.

A IN n.º 056/2000, editada juntamente com a anterior, estabeleceu que os produtos resultantes das operações acima, quanto realizadas com produtos importados, poderão ser destinados ao mercado interno (além, obviamente, de poderem ser destinados à exportação).

Esta ampliação dos serviços (atividades) passíveis de serem prestados (desenvolvidas) nas EADIs significou, na prática, um primeiro grande passo no sentido de aproximar o mecanismo do conceito de “zona franca industrial”, ou seja, de ZPE.

No ano seguinte, a IN n.º079/2001 ampliou a hipótese de “industrialização” (o termo empregado foi exatamente este) para os recintos alfandegados de zona primária (a EADI é um recinto alfandegado de zona secundária), que são os aeroportos e os portos organizados, criados os “aeroportos industriais” e as “plataformas portuárias industriais”, respectivamente. Quando credenciadas para a realização dessas operações de industrialização, as EADIs passam a ser denominadas “portos secos industriais”.

Nesse processo evolutivo, a legislação aduaneira alterou a natureza e ampliou o campo de aplicação de um mecanismo tradicional – a EADI - voltado basicamente para a armazenagem de mercadorias importadas, com suspensão de impostos, na transformação em verdadeira “zona franca industrial/ZPE”, além de permitir a venda de seus produtos no mercado interno, quando utilizado as mercadorias importadas.

Naturalmente, permanecem enormes diferenças entre o mecanismo redefinido e as ZPE's, tanto no que se refere às várias de suas características operacionais, como na sensível questão da estabilidade/credibilidade da base legal de regência. As ZPE's foram criadas e disciplinadas por uma lei, aprovada pelo Congresso Nacional, enquanto que os novos mecanismos foram introduzidos por uma instrução normativa do Secretário da Receita. A estabilidade das normas é fundamental para a atração do investimento estrangeiro, especialmente quando de montante elevado.

Os novos mecanismos criados pelo governo federal têm a mesma base conceitual das ZPE's. Os “aeroportos industriais” nada mais são do que os familiares “*free airports*” ou “*airport free zones*”, existentes em vários países, e que são zonas francas industriais instaladas próximos aos aeroportos (por razões óbvias). Naturalmente, quando situadas perto de portos, elas são chamadas de “*free ports*”, ou de “plataformas portuárias industriais”, na versão brasileira. Diferente,

apenas, a constatação de que os novos mecanismos representam, na realidade, uma versão “*light*”, ou seja, menos eficaz das ZPE’s.

Assuntos relacionados com as ZPE’s são de responsabilidade do Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), criado pelo Decreto-Lei n.º 2.452, de 29/07/88. Este Conselho é composto pelos seguintes ministérios:

- a) Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;
- b) Fazenda;
- c) Planejamento e Orçamento; e
- d) Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal.

Percebe-se que o início da legislação sobre as ZPE’s no Brasil deu-se pelo Decreto-Lei n.º 2.452/88, o qual abriu espaço ao crescimento das exportações brasileiras, bem como à geração de emprego de mão-de-obra nacional; à contribuição para a redução dos desequilíbrios regionais; à contribuição para o desenvolvimento econômico e social do País; à contribuição para a promoção e difusão do desenvolvimento tecnológico nacional e regional; à integração com as atividades econômicas regionais e nacionais e às vantagens comparativas dos insumos nacionais a serem utilizados na atividade industrial a ser desenvolvida pela empresa em ZPE.

O quadro seguinte apresenta uma descrição cronológica da legislação brasileira sobre ZPE (Quadro 8):

LEGISLAÇÃO ATUAL	DATA	ASSUNTO	LEGISLAÇÃO ANTERIOR
DL 2.452	29/07/88	Dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação, e dá outras providências.	*
Decreto 96.759	22/09/88	Estrutura básica do MDIC	*
Res.CZPE 03	21/12/88	Requisitos p/ projeto da ZPE	*
Res.CZPE 10	04/01/90	Responsabilidade administrativa da ZPE	*
Lei 8.396	02/01/92	Legislação Geral ZPE	*
IN 26	25/02/93	Normas de controle fiscal da ZPE	IN 171/88

Decreto 846	25/06/93	Regulamenta o DL n° 2.452/88 (Lei n° 8.396/92)	Decreto 96.758/88
Res.CZPE 13	28/09/93	Regime Interno da ZPE	*
Res.CZPE 14	28/09/93	Atribuições da ZPE	Res. CZPE 4/88
Res.CZPE 15	28/09/93	Atração de investimentos ZPE	Res. CZPE 5/89
Res.CZPE 17	18/04/94	Descumprimento legal ZPE	*
Lei 8.924	29/07/94	Revoga prazo da ZPE	DL 2.452/88
Decreto 1.462	25/04/95	Composição da ZPE	Decreto 96.758/88
Res.CZPE 18	16/05/95	Interessados instalarem-se na ZPE	Res. CZPE 6/89
Res.CZPE 19	16/05/95	Composição ZPE – Regime Interno	Res. CZPE 13/93
Decreto 1.679	18/10/95	Processo de caducidade da ZPE	*
Projeto-Lei 146 (atual PL n° 5.456/01)	1996	Vendas no mercado interno pelas ZPE	*
Decreto 3.560	14/08/00	Art.2° do DL n° 2.452/88 – caducidade da ZPE	*
IN SRF 56	31/05/01	Produtos para o mercado interno	*
Decreto 4.544	26/12/02	RIPI – art.106	*
Lei 11.508	20/07/07	Dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação, e dá outras providências.	DL 2.452/88 Lei n° 8.396/92 Lei n° 8.924/94

Quadro 8 - Legislação brasileira de zona de processamento de exportação.

Fonte: elaborado pela autora, em 26/07/2007.

* - não há registro anterior.

Da análise feita na legislação brasileira, sobre Zona de Processamento de Exportação (ZPE), percebe-se que tudo começou em 1988, com a publicação do Decreto-Lei n.º 2.452, de 29/07/88 (revogado pela Lei n° 11.508/07). Constituiu-se de uma regulamentação de menos de 20 anos de existência, o qual instituiu o regime aduaneiro, cambial e tributário, com o objetivo de favorecer ao desenvolvimento de regiões mais pobres do país e de reduzir os desequilíbrios regionais. Dentro dos objetivos encontra-se o propósito de promover a difusão tecnológica e o desenvolvimento econômico e social do País (art.1º, da Lei n.º 11.508, de 20/07/07).

A Lei n.º 11.508/07 deu características às ZPE's como áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados exclusivamente no exterior (Parágrafo único, da Lei n.º 11.508, de 20/07/07).

Em continuidade à legislação sobre ZPE, foi instituída a estrutura institucional do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

(MDIC), através do Decreto n.º 96.759, de 22/09/88, o qual supervisiona o Conselho Nacional da Zona de Processamento de Exportação (CZPE) e sinaliza ao Governo Federal à permissão à criação de ZPE's no Brasil. A resistência do próprio MDIC não teve nenhum argumento convincente para demonstrar a não implantação de ZPE's no Brasil. Sua cultura protecionista em relação ao desenvolvimento econômico das indústrias nacionais exportadoras foi o grande “gargalo” a não criação de ZPE's, atualmente vencido pela aprovação no Senado Federal.

As legislações de Resoluções do CZPE são oriundas da necessidade de regulamentação e normatização para o funcionamento das ZPE's brasileiras. Desde 1988 – com o DL n.º 2.452/88 - essas regras têm expirado, antes mesmo da liberação dos projetos de criação de ZPE'S, por falta de cumprimento da legislação pelo MDIC - o Decreto n.º 1.679, de 18/10/95, trata sobre a questão da caducidade dos projetos de implantação de ZPE's, não aprovados pelo mesmo e prescritos.

Para melhorar as questões burocráticas e de pouco conhecimento pelos órgãos competentes na liberação das ZPE's o Projeto-Lei n.º 146/96 (numerado no Senado Federal por n.º 5.456/2001) trouxe reformulações na legislação das ZPE's brasileiras – por mera cópia do que fora aplicado no mercado internacional, que deu certo – para facilitar as aprovações dos projetos de implantação de ZPE's no Brasil. Este PL n.º 146/96 foi sancionado em 20/07/07, com 19 vetos – alguns suprimidos por redundância com a legislação já existente para exportação e outros serão tratados inseridos através de uma Medida Provisória que irá complementar as questões de ordem tributária (de acordo com a Mensagem da Casa Civil n.º 524, de 20/07/07).

O Quadro 9 resume a Legislação com referência ZPE's – Zona de Processamento de Exportações disponibilizadas em <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Aplicacoes/ATBHE/.asp>>, acessado em 23 mar. 2007, e que complementa o Quadro 8 .

LEGISLAÇÃO	DESCRIÇÃO
IN 69 - Disciplina o Despacho Alfandegário	IN 69 - Disciplina o Despacho Aduaneiro de Importação. Instrução Normativa SRF n.º 69, de 10 de dezembro de 1996 (alterada pela IN SRF n.º 5, de 16.01.97). DOU de 11/12/1996, pág. 26724. Disciplina o Despacho Aduaneiro de Importação. Revoga as INs SRF 04/69,

	33/74, 40/74, 26/83 e 126/86.
Tributação de Pessoas Físicas - (Livro 3)	Decreto nº 3.000, de 26 de março de 1999. Tributação na Fonte e sobre Operações Financeiras - (Livro 3 - Art. 620 a 786). Título I TRIBUTAÇÃO NA FONTE. Capítulo I RENDIMENTOS SUJEITOS À TABELA PROGRESSIVA. Seção I Incidência. Disposições Gerais. Art. 620.
Tributação das Pessoas Jurídicas - (Livro 2 – Parte 3 - Art. 462 a 619)	Decreto nº 3.000, de 26 de março de 1999. Tributação das Pessoas Jurídicas - (Livro 2 - Parte 3 - Art. 462 a 619). Capítulo IX LUCRO DISTRIBUÍDO E LUCRO CAPITALIZADO. Seção I Participações. Subseção I Participações Dedutíveis. Art. 462.
Tributação das Pessoas Jurídicas - (Livro 2 – Parte 2)	Decreto nº 3.000, de 26 de março de 1999. Tributação das Pessoas Jurídicas - (Livro 2 - Parte 2 - Art. 305 a 461). Subseção II Depreciação de Bens do Ativo Imobilizado. Dedutibilidade. Art. 305.
Instrução Normativa SRF nº 267, de 23 de dezembro de 2002	Instrução Normativa SRF nº 267, de 23 de dezembro de 2002. Dispõe sobre os incentivos fiscais decorrentes do imposto sobre a renda das pessoas jurídicas.. O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL, no uso de suas atribuições, e com base no que dispõem os Decretos-lei nº 756, 11 de outubro de 1969, nº 880
Título VII	TÍTULO VII - Da Obrigação Principal. CAPÍTULO I - DO FATO GERADOR. Hipóteses de Ocorrência. Art. 32. Fato gerador do imposto é (Lei n. 4.502, de 1964, art. 2º). I - o desembaraço aduaneiro de produto de procedência estrangeira; II - a saída de produto do estabelecimento industrial.

Quadro 9 - Legislação que faz referência à ZPE.

Fonte: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/Aplicacoes/ATBHE/Busca/ResultPesq.asp>>. Acesso em: 23 mar. 2007.

Dados sobre a Legislação Brasileira sobre ZPE's também podem ser encontrados na Coletânea das Leis do Comércio Exterior (CLCE), disponibilizada no site <http://www.aduaneirasminas.com.br/public.htm>. Constitui de uma autêntica enciclopédia do comércio exterior. Contém toda legislação brasileira pertinente ao comércio exterior compreendendo: importação, exportação, câmbio, alfândega e áreas afins. O Quadro 10 traz um sumário do conteúdo deste documento, e apresenta a que órgãos públicos estão associados à lei, à portaria, ao comunicado, à instrução normativa, ao parecer normativo, à resolução da Comissão de Política Aduaneira (CPA), aos atos declaratórios, aos convênios e às circulares.

VOLUME I	VOLUME II
<ul style="list-style-type: none"> · Portaria MF (Ministério da Fazenda) · Portaria Interministerial · Portaria SRF (Secretaria da Receita Federal) · Instrução Normativa SRF (Secretaria da Receita Federal) · Ato Declaratório · Parecer Normativo CST (Coordenação do Sistema de Tributação) · · Convênio ICMS (Ministério da Fazenda) · Resolução CPA (Comissão de Política 	<ul style="list-style-type: none"> · Portaria MF (Ministério da Fazenda) · Portaria SRF (Secretaria da Receita Federal) · Instrução Normativa SRF (Secretaria da Receita Federal) · Ato Declaratório SRF (Secretaria da Receita Federal) · Ato Declaratório COSIT (Coordenação Geral do Sistema de Tributação) · Parecer Normativo COSIT (Coordenação Geral do Sistema de Tributação) · Ato Declaratório COANA (Coordenação Geral do

Aduaneira)	Sistema Aduaneiro) · Convênio ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) · Portaria MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio) · Portaria SECEX (Secretaria de Comércio Exterior) · Circular SECEX (Secretaria de Comércio Exterior) · Comunicado DECEX (Departamento de Operações de Comércio Exterior) · Atos MAA (Ministério da Agricultura e do Abastecimento) · Atos MT (Ministério dos Transportes) · Atos MS (Ministério da Saúde) · Portaria Interministerial
------------	---

Quadro 10: Coletânea de Leis sobre Comércio Exterior –(CLCE).

Fonte: Disponível em: <<http://www.aduaneirasminas.com.br/public.htm>>. Acessado em: 27 mar. 2007.

No *site* da Receita Federal é possível encontrar toda a legislação referente à Aduana e Comércio Exterior, notadamente nos assuntos: Acordos Internacionais, Admissão Temporária, Alfandegamento, Bagagem, Bens Apreendidos, Classificação de Mercadorias, Controle Aduaneiro de Veículos, Depósito Afiançado, Depósito Alfandegado Certificado, Despachante Aduaneiro, Doações Recebidas do Exterior, Drawback, EADI, Encomendas e Remessas, Entrepasto Aduaneiro, Exportação, Fiscalização Aduaneira, Habilitação para Operar no Comércio Exterior, Importação, Isenção e Imunidade, Linha Azul - Despacho Aduaneiro Expresso, Loja Franca, Mala Diplomática, Mantra e Controle de Carga, Mercadorias Apreendidas, Perdimento, Portos Secos, Recintos Alfandegados, Recof, Recom, Repetro, Repex.

Encontra-se ainda legislação sobre Regimes Aduaneiros Especiais, Regimes Aduaneiros Aplicados em Áreas Especiais, Registro Especial de Importador de Discos Fonográficos, Selo de Controle do IPI, SISCOMEX, Sistema Harmonizado, Sistema Aduaneiro Informatizado, Trânsito Aduaneiro e Veículos e Cargas.

O Quadro 11 apresenta a legislação referente apenas à Alfandegamento.

LEGISLAÇÃO	DOC/DATA	DESCRIÇÃO
Medidas Provisórias	320/2006	Dispõe sobre a movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou despachadas para exportação, o alfandegamento de locais e recintos, a licença para explorar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Centro Logístico e Industrial Aduaneiro, altera a legislação aduaneira e dá outras providências.
Instruções Normativas	519/2005	Dispõe sobre a autorização para instalação e funcionamento de estabelecimentos comerciais em recintos de zona primária de aeroportos e portos alfandegados.
	397/2004	Dispõe sobre a exigência de regularidade fiscal para o alfandegamento de portos explorados pelos concessionários e permissionários que menciona.
Atos Declaratórios	ADE SRF 034/2004	Altera o Ato Declaratório SRF no 28, de 19 de março de 1998. Vide ADE SRF nº 53, de 17 de novembro de 2006.
	ADE SRF 061/2001	Declara alfandegado o Porto Organizado de Niterói, localizado no Município de Niterói/RJ.
	ADE SRF 028/1998	Dispõe sobre o alfandegamento concedido à empresa que menciona.
Portarias	SRF 969/2006	Estabelece requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dá outras providências. Retificada no DOU de 2.10.2006, Seção 1, pág. 29.
	SRF 968/2006	Dispõe sobre a rescisão de contrato de permissão ou concessão para a prestação de serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias em Porto Seco e a transferência para o regime de exploração de Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA).
	SRF 967/2006	Dispõe sobre a formalização e o processamento dos pedidos de licença para exploração de Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA).
	SRF 1.180/2002	Altera a Portaria SRF nº 1.170, de 3 de agosto de 2000. Revogada pela Portaria SRF nº 969, de 22 de setembro de 2006.
	SRF 1.743/1998	Dispõe sobre a realização de avaliação das condições de funcionamento dos recintos e locais alfandegados. Alterada pela Portaria SRF nº 602, de 10 de maio de 2002. Alterada pela Portaria SRF nº 1.180, de 15 de outubro de 2002.
Atos Declaratórios Executivos Conjuntos	ADE Cotec/Coana 001	Estabelece os requisitos, os procedimentos e a documentação necessários para o credenciamento de órgãos ou entidades mencionadas nos incisos I a II do art. 4º da Instrução Normativa SRF nº 593, de 22 de dezembro de 2005. Revogado pelo Ato Declaratório Executivo Cotec/Coana nº 4, de 19 de outubro de 2006.
	ADE Cotec/Coana 002	Estabelece critérios para a emissão de laudo técnico nos termos do art. 7º da Instrução Normativa SRF nº 593, de 22 de dezembro de 2005. Revogado pelo Ato Declaratório Executivo Cotec/Coana nº 5, de 19 de outubro de 2006.

Quadro 11 - Legislação referente à alfandegamento.

Fonte: <http://www.receita.fazenda.gov.br>, acessado em 26/03/2007.

Todavia os textos dos atos legais disponíveis no *site* da Receita Federal não substituem os publicados no Diário Oficial da União. O *site* informa ainda que a relação apresentada não esgotam os atos legais referentes a estes assuntos

Apesar de toda evolução na legislação aduaneira, que passou a incorporar mecanismos de apoio às exportações convergente com o conceito de zonas francas industriais, também denominadas de ZPE's, ela está longe ainda de produzir os benefícios que traria a implantação definitiva das ZPE's, o que geraria um grande salto qualitativo e quantitativo da política de exportação brasileira.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

Este capítulo tem por objetivo esclarecer o procedimento metodológico utilizado para a realização da pesquisa. Explica, portanto, as características específicas dos procedimentos realizados, para que, das questões da pesquisa, torne-se possível chegar à concretização dos resultados. “A pesquisa científica é uma investigação metódica acerca de um assunto determinado com o objetivo de esclarecer aspectos do objeto em estudo” (BASTOS; KELLER, 2000, p.35).

Para que a pesquisa científica possa ser concretizada é necessário estabelecer os métodos a serem utilizados, que são “os critérios que tendem a orientar o processo de investigação” (MUNHOZ, 1989). Sob este enfoque a Metodologia da Pesquisa se resume na explicação rigorosa, detalhada, exata e minuciosa, de todas as ações desenvolvidas no caminho, também denominado método, do trabalho de pesquisa.

A metodologia de uma pesquisa consiste no planejamento necessário para que se possa atingir o objetivo proposto, tendo como parâmetro de partida o referencial teórico e baseado na identificação do problema da pesquisa. “O planejamento da pesquisa é definido como o plano e a estrutura de investigação concebida de forma a obter respostas para as questões da pesquisa” (COOPER; SCHINDLER, 2004, p. 128).

Desta forma a metodologia apresentada neste capítulo 4 está estruturada quanto: ao tipo de pesquisa; às variáveis da pesquisa, aos procedimentos técnicos utilizados; à população; ao período pesquisado, aos tipos e fontes de informação, como os dados foram tabulados e tratados e para tal segue as orientações metodológicas propostas por Forte (2006).

3.1 Tipo de pesquisa

Pesquisar, tendo o mesmo significado que buscar significa procurar resposta para alguma coisa. Ao tratar essa dissertação, a pesquisa busca a solução de um problema. Especificamente neste trabalho, o problema da pesquisa busca responder à questão: quais os elementos fundamentais para a utilização do Porto do Pecém por empresas exportadoras do Ceará e a possibilidade de abertura de Zona de Processamento de Exportação (ZPE)?

É possível diferenciar, pelo menos, quatro gêneros de pesquisa, mas tendo em conta que nenhum tipo de pesquisa é auto-suficiente, pois "na prática, mesclam-se todos acentuando mais este ou aquele tipo de pesquisa" (DEMO, 2000, p. 22).

Segundo Forte (2006) as pesquisas são classificadas: a) quanto à natureza das variáveis em qualitativas ou quantitativas; b) quanto aos objetivos e grau do problema em exploratórias, descritivas e causais; c) quanto à amplitude e profundidade em estudo de caso, estudo de campo e levantamento com amostragem; e finalmente, d) quanto ao controle em pesquisas de laboratório ou experimento de campo.

Em relação a seus objetivos Gil (2001) apresenta uma classificação das pesquisas – onde se distinguem três grandes grupos: pesquisas exploratórias, pesquisas descritivas e pesquisas explicativas.

A pesquisa exploratória é toda pesquisa que busca constatar algo num organismo ou num fenômeno. Os estudos exploratórios, na visão de Cooper; Schindler (2004) têm como objetivo de desenvolver hipóteses ou questões para pesquisa adicional. É utilizada quando a área de investigação é nova ou pouco se conhece sobre o tema pelo pesquisador. O primeiro passo num estudo científico é a busca de literatura secundária.

Por outro lado, com base nos procedimentos técnicos adotados, Gil (2001) classifica a pesquisa como: *ex-pos-facto*, bibliográfica, experimental, documental, levantamento, estudo de caso e pesquisa-ação.

Este trabalho com base na teoria do Desenvolvimento Econômico Exógeno de Grossman; Helpman (1991) e na Teoria da Localização Industrial, preconizada por Lösch tem por objetivo verificar se o Porto do Pecém pode ser utilizado por Empresas Exportadoras do Nordeste e a possibilidade de abertura de uma Zona de Processamento de Exportações (ZPE).

A pesquisa é categorizada como do tipo multidisciplinar, classificada como social, documental e bibliográfica com base no campo da Ciência Social, pelo envolvimento, de conhecimentos científicos da Economia, Administração e também do Direito Tributário.

Na dimensão de sua natureza, a pesquisa realizada neste trabalho é classificada como “qualitativa”. Onde, Forte (2006, p. 7) define como pesquisa qualitativa “aquela que tem predominância de categorizações, de análises mais dissertativas, de menos cálculos”.

Em relação ao objetivo geral de verificar a viabilidade econômica para o Estado do Ceará da implantação de uma ZPE no CIPP - Complexo Industrial e Portuário do Pecém, desde 1988. Somente, em 2007, o Senado Federal e a Casa Civil deram prosseguimento ao Decreto-Lei nº 2.452/88 e a aprovação do Projeto-Lei nº 146/96, pela promulgação da Lei nº 11.508/07.

A própria falta de conhecimento sobre o assunto, atrelada ao receio de implantar uma ZPE no Brasil poderia redundar em conseqüente quebra da indústria nacional, têm levado o Estado a não concessão do pleito de criação das ZPE's. Assim evidencia-se a conseqüente falta de informações para desenvolvimento da pesquisa, ou seja, não existem ZPE's no Brasil e conseqüentemente não existem informações para atestar a fundamentação teórica.

No contexto apresentado, a pesquisa se classifica, segundo Forte (2006), quanto aos objetivos e grau do problema, em pesquisa exploratória. O autor afirma que a pesquisa exploratória procura buscar uma nova compreensão do tema estudado, com vistas a ampliar os conhecimentos ou simplesmente esclarecer conceitos e definições. Nas palavras do autor, “a pesquisa exploratória é utilizada quando pouco se conhece sobre o assunto. Suas conclusões geram hipóteses para futuras pesquisas” (FORTE, 2006, p. 7).

Quanto ao escopo e método de pesquisa classifica-se como estudo de caso, ainda com base nas orientações de Forte (2006, p. 8) para o qual “o estudo de caso refere-se a uma situação, entidade ou conjunto de entidades que têm um mesmo comportamento ou são do mesmo perfil”. Neste trabalho, a entidade referenciada é o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), para o qual se analisa a viabilidade do estabelecimento do regime aduaneiro atípico de ZPE, com o aproveitamento de sua infra-estrutura, e a utilização do mesmo por indústrias exportadoras.

3.2 Variáveis da pesquisa

Na metodologia da pesquisa, caminho para atingir o objetivo geral, estabeleceram-se os objetivos específicos que se traduzem em:

1) Identificar as empresas exportadoras cearenses, com foco nos produtos e montantes exportados, notadamente em relação ao CIPP - Complexo Industrial e Portuário do Pecém;

2) Investigar as características e benefícios das ZPE's internacionais, como modelos para implantação das ZPE's nacionais em relação com o desenvolvimento estratégico do local onde estão instaladas;

3) Descrever a infra-estrutura e as características das mercadorias no CIPP - Complexo Industrial e Portuário do Pecém;

4) Comparar as premissas do modelo de crescimento econômico de Helpman e Grossman (1991, 1994 e 1995) e da Teoria da Localização de Losch (1940 apud Alves et al, 2006) com as especificidades do projeto de implantação de ZPE's no estado do Ceará, e;

5) Analisar a viabilidade da criação de uma ZPE no Ceará e sugerir o regime aduaneiro atípico de ZPE como fator de alavancagem ao desenvolvimento industrial do Estado do Ceará, pelo aproveitamento da infra-estrutura do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Para a análise da viabilidade, a abordagem utilizada está fundamentada na demonstração das vantagens competitivas que tornam o Estado do Ceará uma opção atrativa de investimentos internacionais; na análise de contribuições concedidas pelo governo do estado às ZPE's e na desburocratização do comércio internacional destinado ao exterior.

Segundo Malhotra (2006) as questões da pesquisa, são enunciados aprimorados dos componentes do problema, e podem ser necessários para se desenvolver uma abordagem. A formulação das questões da pesquisa deve ser conduzida com base na definição do problema, na estrutura teórica e no modelo analítico adotado.

O autor enfatiza que o desenvolvimento de uma abordagem é visto como uma ponte entre a definição do problema e a concepção da pesquisa, no caso a elaboração do questionário. Este trabalho por ser um estudo exploratório, qualitativo e de caso, não elaborou um questionário, mas as características, fatores e atributos relacionados ao problema constituem características relevantes para a pesquisa e conduz às informações necessárias. Estas informações necessárias constituem as variáveis da pesquisa.

Objetivos	Variáveis da Pesquisa
Empresas exportadoras	Empresas exportadoras Produtos exportados Montante exportado Exportações pelo Porto do Pecém.
Características das ZPE's	Constituição Benefícios Evidências como estratégia de desenvolvimento econômico
Constructo teórico: Helpman e Grossman	A Tecnologia como fator de desenvolvimento A influência do governo, a resposta às pressões políticas de interesses particulares da indústria, e a consideração a situação do eleitorado
Constructo teórico: Losch	Teoria da Localização
Infra-estrutura do Porto do Pecém	Características, dimensões, localização, estruturas para tipos de cargas, capacidade de exportação e importação.
Viabilidade	Vantagens competitivas Comparação com resultados de outras ZPE's Características das empresas da ZPE.

Quadro 12: Objetivos versus variáveis da pesquisa. Elaborado pela autora.

Em função do problema e objetivos as variáveis da pesquisa, resumidas no Quadro 12, foram constituídas pelas seguintes informações:

a) Para melhor fundamentação do trabalho foram estudados os casos de sucesso de Zonas de Processamento de Exportação (ZPE), no mercado internacional e, ainda, as tentativas de implantação das ZPE's no Brasil, conforme descritos abaixo:

- ZPE da Coréia do Sul – Ásia: A Coréia do Sul tinha 2 (duas) ZPE'S: a da Masan, fundada em 1970, e a de Iri, criada em 1973. Masan, a maior delas, tinha 73 empresas em 1995, que davam empregos a 15 mil pessoas.
- ZPE de Taiwan – China: Taiwan criou 3 (três) ZPE'S. A primeira ZPE começou a operar em 1966 e as outras duas em 1970. Em conjunto, as três ocupam uma área pouco inferior a 200 ha, onde se encontram instaladas 230 empresas.
- ZPE do Brasil, em fase de implementação: Imbituba/SC e Rio Grande/RS.
- A ZPE de Imbituba/SC foi constituída em 1994, através do Decreto n.º 1.122, com uma área inicial de 200,57 ha e administrada através da

Imbituba Administradora da Zona de Processamento de Exportação S/A (IAZPE), constituída em 27/07/94. Seu objetivo é implantar a infraestrutura e administrar a Zona de Processamento de Exportação de Imbituba. Tem 3 (três) projetos industriais já aprovados, tais como: equipamentos eletrônicos de segurança, móveis, e calçados. Dois outros projetos estão em análise no CZPE: outro de móveis e um de calçados.

- A ZPE de Rio Grande/RS foi constituída em 1993, através do Decreto n.º 996, com área inicial de 543,78 ha e administrada através da Companhia Administradora da Zona de Processamento de Exportação de Rio Grande (ZOPERG), constituída em 1995. Tem 4 (quatro) projetos industriais já aprovados, tais como: agroindústria, automotiva, petroquímica e química fina.

b) Empresas exportadoras do Ceará, produtos exportados, montantes e relação com o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP);

c) Infra-estrutura e movimentação do o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP);

d) A proposição chave para o crescimento econômico defendida por Grossman e Helpman (1994) que se resume em afirmar que os avanços tecnológicos constituem as forças diretoras do crescimento, e também Grossman e Helpman (1994) o efeito na negociação internacional da alocação dos recursos domésticos, a integração econômica, de que forma a política governamental do país afeta o crescimento e o bem-estar da nação, e, a interação entre a imitação e a inovação, assim como, as condições sobre as quais um acordo de negociação sem taxas (FTA – *Free trade agreement*) pode emergir como um retorno equilibrado de uma negociação entre governos e ser viável economicamente. O governo, afirmam Grossman e Helpman (1995), responde a pressões políticas de interesses particulares da indústria, mas também leva em consideração a situação do eleitorado.

3.3 População e período pesquisado

No que diz respeito à população e ao período pesquisado tem-se poucas considerações a fazer, uma vez que a população pesquisada existiu somente em caráter bibliográfico, visto que o Brasil ainda não opera com ZPE. Desta forma, por terem-se exclusivamente casos internacionais (exemplos da Coréia do Sul e de Taiwan) e conseqüente dificuldade de acesso às informações - que só estão disponíveis nos países, onde estão localizados as ZPE's - ficou parcialmente prejudicada a pesquisa; o período pesquisado foi entre 1988 (data da regulamentação da ZPE no Brasil) e julho de 2007.

3.4 Fontes de dados e dificuldades da pesquisa

Por ser uma pesquisa exploratória, segundo Cooper; Schindler (2003, p. 132) “o primeiro passo em um estudo exploratório é a busca da literatura secundária. Relatórios de estudo de pesquisas anteriores normalmente revelam uma grande quantidade de dados históricos.”

O levantamento do material de pesquisa sobre o tema trabalhado foi realizado durante o segundo semestre de 2002 até julho de 2007, em que foram utilizados diversos artigos fornecidos pelo Dr. Helson Braga – atual presidente da Associação Brasileira de Zonas de Processamento de Exportação (ABRAZPE) no Brasil. Durante esse período, além do apanhado de material bibliográfico, principalmente na *internet*, foram feitas diversas visitas aos seguintes órgãos:

- Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado do Ceará (SDE): 07/2003;

- Secretaria de Infra-Estrutura do Estado do Ceará (SEINFRA): 08/2003 e 05/2007;
- CEARAPORTOS – companhia responsável pela administração do Porto do Pecém (local parcial de desembarço de mercadorias aduaneiras e nacionais do Complexo Industrial e Portuário do Pecém): 08/2003 e 04/2007;
- Secretaria de Planejamento e Controle (SEPLAN): 02/2004 e 06/2007.

Uma revisão bibliográfica em publicações, artigos acadêmicos de nível multidisciplinar, foi realizada, onde se destacam artigos e publicações, desenvolvidos por: Porter (1993), Grossman ; Helpman (1991, 1994, 1995), Forte (2006), Demo (2000) e outros que abordam o tema em foco.

A pesquisa procurou obter dados em livros, jornais, publicações oriundas de órgãos especializados, periódicos de exportação em áreas incentivadas, opiniões de autores nacionais e estrangeiros, ao formar um tecido de verdadeiras experiências internacionais em que resta aos estudiosos, administradores e governantes, da necessidade premente de criação de ZPE no Estado do Ceará, de forma a dar crescimento das exportações do estado, com conseqüente desenvolvimento industrial, social, econômico e, ainda, a formação de reservas em moeda de fácil divisibilidade e de alto valor internacional.

A coleta de dados baseou-se na técnica de pesquisa denominada documentação indireta, que consistiu fundamentalmente de pesquisa bibliográfica e documental de fonte primária e direta, através de pesquisa. A pesquisa bibliográfica teve como fontes principais, as publicações em livros, trabalhos científicos, trabalhos acadêmicos como: teses, artigos e publicações avulsas. Dentre os dados coletados houve dificuldades em conseguir a atualização de dados fornecidos pela SEPLAN (atual SEPLAG), bem como os dados fornecidos pela ILO, até 2006, conforme segue:

- Tabela 5 – Crescimento das zonas de processamento de exportação no mundo: dados disponíveis do período de 1976 a 2002, por falta de novo levantamento pelo órgão competente - ILO;
- Tabela 6 – Estrutura do comércio total (%) – Estado do Ceará, 1990-2002: dados disponíveis até 2002, não produzidos pelo pesquisador – Rocha, 2003 – e não localizados pela autora;
- Tabela 8 – Componentes da população – Ceará, Nordeste e Brasil – 1991-2000: dados disponíveis até 2000, não atualizados pelo IBGE, em virtude de não ter ocorrido novo Censo (previsto para 2010) e, também, não demonstrados nos demais sites relacionados ao assunto;
- Tabela 9 – Índice de desenvolvimento humano (IDH) – Brasil – Ceará – 1990-2006: dados disponíveis do período de 1990 a 2000 foram oficialmente divulgados pelo IPECE e do período de 2003 a 2006 foram atualizados pela autora segundo informações divulgadas no site do PNUD, em 06/2007;
- Tabela 10 – Índice de crescimento real do PIB Ceará, Nordeste e Brasil – 1985-2004: dados disponíveis até 2004 obtidos do IPECE, em 06/2007. Os demais dados até 2006 ainda não foi divulgado;
- Tabela 11 – Composição do PIB (%) – Estado do Ceará, 1990-2004: dados disponíveis até 2004. Em virtude do levantamento do IPECE está exposto em periodicidade trimestral, para o período de 2005 a 2006, estas informações estão em fase de compilação, segundo contato informal com a SEPLAG, em 06/2007.

3.5 Método de análise dos dados da pesquisa

Para a análise qualitativa foi utilizada a análise do conteúdo dos dados. A análise foi realizada pela comparação qualitativa dos dados obtidos na pesquisa bibliográfica e documental em dados secundários, com as variáveis da Teoria do Desenvolvimento de Grossman; Helpmann (1991) e Teoria da Localização Industrial, preconizada por Lösch tendo como base os requisitos necessários para a constituição de uma ZPE segundo a legislação brasileira. O trabalho desenvolvido apresenta, portanto, uma análise comparativa entre o que existe na teoria e o que ocorre na prática. Parte-se da contextualização da ZPE, da infra-estrutura do porto do Pecém, do desenvolvimento econômico e do comércio exterior.

Com base nesses conceitos, o trabalho foi dividido em três etapas. Inicialmente, fez-se um levantamento da bibliografia inerente ao tema; num segundo momento buscou-se analisar os modelos internacionais e as experiências nacionais das ZPE's ao identificar as características dos modelos internacionais (referências internacionais nas exportações em ZPE's) e as implicações da aplicação desses modelos no Brasil, ao utilizar como experiências nacionais os projetos de criação de ZPE's em Imbituba/SC e no Rio Grande/RS. A Balança Comercial do Ceará, as empresas exportadoras do Ceará e Nordeste, a movimentação de cargas no CIPP, a localização e características das empresas que projetadas a constituir a ZPE do Ceará também foram fatores relevantes na análise da viabilidade econômica para a implantação da ZPE no Ceará.

As opiniões emitidas por personalidades da área também constituíram base fundamentada para a abordagem de análise e sugestão da implantação da ZPE no estado.

A partir de então, num terceiro momento, sugeriu-se a adoção de uma ZPE no Estado do Ceará, pelo aproveitamento da infra-estrutura do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), ao considerar prioritariamente o aumento das

exportações do Estado do Ceará, na atração de investimentos que concorram para o desenvolvimento do Estado, pela industrialização de produtos de alto valor agregado.

As experiências internacionais de ZPE's foram fundamentais para embasar o modelo teórico no sucesso de criação de uma ZPE no Estado do Ceará. Isso justifica o interesse pelo tema na necessidade de promover o Estado do Ceará como um grande exportador do país e pelos benefícios tributários e fiscais que influenciam os exportadores em ZPE serem mais competitivos internacionalmente. Os capítulos distribuídos ao longo do trabalho partiram de uma contextualização da ZPE no mundo e no Brasil - em formação – com dados mais detalhados acerca da ZPE no Estado do Ceará, por ser o foco do trabalho.

4 IMPLANTAÇÃO DE UMA ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO NO ESTADO DO CEARÁ E A UTILIZAÇÃO DO PORTO DO PECÉM POR EMPRESAS EXPORTADORAS

O atual perfil das exportações do Nordeste (empresas e produtos) – mais especificamente no Estado do Ceará - e as principais tendências relativas ao comércio exterior do estado são focos deste capítulo, aliados à possibilidade de criação de uma ZPE no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) do Estado do Ceará.

Estima-se que a implantação de uma política de comércio exterior mais agressiva para a região, através do provimento de maiores estímulos para aumentar as exportações e importações, dará um crescimento ao Ceará. Para isso, além da correção cambial, poderiam ser adotadas medidas como a redução de alíquotas de importação, a realização de investimentos para reduzir os custos portuários e a transformação da região em uma grande zona de processamento de exportações (ZPE's). Tal estratégia proporcionaria benefícios para vários setores, aumentaria a utilização da capacidade da indústria e reduziria a taxa de desemprego.

O Ceará é considerado um estado que apresentou significativos progressos, nos últimos 20 anos, em suas dimensões sociais, infra-estrutura e econômica.

Um grande esforço inicial de saneamento das finanças públicas, de recuperação da capacidade de geração de poupança e de investimentos do Estado, e da implementação contínua de uma estratégia de captação e mobilização de iniciativas e recursos financeiros locais, nacionais e internacionais e a sua aplicação em setores estratégicos nas diversas áreas econômicas transformaram o panorama cearense num estado modelo de atração de investimentos para o Nordeste.

Nos últimos 20 anos, o Governo do Ceará tem perseguido uma estratégia de desenvolvimento determinada pela necessidade de deslocar o eixo dinâmico da economia, antes concentrado nos setores agropecuário e serviços tradicionais, para os setores industriais e de serviços que ofereçam bens e serviços com valor agregado mais elevado. Os resultados dessa estratégia têm sido a diversificação e a modernização da estrutura produtiva, pautada pela emergência de novos segmentos produtivos, especialmente na agricultura irrigada e na tecnologia da informação, bem como pelo adensamento e renovação de setores, como couro-calçadista, têxtil, confecções e turismo. Parte importante desses resultados foi obtida graças ao empreendedorismo e às micro e pequenas empresas locais, que têm contribuído para o fortalecimento do tecido sócio-produtivo.

Os progressos alcançados pelo Estado do Ceará foram expressivos na área educacional, com a universalização e melhoria da qualidade do ensino, e os avanços na educação profissional com investimentos em centro de vocação tecnológica; na área de infra-estrutura está à disposição dos setores energético, logístico, de saneamento básico e um avançado modelo de gestão da água, insumo indispensável à qualidade de vida e ao desenvolvimento cearense e no campo da economia desenvolveu-se a política de industrialização do interior, na busca da diminuição do êxodo rural, na valorização da mão-de-obra local, com acentuada contribuição para o crescimento das taxas do produto industrial, com a geração de grandes avanços nas exportações, principalmente nos setores de calçados, têxteis, couros e na carcinicultura, com base na criação de camarões em cativeiro.

A estratégia adotada pelo governo cearense, nascida do sofrimento causado pelos impactos da abertura econômica e pela globalização sobre a geografia econômica e as indústrias, fez com que o Estado do Ceará abrisse o campo de possibilidade para investimentos privados internacionais. E nada mais oportuno, para o atendimento das expectativas dos investidores e para a consecução da política internacional do governo federal, como a criação de uma ZPE no Estado do Ceará dentro de uma infra-estrutura completa, desenvolvida pelo Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

Em 2005, segundo dados obtidos na Revista do BNDES (2006), o Ceará ocupou o 2º lugar no *ranking* nacional – sucessor da Bahia – que teve maior aumento das exportações, entre o período de 2001 a 2005.

4.1 Comércio exterior das exportações e importações no Nordeste e Ceará

O comércio das exportações e importações na Região Nordeste é respeitado por um crescimento considerável, na última década, apesar de entre o período de 1990 e 2002 ter ficado abaixo da taxa alcançada para as vendas externas brasileiras do período, segundo dados fornecidos pelo IPECE em 2003. Individualmente, de acordo com informações obtidas no Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2003), ocorreram expressivos aumentos nas exportações dos estados do Rio Grande do Norte (151%), Ceará (136%) e Paraíba (124%), enquanto Bahia (66%), Piauí (48%), Maranhão (47%) e Alagoas (2,5%) contabilizaram taxas abaixo da exportação brasileira e Sergipe (-1,6%) e Pernambuco (-20,2%) registraram queda nas vendas externas.

O Estado do Ceará registrou diversificação em pauta. Enquanto em 1990, a castanha do caju registrou diversificação de pauta. Enquanto, em 1990 se constituía o principal item, representado por 35% da pauta, em 2002, este produto respondeu apenas por 15% e teve em calçados o produto mais importante – representado por 20% das exportações do estado e 7,3% das vendas externas do Brasil. Outros produtos que aumentaram as exportações no Nordeste foram: camarão de cativeiro, frutas, peles e couro (CEARÁPORTOS, 2002).

O Ceará tem sua economia mais voltada para o mercado interno nacional, segundo dados da SEPLAN (2003), o que representa cerca de 89%, enquanto os 11% restantes correspondem ao mercado externo. Essas características do Estado

refletem a forma como o governo federal tem conduzido sua política econômica, que, na prática, incentivou o desenvolvimento das regiões Sul e Sudeste, e especializou as regiões mais fragilizadas como fornecedoras internas de insumos para garantir a industrialização naquelas regiões.

A inserção do Nordeste no comércio internacional, no início dos anos 90, provocou um aumento significativo no grau de abertura comercial (exportações líquidas/PIB), modificado de 8,57%, em 1985, para 14,42%, em 2002, onde um dos fatores responsáveis por esse aumento foi à mudança no cenário de exportações, colocou os calçados como o produto que superou o algodão (SEPLAN, 2003). Tal evolução é resultado de uma ativa política de atração de investimentos, que acelerou a industrialização e diversificou a pauta de exportação.

As exportações cearenses para o resto do mundo cresceram 132,64% no período de 1990-2002, alcançou um total de US\$543,90 milhões no último ano da série. Em consequência desses resultados, o Ceará passou a ocupar a terceira colocação entre os estados nordestinos exportadores e a décima quarta posição entre os 27 Estados brasileiros (SEPLAN, 2003).

Vale ressaltar que a composição das exportações cearenses passa, atualmente, por um processo de redefinição, salientada pela redução do peso de produtos primários ou básicos no valor total exportado, e uma ampliação da participação de produtos industrializados (semi-manufaturados e manufaturados), ou seja, aqueles com maior valor agregado. Nesse contexto, a partir de 2001, as exportações de calçados superaram às de amêndoa de castanha de caju, que há mais de dez anos lideravam a pauta das exportações estaduais. Passou o Ceará a constituir-se no terceiro pólo calçadista do país e no primeiro da Região Nordeste.

No que se refere aos mercados de destino, um caso problemático é a crise Argentina que mostra os riscos de se apoiar em poucos mercados. O quadro do comércio exterior atual revela que ainda existe uma significativa dependência do Ceará em relação ao mercado norte-americano, pois os Estados Unidos, em anos consecutivos, absorvem cerca de 47% do total das exportações cearenses.

As importações cearenses, em 2002, alcançaram um valor de US\$631,20 milhões ou 1,25% a mais que 2001. Isto se deveu às importações de geradores de energia elétrica, com a crise energética do país, que superou o valor das importações de petróleo e seus derivados, cujo volume importado caiu 36,10%. Esses eventos foram responsáveis por um déficit na balança comercial de US\$87,30 milhões, porém menor que a registrada em 2001, de US\$96,44 milhões (SEPLAN, 2003).

O Ceará, com posição geográfica estratégica, busca a competitividade através do engajamento do governo e dos agentes produtivos dos diferentes setores da economia para criar e tornar-se um estado de ambiente propício à inovação. Esse ambiente se consolida pela geração de conhecimento; pela capacidade de ensino e pesquisa; pela tecnologia industrial; pela legislação tributária facilitadora, tudo isso para obter maior e melhor atendimento no mercado externo.

A ação de tornar o Estado do Ceará um empreendedor no comércio exterior amplia o potencial de exportação através do estímulo à indústria exportadora. Seu engajamento comercial se dá intensamente com os outros estados do Brasil, de acordo com os dados apresentados na Tabela 6.

Tabela 6 – Estrutura do comércio total (%) – Estado do Ceará, 1990-2002.

ANO	COMÉRCIO EXTERIOR	COMÉRCIO INTERNO	COMÉRCIO TOTAL
1990	16,34	83,66	100,00
1991	14,04	85,96	100,00
1992	12,01	87,99	100,00
1993	8,57	91,43	100,00
1994	8,54	91,46	100,00
1995	8,08	91,92	100,00
1996	7,74	92,26	100,00
1997	7,02	92,98	100,00
1998	6,86	93,14	100,00
1999	9,64	90,36	100,00
2000	10,86	89,14	100,00
2001	12,46	87,54	100,00
2002	15,75	84,25	100,00

Fonte: IPECE, SEFAZ e SECEX, 2002, adaptada do modelo de Rocha (2003, p.66).

Atualmente, os produtos que o Ceará exporta representam um crescimento acumulado de 1990-2006, de 317,75%, o que significa uma taxa média anual de crescimento 19,86%, segundo dados da SEPLAG (2006). Nesse período, as exportações cearenses seguiram a mesma tendência das brasileiras, embora em ritmo diferente – pois o ritmo cearense foi superior ao brasileiro. Houve um aumento substancial nas exportações dos industrializados em detrimento a um recuo sistemático dos produtos básicos. Assim, os produtos básicos que respondiam por 56% das exportações cearenses, em 1990, caíram para 29,95%, em 2006. Enquanto a participação de produtos industrializados (semi-faturados e manufaturados) de maior valor agregado elevava-se de 42%, em 1990, para 68,37%, em 2006 (Tabela 7).

Tabela 7 – Estrutura das exportações por fator agregado – Estado do Ceará, 1990-2006.

ANO	EXPORTAÇÕES TOTAIS (*)	PRODUTOS BÁSICOS (*)	PARTICIPAÇÃO %	PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS (*)	PARTICIPAÇÃO %
1990	230.251	128.941	56,00	96.706	42,00
1991	270.419	151.723	56,11	116.105	42,94
1992	303.590	172.597	56,85	127.885	42,12
1993	274.825	152.332	55,43	120.043	43,68
1994	334.613	145.912	43,61	143.332	42,84
1995	352.131	188.697	53,59	159.714	45,36
1996	380.434	198.729	52,24	175.217	46,06
1997	353.002	182.422	51,68	165.785	46,96
1998	355.246	160.906	45,29	191.690	53,96
1999	371.234	156.062	42,04	208.334	56,12
2000	495.339	199.099	40,19	285.389	57,61
2001	527.668	169.675	32,16	346.117	65,59
2002	545.023	195.829	35,93	336.130	61,67
2003	762.603	255.194	33,46	499.472	65,50
2004	861.568	286.934	33,30	570.504	66,22
2005	933.589	296.678	31,78	630.063	67,49
2006	961.874	288.085	29,95	657.618	68,37

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior (MDIC), 2007, adaptada pela autora.

(*) – valores expressos em US\$1.000/FOB.

Com a política de atração de investimentos industriais, o Ceará assume, cada vez mais, o perfil de Estado industrializado. Destacou-se, entre os principais pólos industriais, como o segundo pólo têxtil e o terceiro pólo calçadista do país e o primeiro centro de produção metal-mecânico do Norte e Nordeste.

Com efeito, as atividades exportadoras, entre 1999 e 2001, quando foram implantadas 111 empresas, propiciaram a criação de milhares de novas ocupações produtivas, além de dois benefícios diretos e indiretos gerados para atividades comerciais, de serviços e para o ramo da ciência e da tecnologia. Sob o ponto de vista econômico, os resultados e os impactos positivos alcançados em algumas cidades-pólo do interior do Estado, em função da implantação de médias e grandes empresas, respaldam o governo estadual a promover as indústrias exportadoras.

I) Objetivos na Atração de Investimentos Industriais

Dentre vários projetos adotados pelo governo do Estado do Ceará para tornar o Estado um grande exportador, estão como principais objetivos: a elevação da competitividade industrial e a promoção da desconcentração industrial.

O primeiro objetivo está focado na redução dos custos dos produtos, através de investimento em tecnologia de ponta para as indústrias exportadoras, a fim de aumentar a sua competitividade no mercado internacional. Para alcançar esse objetivo, o governo do Estado do Ceará adotou as seguintes linhas de ação (SEPLAN, 2003):

- Melhoria da produtividade e da qualidade das unidades de produção;
- Revitalização das cadeias produtivas sustentáveis;
- Apoio a iniciativas para aumentar o valor agregado dos principais produtos industriais, visa à elevação continuada das taxas de crescimento e à diversificação de produtos na pauta das exportações cearenses;
- Criação de um sistema de informações que permita aos empresários dos setores, com potencialidades de exportações, ampliarem seus conhecimentos sobre o mercado internacional dos produtos cearenses;
- Identificação de outros mercados e oportunidades para novos produtos de exportação cearenses;
- Divulgação de produtos cearenses no país e no exterior;
- Identificação de setores emergentes na economia cearense, com grandes perspectivas de se tornarem competitivos e com potencialidades para exportações;
- Estímulo à utilização de insumos modernos, com a viabilidade de uma ampla rede de informações sobre matérias-primas, materiais e insumos, destacam-se suas características, vantagens e alternativas de uso, aos principais fornecedores;
- Estímulo à realização de investimentos na modernização de equipamentos,

uma vez que eles são a principal fonte de absorção de novas tecnologias e modernização do parque industrial cearense.

A continuidade dessas premissas dar-se-á, também, pelo estímulo dos segmentos: têxteis e de confecções; de couros e calçados; de alimentos; de móveis; de metal-mecânica e de agronegócio; este último baseado no fortalecimento de Agropolos - projeto que reúne grupos de municípios de seis regiões geográficas definidas (Ibiapaba, Baixo Acaraú, Metropolitano, Baixo Jaguaribe, centro-Sul e Cariri), que contam com adequada disponibilidade de água (SEPLAN, 2003).

O segundo maior objetivo, que é promover a desconcentração industrial, tem como foco a formação e consolidação de pólos industriais em cidades-centro (secundárias e regionais), localizadas nas macrorregiões do Estado do Ceará, no estímulo da exploração de oportunidades e vocações locais com possibilidades de inserção no processo de industrialização.

A atuação do Estado do Ceará, segundo dados da SEPLAN (2003), para atingir esse objetivo está voltada para:

- Continuidade do processo de consolidação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), inclusive com esforços políticos e de promoção de atração de investimentos como a refinaria; a siderurgia; o parque de produção de energia eólica; plantas de regaseificação; implantação das empresas de base tecnológica e reorientação de implementação do Programa de Atração de Indústria de Médio e Grande Porte;
- Investimento no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, na conclusão de parte da infra-estrutura necessária à sua viabilização, composto por: obras do porto e retroporto; acessos, instalações e equipamentos dos meios de transportes pelos diversos modais necessários; rede de energia elétrica via Linha de Transmissão Presidente Dutra/Fortaleza; instalação do gasoduto Guamaré-Fortaleza-Pecém; rede de abastecimento d'água e esgotamento sanitário;

- Diversificação da matriz energética, com ênfase na energia eólica, e implantação do entreposto internacional de cargas que faz parte da plataforma logística do Aeroporto Internacional de Fortaleza, na criação de maior competitividade dos produtos da terra nos mercados internacionais;
- Ampliação e melhoria da infra-estrutura, associada aos pólos industriais, e promoção da interface destes com outros setores, com vistas a torná-los atrativos e competitivos;
- Estímulo à formação de associações e consórcios empresariais e municipais, que se tornarão parceiros ativos no processo de interiorização, com vistas a tornar o interior mais atrativo para a realização de novos investimentos;
- Implementação de mecanismos institucionais com o intuito de: estimular e promover a cooperação intersetorial e a formação de redes industriais; articular com os municípios para a interiorização da indústria; implementar a assistência técnica industrial e capacitar as principais regiões do estado e o estabelecimento de parcerias para o fortalecimento e a diversificação da atual estrutura produtiva industrial.

Para a atuação do governo do Estado do Ceará, no objetivo de desconcentração industrial, foram implementados o Programa de Atração da Indústria de Médio e Grande Porte e o Programa Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

O primeiro visa atrair novos empreendimentos industriais de médio e grande porte, mediante a oferta de infra-estrutura industrial, da divulgação de oportunidades de investimentos e de uma política de incentivos fiscais adequada. O programa reorienta as empresas incentivadas para que assumam um compromisso social com os municípios com vistas a contribuir para a melhoria das condições de vida, principalmente de suas comunidades mais carentes. As diretrizes para a

concessão dos benefícios do Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI) às empresas atraídas levam em conta: o custo-efetividade na decisão sobre a concessão; o aumento da eficiência do sistema industrial na complementação dos elos faltantes da cadeia produtiva e na garantia de manutenção do processo de descentralização das atividades industriais no Estado.

O segundo Programa tem por objetivo a efetivação de empreendimentos de grandes impactos para o desenvolvimento econômico do Estado do Ceará, com ações voltadas para a implantação de usina siderúrgica - com investimento estimado de R\$720 milhões (SEPLAN, 2005) -, refinaria, usinas termelétricas, entre outros investimentos.

De acordo com dados de 2005 da SEPLAN, o esforço para a captação de investimentos contabilizou a formalização de 49 protocolos de intenção com empresas, nos setores da indústria, turismo e agroindústria, o que trará benefício a 23 municípios, com investimentos da ordem de R\$792,35 milhões.

4.1.1 O Ceará

O Ceará define-se como um estado de grande ascensão desde 1986, quando o governo eleito com o propósito de intensificar o processo de crescimento fez reformas administrativo-financeiras e superou, a partir de 1987, o desequilíbrio fiscal existente à época pela geração de poupança pública em conta-corrente – importante fonte de financiamento de investimentos. O Estado, a partir de então, passou por importantes reformas que fizeram surgir e se solidificar uma fonte substancial de desenvolvimento endógeno entendido como um processo de transformação, fortalecimento e qualificação das estruturas internas de dada região ou espaço econômico, o que propiciou a vinda de empresas exportadoras originárias do Centro Sul-Sudeste para o Ceará.

O ponto central do processo se baseou na apropriação pelo estado de parte do excedente econômico local sob a forma de poupança em conta-corrente, de modo a permitir ao governo resgatar a capacidade de investimento público, recuperar e expandir a infra-estrutura básica e criar um efeito multiplicador sobre produto, renda, ocupação da mão-de-obra e investimentos privados.

Com essa perspectiva de alavancagem, as políticas de crescimento econômico pautaram-se no estímulo às atividades produtivas e no desenvolvimento de setores promissores do Estado, como indústria, agricultura irrigada, agroindústria, turismo, infra-estrutura básica e tecnológica. As políticas distributivas, por suas vezes, tiveram como suporte a educação, a qualificação profissional, o apoio aos pequenos negócios e as ações compensatórias para os segmentos sociais marginalizados da economia. Nesta abrangência o enfoque das características do Estado é dado para: a população cearense (dimensão social); a qualidade de vida da população e, principalmente, a evolução do perfil econômico (infra-estrutura e economia).

A) População cearense

A população do Ceará, em 2000, segundo censo do IBGE, totalizou 7.430 mil habitantes, representado cerca de 15,56% da população nordestina e 4,37% da brasileira.

No período de 1991-2000, a população cearense cresceu a uma taxa média anual de 1,75%. Esse crescimento foi maior do que o da taxa brasileira (1,64%a.a.) e da nordestina (1,31%a.a.). Nesse mesmo período, o processo brasileiro de urbanização, configurado pelo volume da população urbana em relação à população total, acentuou-se. O Brasil atingiu, em 2000, 81,29% de sua população com vida estabelecida no meio urbano. No Nordeste, a população rural decresceu de 39,35% para 16,27%, devido ao êxodo para as cidades. Em 1991, 65,37% da população cearense era urbana, passou para 71,53%, em 2000 (Tabela 8).

Tabela 8 - Componentes da população – Ceará, Nordeste e Brasil – 1991-2000.

INDICADORES	BRASIL	NORDESTE	CEARÁ
População residente total			
1991	146.825.475	42.492.540	6.366.647
2000	169.799.170	47.741.711	7.430.661
Taxa de crescimento população total			
1980-1991	1,93	1,83	1,70
1991-2000	1,64	1,31	1,75
População urbana			
1991	110.990.990	25.776.279	4.162.007
2000	137.953.959	32.975.425	5.315.318
População rural			
1991	35.834.485	16.271.261	2.204.640
2000	31.845.211	14.766.286	2.115.343
Taxa população na Região Metropolitana			
1991	29,11	18,07	38,24
2000	40,06	26,07	40,17
Grau de urbanização			
1991	75,59	60,65	65,37
2000	81,24	69,07	71,53
Esperança de vida ao nascer			
1991	66,0	62,7	63,4
2000	68,6	65,8	66,4
Taxa líquida de migração (%a.a.)			
1986-1991	---	-1,40	-0,39
1991-1996	---	-0,38	-0,23

Fonte: IBGE/Censo 2000.

A expectativa de vida para os cearenses é de 66,4 anos. É uma posição favorável em termos de Nordeste, pois a média da região é menor, 65,8 anos, mas está aquém do padrão brasileiro, que é de 68,6 anos. Quanto ao gênero, pode-se dizer que os homens estão expostos a maiores riscos de vida do que as mulheres, e os dados indicam que a mulher cearense viveu 6,6 anos a mais do que o homem, em 2000.

B) Qualidade de vida da população

A qualidade de vida da população, atualmente, é medida pelo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que se define por quanto mais próximo de 1 (um)

melhor o IDH. Ele expressa as condições de vida da população, por meio de 3 (três) indicadores básicos:

- a) A renda, medida pelo PIB *per capita*;
- b) O grau de conhecimento, expresso em combinação da taxa de alfabetização de adultos e a matrícula nos três níveis de ensino; e
- c) A longevidade, medida pela esperança de vida ao nascer, indicou os benefícios do saber e dos recursos materiais, por anos de vida.

Entre os Estados da Federação brasileira, o Ceará foi o que obteve o maior ganho no Índice de Desenvolvimento Humano, passou do 23º para o 19º lugar (Tabela 9).

Tabela 9 - Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) – Brasil – Ceará – 1990-2006.

ESTADOS/PAÍS	1990	1991	1996	2000	2003	2004	2005	2006
Ceará	0,477	0,537	0,590	0,699	0,674	0,706	0,749	(*)
Brasil	0,734	0,787	0,830	0,764	0,788	0,792	0,790	0,790

Fonte: PNUD, IPEA, FJP e IBGE (2006).

(*) – não disponível

O Estado do Ceará tem buscado melhorar o nível educacional com vistas à redução do analfabetismo, pelo uso do tempo de permanência da população na escola, o que leva a ultrapassar o analfabetismo e elevar o nível de escolaridade, que conseqüentemente gera maior nível de renda e crescimento econômico.

Outro fator que contribui para a formação do IDH é a saúde. O Estado do Ceará utiliza-se de diretrizes organizacionais do Sistema Único de Saúde (SUS) com ênfase na regionalização.

A População em Idade Ativa (PIA) define o indicador de trabalho e renda que no Estado do Ceará tem predominância feminina e concentração no meio urbano.

Nos últimos anos, esse indicador apresentou para o Estado do Ceará que o crescimento do número de pessoas em todas as classes de rendimento até 2 (dois) salários mínimos caía (SEPLAN, 2003). Isso trouxe para o estado uma melhor colocação em desenvolvimento econômico.

C) Evolução do perfil econômico

O Produto Interno Bruto (PIB) é um indicador importante para se mensurar e compreender o crescimento econômico de um país ou região onde trabalha com os conceitos de produto, renda e despesa de um território, geralmente num período de um ano.

O PIB do Ceará, ao longo do período de 1985-2000, cresceu acima da média nacional. Nesse período, segundo dados do Instituto de Pesquisa e Informação Estratégica Econômica do Ceará (SEPLAN, 2006), a economia cearense acumulou uma taxa positiva de 68,42%, o Nordeste, 46,61%, e o Brasil, 46,52%. (Tabela 10).

Tabela 10 - Índice de crescimento real do PIB Ceará, Nordeste e Brasil – 1985-2004.

ANO	CEARÁ	NORDESTE	BRASIL	CE/NE	CE/BR
1985	100,00	100,00	100,00	12,21	1,72
1986	105,86	107,99	106,42	12,35	1,74
1987	109,66	108,92	110,89	12,18	1,60
1988	119,25	112,32	111,63	12,58	1,61
1989	118,95	113,65	114,47	12,52	1,54
1990	120,71	113,79	111,01	12,59	1,62
1991	130,60	115,94	111,70	13,69	1,83
1992	133,25	115,95	111,43	14,19	1,83
1993	134,21	118,57	117,57	14,22	1,82
1994	142,61	124,56	123,67	14,65	1,89
1995	144,78	127,16	127,36	15,13	1,93
1996	150,47	130,48	131,51	15,25	2,03
1997	155,91	136,75	136,53	15,44	2,02
1998	159,24	137,55	138,13	15,79	2,06
1999	161,93	140,64	140,60	15,28	2,00
2000	168,42	146,61	146,52	14,43	1,89
2001	166,60	148,00	149,30	13,70	1,80
2002	171,10	151,30	152,70	13,30	1,80
2003	172,20	154,90	155,30	13,20	1,83
2004	179,60	163,90	163,10	13,40	1,88

Fonte: SEPLAN (2006), adaptada pela autora.

Ressalta-se que, no período de 1985-2000, o Estado do Ceará foi sustentado economicamente pela indústria e pelos serviços, que cresceram, respectivamente, 4,94% e 3,12%, em detrimento do desempenho da agropecuária, que registrou taxa negativa, segundo dados da SEAD (2003). Do período de 2001 a 2004 o Ceará tem crescido e superado o crescimento do Brasil, pois enquanto a taxa de crescimento do PIB para o estado foi de 13,40%, o Brasil ficou com 1,88% (SEPLAG, 2006).

Da análise de crescimento econômico da indústria e da prestação de serviços cearenses, de acordo com os dados fornecidos em 2002 pelo IPECE (Tabela 11), retrata-se que a agropecuária participava com 12,13% para o PIB total do Estado, em 1990, mudou para 4,91% em 2002.

Desta forma, os destaques foram dados no período para a indústria e os serviços, que passaram de 33,75% e 54,12%, para 38,38% e 56,71%, respectivamente, em detrimento à queda da agropecuária na formação do PIB

estadual. Essas mudanças nas participações do PIB setorial podem ser vistas nos Gráficos 1 (ROCHA, 2003).

Tabela 11 - Composição do PIB (%) – Estado do Ceará, 1990-2004.

ANO	TOTAL	AGROPECUÁRIA	INDÚSTRIA	SERVIÇOS
1990	100,00	12,13	33,75	54,12
1991	100,00	10,98	33,96	55,06
1992	100,00	10,52	33,34	56,14
1993	100,00	7,20	35,32	57,48
1994	100,00	12,12	35,46	52,42
1995	100,00	9,65	34,49	55,86
1996	100,00	9,64	33,89	56,47
1997	100,00	6,36	38,07	55,57
1998	100,00	5,62	40,08	54,30
1999	100,00	5,71	39,26	55,03
2000	100,00	6,08	38,30	55,62
2001	100,00	6,08	38,06	55,86
2002	100,00	4,91	38,38	56,71
2003	100,00	6,60	37,31	56,09
2004	100,00	5,04	36,31	58,65

Fonte: IBGE e IPECE, 2002, adaptada do modelo de Rocha (2003, p. 58).

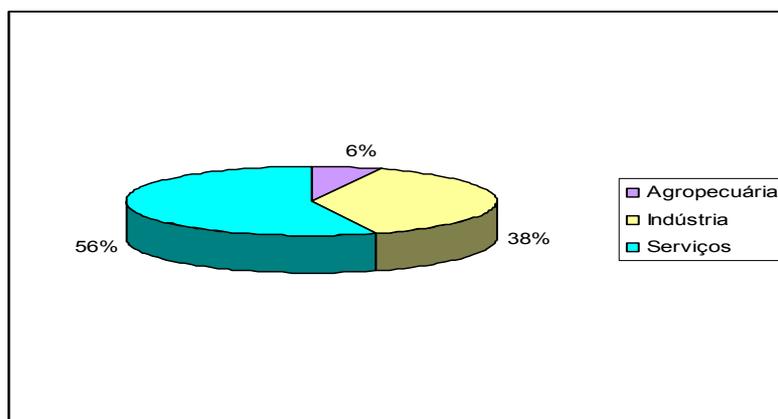


Gráfico 1- Participação Percentual dos Setores no PIB – Estado do Ceará, 2000.

Fonte: IBGE e IPECE, 2002, adaptado do modelo de Rocha (2003, p.59).

Em 2004 a participação do setor de serviços aumentou em 3%, se comparada com 2000, em detrimento da indústria que diminuiu em 2%, conforme demonstrado no Gráfico 2.

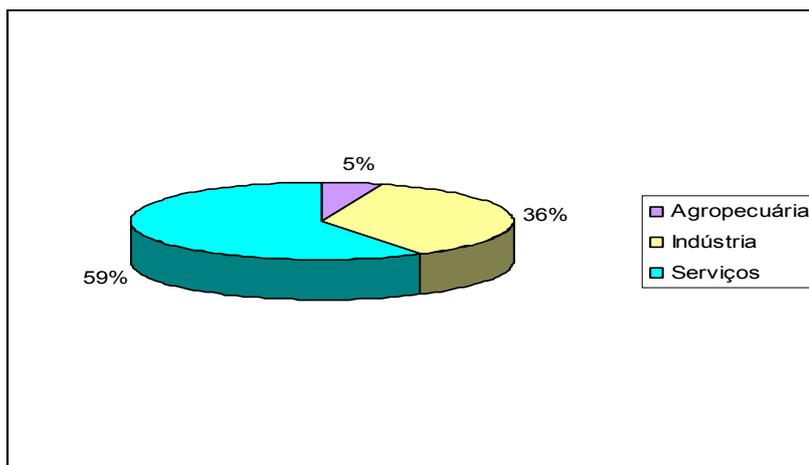


Gráfico 2- Participação Percentual dos Setores no PIB – Estado do Ceará, 2004.

Fonte: Adaptado do modelo de Rocha (2003, p.59). Elaborado pela autora.

Vale ressaltar que, dentre os segmentos da indústria, o da transformação merece ser evidenciado, tendo em vista que, em meados da década de 90, o governo estadual optou pela política de incentivos fiscais, como instrumento de atração de novos investimentos privados para mover o desenvolvimento econômico do Ceará. Na essência, o governo tencionava formar pólos têxtil, de confecção, de calçado e de metal mecânica. Como resultado dessa política, a indústria de transformação cearense, que respondia em 2002 por cerca de 45% do PIB industrial, acumulou uma expansão de 70,89%- correspondente uma taxa média de 3,20% ao ano (ROCHA, 2003).

Na indústria se destacaram a de transformação e a de construção civil, que respondiam, em 2000, por 17,3% e 16,67% do PIB Estadual. A indústria de transformação acumulou, no período 1985-2000, uma expansão de 82,62%, correspondendo a uma taxa média de 2,43%a.a. Esse desempenho deveu-se à expansão do parque industrial cearense, resultante dos esforços do governo estadual na atração de novos investimentos, a instalação de termelétricas, a boa performance do setor exportador e a possibilidade de implantação de refinaria e siderurgia (SEPLAN, 2003).

Apesar desse desempenho, o segmento de construção civil registrou queda, ao demonstrar sinais de desaquecimento, na desaceleração da construção de grandes

obras públicas, associada à elevação das taxas de juros, à redução da renda média dos assalariados e à menor disponibilidade de recursos para financiar a aquisição de imóveis pela população.

No que tange aos serviços, estes acumularam uma taxa de 58,52% no período de 1985-2000, com uma média anual de 3,12%. Os serviços tiveram seu desempenho influenciado pelo dinamismo do comércio, turismo, transportes e atividades imobiliárias e alugueis, o que representou o aumento em 2004 se comparado com 2000.

A economia do Ceará, em 2001, segundo dados do MDIC apresentados em 2003, não conseguiu repetir o desempenho que apresentou em anos recentes e sofreu uma redução na taxa de variação do PIB de 1,36%. Houve declínios também na agropecuária (-16,87%), e na indústria (-6,93%); porém, o setor de serviços cresceu 2,13%. Já em 2002 a economia cearense voltou a crescer com uma taxa positiva de 2,11% em relação a 2001, com destaque para a agricultura que registrou um aumento de 25,69%, e para os serviços com uma taxa positiva de 1,79%. Com relação às exportações do período de 1990 até 2002, apresentou um decréscimo de 20% de produtos manufaturados para produtos de maior valor agregado – produtos industrializados (ROCHA, 2003).

Essa tendência de elevação das exportações de industrializados no Ceará pode ser analisada sob o desenvolvimento industrial pela penetração de exportáveis industrializados em mercados externos, importantes como modo de reverter a deterioração dos termos de trocas entre países ricos e pobres. Segundo dados da Secretaria do Desenvolvimento Econômico do Estado do Ceará (SDE), o Ceará atraiu cerca de 778 empresas, onde totalizou um montante de R\$17,14 bilhões de investimento, com benefícios para 79 dos 184 municípios cearenses, com capacidade de gerar 159 mil empregos diretos e 637 mil indiretos.

4.1.2 Infra-estrutura do Complexo Industrial e Portuário do Pecém e sua utilização

O Estado do Ceará tem potencial para se tornar um importante centro de comercialização pela sua própria posição geográfica, próximo dos mercados dominantes e emergentes do mundo e por atrativos vocacionais, como mão-de-obra mais barata e abundante. Para isto, suas políticas de transportes estão orientadas para a integração econômica, através da diversificação e desconcentração das atividades produtivas no espaço do Estado.

No atual ambiente de crescente globalização econômica, os impactos dos grandes programas estruturantes no Estado do Ceará pressionam cada vez mais pela aceleração do processo de melhoria do desempenho do setor de transportes. Exemplos são as perspectivas de forte surto de industrialização, particularmente no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, a implantação de grandes projetos turísticos e a garantia de oferta de água, através do programa de interligação de bacias; viabilizou Agropólos de agricultura irrigada.

O governo do Estado do Ceará, em parceria com o governo federal, fez um trabalho para dotar o Ceará de um sistema multimodal integrado, com entrepostos organizados dotados de serviços logísticos e com o uso intensivo da tecnologia da informação, para atingir níveis de excelência compatíveis com as exigências do mercado.

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém integra a política industrial do Estado do Ceará pela disponibilização de uma infra-estrutura na qual possam instalar-se unidades de produção de siderurgia e de petroquímica, estratégicas para o desenvolvimento do Ceará. Essa disponibilização promove ao Estado do Ceará, também, a geração de emprego e renda; a consolidação do processo de industrialização através da atração de indústrias de base e o foco nas cadeias produtivas completas, em nível de mercado internacional:

- Acesso rodoviário;
- Ramal ferroviário com pátios;
- Área para instalações intermodais;
- Tubovia para transporte de petróleo e derivados;
- Descarregador de navios para minérios e guindaste portuário de grande porte para movimentação de cargas gerais;
- Subestações e linhas de transmissão do sistema elétrico;
- Barragem Sítios Novos;
- Sistema de adução de água;
- Gasoduto GASFOR, da Petrobrás.

O Terminal Portuário do Pecém conta atualmente com um Terminal de Insumos e Produtos Siderúrgicos (TSID), um Terminal de Granéis Líquidos para Petróleo e Derivados (TPET), um *pier* de rebocadores, um pátio com 360.000 m² e dois armazéns num total de 16.250m².

A necessidade de realocização da ZPE do Estado do Ceará, do projeto inicial de Maracanaú, para o município de São Gonçalo do Amarante deveu-se pelo fato da área anteriormente destinada à criação da ZPE, desde 1988, ter sido atualmente totalmente ocupada por outras indústrias no desenvolvimento da região.

Na realidade o aproveitamento da área do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), para a criação da ZPE no Estado do Ceará, foi sugestivo e oportunamente colocado pelo governo do estado e demais envolvidos pela sua excelente localização geográfica dentro de uma grande área expansionista e, ainda, pela infra-estrutura de energia; abastecimento de água, telefonia; escoamento de livre de trânsito para as diversas rotas de transporte de mercadorias e outras características necessárias para redução de custos e aproveitamento de capacidade ociosa da estrutura do CIPP, demonstrada na Figura 2:



Figura 2 - Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) no Estado do Ceará.

Fonte: SEINFRA (2003).

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) é resultado da parceria entre o governo do Estado do Ceará, o governo federal e a iniciativa privada que tem como objetivo intensificar e dar sustentabilidade ao crescimento do parque industrial cearense e de todo o território nordestino, pela promoção de atividades industriais integradas; pela geração de emprego e renda e pelo fortalecimento da integração regional. Desta forma, contribui para a consolidação do processo de industrialização na atração de indústrias de base e de foco nas cadeias produtivas completas e, por consequência, os valores de justiça social; de qualidade de vida e de proteção ao meio ambiente (SEINFRA, 2001).

As características do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) estão ligadas ao acesso e dimensão do Complexo, bem como à utilização do Terminal

Portuário do Pecém – primeiro porto estadual do Brasil a operar sob a modalidade de Terminal Privativo de Uso Misto, administrado pela interveniente CEARÁPORTOS (Companhia de Integração Portuária do Ceará), através de um contrato firmado em 05/06/2001 entre o Ministério dos Transportes e o governo do Estado do Ceará.

O Terminal Portuário do Pecém foi implantado dentro da “Lei dos Portos” ou “Lei de Modernização dos Portos” – Lei nº 8.630, de 25/05/1993 a qual se propõe a promover mudanças necessárias dos portos a fim de alcançar os parâmetros mínimos internacionais de movimentação de portos. Em síntese, essa modernização traz, dentre outras alterações, o uso privativo das instalações portuárias (sem influência do porto organizado – público), com menos fiscalização e menor ônus (GILBERTONI, 1999).

O CIPP está enquadrado na política nacional de desenvolvimento industrial, pois favorece a localização de grandes indústrias, inclusive no contexto de abertura para o capital estrangeiro no desenvolvimento de economias de aglomeração pela implantação de ZPE no Estado do Ceará.

A infra-estrutura do CIPP está pronta para receber a instalação de uma ZPE, atualmente composta, conforme dados da Ceará Portos (2002), por:

- a) Terminal Portuário: é parte integrante do CIPP, cuja área corresponde à 336Km² – equivalente à do município de Fortaleza. Dentre suas características, tem-se:
 - Coordenadas geográficas: 3° 30’ 00”S de latitude e 39° 50’ 00”W de longitude;
 - Acesso de rodovias: fora os acessos do item “m” deste, há o anel viário utilizado como via de interligação entre o CIPP e os Distritos Industriais de Maracanaú, Horizonte, Pacatuba, Eusébio e outros;

- Capacidade: total e instalada. A capacidade total é composta por: *Pier 1* – 350m de comprimento, 2 berços de atracação, calado autorizado de 15,50m; *Pier 2* – 450m de comprimento, 2 berços de atracação, calado autorizado de 16,0m; *Dolphins* – o *Pier 2* possui oito *Dolphins* de atracação e quatro de amarração; Bóias – 3 bóias e Bacia de Evolução: uma distância de 300m entre os *Piers 1* e *2* e 430m entre o *Pier 2* e o braço NW do quebra-mar. Já na capacidade instalada tem-se 2 *Piers* (granéis sólidos/ carga geral e granéis líquidos); 1 pátio de armazenagem com 380.000m² de área e 2 armazéns cobertos, de 6.250m² e de 10.000m²;
 - Expansão: em estudo, um *pier* exclusivo para *containers* e um *pier* para movimentação de produtos criogênicos (gás natural);
 - Instalações: ponte de acesso aos *piers*; dois *piers* para atracação de navios; quebra-mar; ponte de acesso ao quebra-mar; pátio de estocagem; 198 tomadas para *containeres* frigoríficos; armazéns;
 - Equipamentos: um guindaste de múltiplo uso com capacidade de até 45 toneladas e um descarregador de navio com capacidade de até 1.250 toneladas.
- b) Siderúrgica: projeto em andamento.
- c) Estação Ecológica: a responsabilidade com a questão ambiental está presente no Complexo desde a elaboração do plano diretor. As mais diversas variáveis ambientais, como vendas, marés, correntes e ondas foram monitoradas para que obtivesse o melhor padrão ambiental para obras desse porte, e o menor impacto ambiental em seu local de instalação e na área de influência. As unidades de conservação ambiental são divididas em uma estação ecológica e duas áreas de proteção ambiental (APAs). O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) concedeu, em 16 de outubro de

2001, a Licença de Operação n.º 167/2001, válida por quatro anos. O CIPP preserva uma área verde de mais de 3 mil hectares. Dentro dela estão contidos 1.300 hectares destinados à estação ecológica, onde 90% são destinados à proteção integral e o restante é usado para pesquisa.

- d) Intermodal de Cargas: projeto em andamento.
- e) Metal-Mecânico: projeto em andamento.
- f) Refinaria: projeto em andamento.
- g) Distribuidoras: o gasoduto (gás natural) liga Guamaré/RN a Pecém/CE e garante o atendimento da demanda energética industrial relativa a esse insumo. Foram investidos US\$51 milhões para construção do ramal de distribuição de 377 Km, com capacidade de 2,4 milhões m³ por dia.
- h) Expansão Industrial: projeto em andamento.
- i) Petroquímico: projeto em andamento.
- j) Termelétrica: é parte do conjunto de ações desenvolvidas para a geração de energia elétrica. O governo do Estado do Ceará viabilizou a implantação da primeira termelétrica permanente a gás natural localizada no território cearense, na área do CIPP. O projeto de geração térmica, denominado TermoCeará, é resultado da parceria do governo estadual, da Companhia de Gás do Ceará (CEGÁS), da Petrobrás e do Grupo MPX. A TermoCeará já funciona e tem capacidade parcial de geração de 200MW, com a expectativa de chegar a 270MW. O investimento total é de R\$475 milhões, com geração de 550 empregos diretos e indiretos.
- k) Parques Eólicos: foi assinado o protocolo de intenção para implantação de

quatro parques eólicos na área do CIPP, com capacidade total para geração de 116,2MW. As operações estavam previstas para iniciarem em setembro de 2002, porém somente agora (06/2007) chegaram os aerogeradores (XIMENES, 2007). O parque eólico que está no projeto na área do Complexo do Pecém tem capacidade de 50MW. O investimento é de R\$105 milhões da empresa alemã Fhurlander Energias Ltda. O outro parque eólico em projeto tinha capacidade inicial de 31,2MW de potência pela empresa SIIF do Brasil, até dezembro de 2008 instalará 220,73 MW de energia eólica, com orçamento de R\$80 milhões. Em seguida, orçado em R\$62,5 milhões e capaz de gerar 25MW, vem do projeto da CPL Participações (Eletrowind). O quarto investimento, de R\$25 milhões, pertence à Enebrás, com a potência de 10MW (CEARÁPORTOS, 2001).

- l) Fábrica de Geradores: a empresa Wobben Windpower, sediada em Sorocaba (SP), iniciou a construção de uma fábrica para produção de pás e de aerogeradores no CIPP. Esses equipamentos compõem as usinas eólicas, que convertem a energia dos ventos em eletricidade. A Wobben Windpower é a subsidiária brasileira da Enercon - empresa alemã líder no mercado de tecnologia eólica, com cerca de 15% de participação no mercado mundial. A nova fábrica cearense atraiu investimentos de R\$23 milhões, com financiamento do Banco do Nordeste. As obras foram iniciadas em agosto de 2001, com um total de 11 mil m² de área.

- m) Ferrovia e Rodovia: a rodovia é composta pela BR-222, que se interliga ao sul do país; pela BR-116, que se interliga ao norte do país e pela CE-422, que se interliga à BR-222 e pelas rodovias secundárias (CE-085, conhecida por Estruturante e CE-421). Na ferrovia tem-se um ramal com 22Km de extensão, oriundo da linha norte da Cia. Ferroviária do NE.

Desde o início de novembro de 2001, o movimento de cargas do CIPP, no Terminal Portuário do Pecém, tem-se modificado bastante. A pauta das exportações está voltada para: frutas frescas; castanha de caju; calçados e produtos têxteis.

A movimentação acumulada do ano de 2002 atingiu 386.990 toneladas, sendo 157.508 em exportações e 229.382 em importações (Tabela 12). Segundo dados obtidos na Cearáportos (2003), os produtos que mais contribuíram, na movimentação de cargas das exportações, foram: banana (6,3%), manga (6,1%), castanha de caju (4,7%), calçados (2,9%) e produtos têxteis (2,6%).

Esse cenário mudou substancialmente no ano de 2006 que atingiu a movimentação de 1.668.173 toneladas, sendo 449.548 em exportações e 1.218.625 em importações (Tabela 12). De acordo com as informações divulgadas pela Cearáportos (2006), a pauta de produtos que mais contribuíram, na movimentação de cargas das exportações, foram: banana (20,3%), melão (18,3%), castanha de caju (8%), calçados (3%) e produtos têxteis (1,5%).

Tabela 12 - Principais Mercadorias Movimentadas no Pecém (em toneladas).

MERCADORIAS	01 a 12/2002	01 a 12/2006
EXPORTAÇÃO	157.608	449.548
Frutas Frescas	48.011	251.621
Castanha de Caju	18.302	35.749
Calçados	11.206	14.010
Produtos Têxteis	10.144	6.618
Outros	69.945	141.550
IMPORTAÇÃO	229.382	1.218.625
Bobinas de Aço	105.157	136.598
Derivados de Petróleo	48.981	685.787
Arroz	21.386	7.991
Produtos Têxteis	11.451	14.729
Polpa de Celulose	5.075	5.446
Produtos Químicos	4.151	32.514
Outras	33.181	335.560
TOTAL – EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO	386.990	1.668.173

Fonte: Cearáportos (2003; 2006)

4.1.3 Exportações do Ceará

A análise dos resultados apresentados pela balança comercial do Ceará ao longo do ano de 2006, verificou-se que o Estado obteve bons resultados.

O setor de exportação cearense segundo os dados divulgados pelo Centro Internacional de Negócios da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (CIN/FIEC), mostra que no 1º semestre/2006, o Ceará exportou US\$ 465,6 milhões, ao registrar um aumento de 4,4% em relação ao mesmo período de 2005. No entanto, devido a um grande movimento de granéis líquidos (querosene de aviação e óleo diesel), em 04/2006 o saldo da balança comercial foi negativa. Em 05 e 06/2006 foi superavitária em, respectivamente, US\$29,8 milhões e US\$38 milhões.

De janeiro a maio de 2006 a balança comercial cearense registrou um saldo positivo no valor de US\$ 37,1 milhões, em consequência da diferença entre o valor das exportações de US\$ 382,3 e valor importado de US\$ 345,2.

Tabela 13 - Balança comercial Cearense - Período: 2006 - Valores US\$ FOB.

MÊS	EXPORTAÇÕES	IMPORTAÇÕES	SALDO COMERCIAL
Janeiro	77.055.174	59.687.388	17.367.786
Fevereiro	81.371.624	58.572.317	22.799.307
Março	74.525.443	38.866.657	35.658.786
Abril	72.654.045	141.380.771	(68.726.726)
Maiο	76.687.293	46.915.278	29.772.015
Junho	83.287.218	45.276.008	38.011.210
Julho	76.557.136	70.785.219	5.771.917
Agosto	93.664.303	144.979.597	(51.315.294)
Setembro	81.202.839	121.909.442	(40.706.603)
Outubro	79.454.533	168.361.078	(88.906.545)
Novembro	80.603.513	109.340.509	(28.736.996)
Dezembro	79.981.955	90.640.614	(10.658.659)
Total acumulado	957.045.076	1.096.714.878	(139.669.802)

Fonte: CEARÁ/FIEC (2006). Dados do SECEX/MDIC.

Elaboração: Centro Internacional de Negócios/FIEC.

Ao serem comparados o resultado do acumulado de 2006 do Brasil sobre igual período do Ceará, verifica-se que o Estado alcançou desempenho moderado, tendo como registro um crescimento de 2,9% nas exportações e 35,2% nas importações, enquanto que o Brasil bateu recordes de crescimento nas exportações (13,79%) e importação (22,1%).

4.1.3.1 Principais portos das exportações cearenses

As empresas exportadoras cearenses, embora possam contar com estrutura portuária considerada de ponta, estão sendo penalizadas pelos custos operacionais indiretos na exportação de produtos. Segundo especialistas do setor, e de acordo reportagem veiculada no Diário do Nordeste (2007), o problema principal está relacionado com a ausência de integração multimodal, ou seja, falta de infraestrutura de rodovias para o escoamento das mercadorias aos terminais portuários.

A este respeito, o presidente da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), Roberto Macedo, argumenta que as condições de escoamento portuárias podem ser melhoradas com a implementação de uma Zona de Processamento de Exportações (ZPE). Em suas palavras: “O Ceará, por seu posicionamento geográfico favorável, desponta como excelente alternativa para acesso de mercadorias a centros consumidores importantes como Estados Unidos e Europa” (DIÁRIO DO NORDESTE, 2007).

Tabela 14 - Exportações Cearenses - Principais Portos das Exportações do Ceará -Período: Jan. a Dez de 2006/2005 -Valores em US\$ FOB.

PORTOS	EXPORTAÇÕES 2006	PART. 06(%)	EXPORTAÇÕES 2005	PART. 05(%)	VAR. 06/05(%)
Pecém Porto–CE	556.385.647	58,1	550.090.598	59,1	1,1
Fortaleza Porto–CE	286.078.479	29,9	257.426.400	27,7	11,1
Santos SP	26.914.341	2,8	48.592.770	5,2	-44,6
Foz do Iguaçu Rodovia– PR	19.039.056	2,0	16.578.366	1,8	14,8
Rio de Janeiro (Sepitiba)– RJ	13.611.040	1,4	1.571.530	0,2	766,1
São Paulo Aeroporto–SP	11.106.416	1,2	18.225.215	2,0	-39,1
Recife Porto (Suape) PE	8.618.571	0,9	3.492.575	0,4	146,8
Corumbá Rodovia–MS	7.082.119	0,7	5.530.197	0,6	28,1
Fortaleza Aeroporto–CE	5.110.143	0,5	9.174.118	1,0	-44,3
Natal Porto–RN	4.434.698	0,5	972.817	0,1	355,9
Demais portos	18.664.566	2,0	18.796.270	2,0	-0,7
Total Exportado pelo Estado	957.045.076	100,0	930.450.856	100,0	2,9

Fonte: CEARÁ/FIEC (2006). Dados do SECEX/MDIC.

Elaboração: Centro Internacional de Negócios/FIEC.

Segundo dados secundários do Centro Internacional de Negócios (CIN) da Federação das Indústrias do Ceará (FIEC), em 2006, aproximadamente 88% das exportações foram realizadas pelos portos do Mucuripe e do Pecém. Pelo último, em São Gonçalo do Amarante, as exportações corresponderam a US\$ 556,4 milhões, enquanto que em Fortaleza, o porto do Mucuripe movimentou US\$ 286 milhões.

As exportações dos dois portos juntos atingiram a marca de 88% das exportações do Estado. O resultado abaliza a avaliação de Gustavo Costa, o engenheiro naval e Gerente de Logística da transportadora marítima Hamburg Süd, para o qual, os portos nordestinos têm condições privilegiadas em comparação com as zonas portuárias de outras regiões, principalmente os que se localizam nos complexos do Pecém/CE e de Suape/PE (DIÁRIO DO NORDESTE, 2007).

Apesar da localização privilegiada, afirma Costa (apud DIÁRIO DO NORDESTE, 2007, p. 3), estes terminais ainda dependem de integração com os

modais ferroviários e rodoviários. Esta dificuldade, segundo o especialista, se estende aos portos do Rio Grande do Sul até a Bahia, o que tem implicado em atrasos e principalmente aumento de custos.

Tabela 15 - Movimentação consolidada de cargas.

MOVIMENTAÇÃO CONSOLIDADA DE CARGAS – PORTO DO PECÉM – JUNHO / 2006 (TON)						
MOVIMENTAÇÃO	2005		2006		VARIACÃO %	
	No mês	No ano	No mês	No ano	No mês	No ano
Exportação						
1.1. Longo Curso	27.055	179.796	21.330	212.684	(21)	18
1.2. Cabotagem	1.266	2.095	4.354	37.938	244	1.711
Total Exportação	28.321	181.891	25.684	250.622	(9)	38
2. Importação						
2.1. Longo Curso	16.901	88.709	62.921	284.168	272	220
2.2. Cabotagem	3.548	8.243	7.744	52.900	118	542
Total Importação	20.449	96.952	70.665	337.069	246	248
3.1. Longo Curso	43.956	268.505	84.251	496.852	92	85
3.2. Cabotagem	4.814	10.338	12.098	90.838	151	779
Total Carga Geral	48.770	278.843	96.349	587.690	98	111

Fonte: CEARÁ (2006) Boletim do Comércio Exterior; Dados da Secretaria do Comércio Exterior (SECEX)/MDIC.

Segundo estatísticas divulgadas pelo Cearáportos (2006) o Terminal Portuário do Pecém movimentou durante o mês de junho 128.660 toneladas de mercadorias diversas. A navegação de longo curso foi responsável pela movimentação de 84.251 toneladas (65% do total), sendo 21.330 toneladas de exportação e 62.921 toneladas de importação.

As informações podem ser visualizadas na Tabela 15, onde se verifica que a navegação de cabotagem movimentou em junho 44.409 toneladas, sendo embarcadas 4.354 toneladas e desembarcadas 40.055 toneladas.

Até o mês de junho de 2006 a movimentação total acumulada é de 797.566 toneladas, sendo 496.852 na carga geral de longo curso (212.684 toneladas na exportação e 284.168 no sentido de importação), 90.838 toneladas na carga geral de

cabotagem (37.938 embarcadas e 52.900 desembarcadas) e 209.876 toneladas na importação de grânéis líquidos (cabotagem + longo curso).

4.1.3.2 Principais produtos das exportações cearenses

Em 2005, as empresas exportadoras de calçados tiveram dificuldades com relação à competitividade, pois enfrentaram os preços praticados pela China. Do mesmo modo, o segmento têxtil, também, teve problemas. De um modo geral todos os segmentos consideraram o dólar desfavorável o que influenciou na perda de competitividade das mercadorias. Em relação à castanha de caju, a quebra na safra cearense de 2005 (-23,7%), de acordo com o IBGE, representou a maior dificuldade enfrentada pelas empresas exportadoras. A Tabela 16 mostra os resultados das exportações por produto e itens selecionados no período jan.-maio/2005-2006.

Tabela 16–Exportações por produtos e itens selecionados – Ceará – jan.-mai./2005-2006.

PRODUTOS E ITENS SELECIONADOS	JAN.-MAIO/2005	JAN.-MAIO/2006	VAR. % 06/05
Calçados e partes	78.085.655	98.388.123	26,00
Couros e peles	54.901.843	55.019.114	0,21
Castanha de caju	62.779.679	53.431.981	-14,89
Têxteis	53.325.856	51.558.052	-3,32
Camarão	23.156.787	26.741.517	15,48
Metalúrgicos	25.138.622	18.081.531	-28,07
Frutas	5.231.229	14.863.940	184,14
Lagosta	12.780.089	7.684.454	-39,87
Material de transporte	6.545.315	6.691.586	2,23
Consumo de bordo	3.457.682	6.338.967	83,33
Vestuário	12.444.596	5.135.551	-58,73
Construção naval	1.200.000	1.600.000	33,33
Apar. Médicos, ópticos e precisão	1.009.718	1.329.140	31,63
Mel natural	1.313.879	1.024.430	-22,03
Demais Produtos	33.062.941	34.405.193	4,06
Ceará	374.433.891	382.293.579	2,10

Fonte: CEARA (2006) - Boletim do Comércio Exterior; Dados da Secretaria do Comércio Exterior (SECEX)/MDIC.

(*) Valor em US\$ 1.000/FOB.

(*) Valores em US\$ milhão/FOB.

O setor calçadista está na liderança das exportações, ao contribuir com 25,2%. O setor cresceu 26% em relação ao período jan./maio de 2005. Contudo, o setor de fruticultura teve um crescimento altamente significativo. O ramo cresceu 184%, pela soma de US\$ 14,9 milhões no período analisado pela Tabela 16.

Porém, no decorrer do ano de 2006, conforme visto na Tabela 17, que registra a Balança Comercial do Ceará Jan-Dez/2005-2006 o Ceará registrou em Jan-Dez/2006 uma taxa de crescimento no valor exportado de 2,9% comparado ao mesmo período de 2005. Os meses de Maio a Agosto tiveram variações positivas em 2006 em relação às exportações. Relativo à 2006/2005 os melhores meses foram Jan. (11,7%), Fev. (18,3%), Jun. (16,6%) e Ago. (12%).

Tabela 17 - Exportações cearenses - Período: 2006/2005 - Valores em US\$ FOB.

Mês	Exportações (2006)	Var (%)	Exportações (2005)	Varição (%)	Varição06/05 (%)
Janeiro	77.055.174	*	68.999.739	*	11,7
Fevereiro	81.371.624	5,6	68.759.940	-0,3	18,3
Março	74.525.443	-8,4	76.430.573	11,2	-2,5
Abril	72.654.045	-2,5	77.048.112	0,8	-5,7
Maio	76.687.293	5,6	83.195.527	8,0	-7,8
Junho	83.287.218	8,6	71.403.914	14,2	16,6
Julho	76.557.136	8,1	78.824.073	10,4	-2,9
Agosto	93.664.303	22,3	83.634.343	6,1	12,0
Setembro	81.202.839	-13,3	85.528.743	2,3	-5,1
Outubro	79.454.533	-2,2	72.557.436	-15,2	9,5
Novembro	80.603.513	1,4	80.844.939	11,4	-0,3
Dezembro	79.981.955	-0,8	83.223.517	2,9	-3,9
Total acumulado	957.045.076	100,0	930.450.856	100,0	2,9

Fonte: CEARÁ/FIEC (2006). Dados do SECEX/MDIC.

Elaboração: Centro Internacional de Negócios/FIEC.

4.1.3.3 Exportações cearenses por mercado de destino

As exportações para os Estados Unidos com valores em US\$ 283.404.431 (2006), fazem deste país o maior destino das exportações cearenses, seguido da

Argentina, com US\$95.250.761 e da Itália com US\$ 70.385.476 no mesmo período (Tabela 18).

No período 2005/2006, verificou-se pelos resultados apresentados na Tabela 18, que os países que mais perderam participação nas exportações do Estado do Ceará são Espanha (-31%), Canadá (-29,7%), Países Baixos (Holanda) (-9,3%), México (-6,1%) e França (-3,5%), conforme informações da mesma tabela.

No entanto entre os países de destino que tiveram maior crescimento nas exportações cearenses, destacam-se Itália (90,1%), Bolívia (51,1%), Alemanha (43,6%), Reino Unido (34,8%) e China (30%).

Tabela 18 - Exportações cearenses por mercado de destino – Período: jan./dez. 2006/2005 - Valores em US\$ FOB.

PAÍSES-DESTINO	EXPORTAÇÕES 2006	PART. 06 (%)	EXPORTAÇÕES 2005	PART. 05 (%)	VAR. 06/05 (%)
Estados Unidos	283.404.431	29,6	281.910.316	30,3	0,5
Argentina	95.250.761	10,0	83.637.955	9,0	13,9
Itália	70.385.467	7,4	37.023.191	4,0	90,1
Países Baixos (Holanda)	50.847.937	5,3	56.034.558	6,0	-9,3
Reino Unido	50.346.236	5,3	37.346.452	4,0	34,8
Espanha	35.759.258	3,7	51.858.548	5,6	-31,0
México	33.959.332	3,5	36.149.237	3,9	-6,1
Canadá	27.126.792	2,8	38.591.702	4,1	-29,7
França	25.431.150	2,7	26.348.203	2,8	-3,5
Venezuela	23.844.372	2,5	21.443.676	2,3	11,2
China	20.161.773	2,1	15.505.342	1,7	30,0
Paraguai	19.373.437	2,0	17.390.797	1,9	11,4
Alemanha	16.330.522	1,7	11.375.978	1,2	43,6
Hong Kong	13.628.681	1,4	12.930.389	1,4	5,4
Bolívia	11.919.375	1,2	7.890.231	0,8	51,1
Demais países	179.275.552	18,7	195.014.281	21,0	-8,1
Total-Exportado CE	957.045.076	100,0	930.450.856	100,0	2,9

Fonte: CEARÁ/FIEC (2006). Dados do SECEX/MDIC.
Elaboração: Centro Internacional de Negócios/FIEC.

As mercadorias exportadas para estes países, constituíram-se de: frutas, calçados, castanha, couros, peles e tecidos. As exportações para a Argentina têm tido um aumento sucessivo, nesse período de janeiro a maio de 2006, comparada ao mesmo período de 2005, registrou um crescimento de 13,9%.

4.1.3.4 Exportações cearenses no contexto nacional

Dos Estados brasileiros, os que mais cresceram foram: Roraima (81%), Amapá (67,3%), Acre (56,6%), Rondônia (52%), Rio de Janeiro (40%) e Pará (39,5%). Seguidos de Tocantins (28,4%), São Paulo (20,8%), Espírito Santo (20,2%), Sergipe (18,8%), Alagoas (18,6%), Minas Gerais (15,8%), Goiás (15,2%), Maranhão (14,1%), Bahia (13,1%), Rio Grande do Sul (12,6%) e Distrito Federal com (10,2%), de acordo com dados da Tabela 19.

O Ceará aparece em 15º lugar, em valores relativos a exportações, em torno de US\$ 957.045.076, e, em 20º lugar em relação ao aumento das exportações em 2006, com um aumento de 2,9% em relação ao mesmo período em 2005. Na mesma tabela encontra-se que o total Brasil representa US\$ 137.469.700.421 com um aumento de 16,2% em relação a 2005. A participação do Ceará em relação ao total das exportações brasileiras subiu de 0,7% em 2005 para 0,8% em 2006.

Tabela 19 – Estados brasileiros que mais cresceram.

SEQ.	ESTADOS	EXPORTAÇÕES 2006	PART. 06 (%)	EXPORTAÇÕES 2005	PART. 05 (%)	VAR. 06/05 (%)
1	São Paulo	45.929.527.747	33,4	38.007.692.592	32,1	20,8
2	Minas Gerais	15.638.136.890	11,4	13.500.887.041	11,4	15,8
3	Rio Grande Sul	11.774.411.793	8,6	10.453.684.362	8,8	12,6
4	Rio de Janeiro	11.469.574.076	8,3	8.191.295.242	6,9	40,0
5	Paraná	10.001.941.223	7,3	10.022.668.933	8,5	-0,2
6	Bahia	6.771.981.469	4,9	5.987.743.569	5,1	13,1
7	Espírito Santo	6.720.018.497	4,9	5.591.454.202	4,7	20,2
8	Pará	6.707.603.218	4,9	4.807.637.832	4,1	39,5
9	Santa Catarina	5.965.687.120	4,3	5.584.124.544	4,7	6,8
10	Mato-Grosso	4.333.376.419	3,2	4.151.610.987	3,5	4,4
11	Goiás	2.092.027.930	1,5	1.816.294.287	1,5	15,2
12	Maranhão	1.712.701.103	1,2	1.501.033.919	1,3	14,1
13	Amazonas	1.522.851.015	1,1	2.143.978.990	1,8	-29,0
14	Mato Grosso Sul	1.004.204.248	0,7	1.149.018.098	1,0	-12,6
15	Ceará	957.045.076	0,7	930.450.856	0,8	2,9
16	Pernambuco	780.340.072	0,6	784.888.366	0,7	-0,6
17	Alagoas	692.543.376	0,5	583.790.456	0,5	18,6
18	Rio Gde. Norte	371.503.239	0,3	413.317.372	0,3	-10,1
19	Rondônia	308.018.812	0,2	202.674.080	0,2	52,0
20	Paraíba	208.589.087	0,2	228.007.433	0,2	-8,5
21	Tocantins	203.886.580	0,1	158.735.865	0,1	28,4
22	Amapá	127.980.007	0,1	76.511.159	0,1	67,3
23	Sergipe	78.939.173	0,1	66.423.885	0,1	18,8
24	Distrito Federal	65.749.524	0,0	59.682.831	0,1	10,2
25	Piauí	47.127.095	0,0	58.660.647	0,0	-19,7
26	Acre	17.795.969	0,0	11.361.941	0,0	56,6
27	Roraima	15.358.447	0,0	8.483.257	0,0	81,0
	Oper.Especiais ¹	1.950.781.216	1,4	1.816.276.367	1,5	7,4
Total Exportado BR.		137.469.700.421	100,0	118.308.389.113	100,0	16,2

Fonte: CEARÁ/FIEC (2006). Dados do SECEX/MDIC.

Elaboração: Centro Internacional de Negócios/FIEC.

O Governo do Estado do Ceará firmou o objetivo de alcançar a meta de US\$ 1 bilhão, com as vendas externas em 2006. Para atingir este objetivo, algumas ações foram tomadas e entre elas: a captação de novos investimentos, através de negociações com o segmento têxtil; implantação de duas novas rotas de navios pela Europa, viabilizadas pela Ceará Portos; além dos negócios tratados recentemente com Cuba e conquista de novos países africanos (CEARÁ, 2006).

4.1.3.5 Exportações cearenses por empresas

De acordo com os dados disponibilizados pela Secretaria do Comércio Exterior (SECEX/MDIC), mostrados na Tabela 20 no período de mês de janeiro a maio de 2006, as principais empresas exportadoras do Ceará contabilizaram 74,1% das exportações totais.

Tabela 20 – Exportações por empresas – Ceará – jan.-maio/2005-2006.

EMPRESAS SELECIONADAS	JAN-MAI/05	PART. %	JAN-MAI/06	PART. %	VAR.% 06/05
Bermas Indústria e Comercio Ltda.	54.137.368	14,46	53.957.187	14,11	-0,33
Vicunha Têxtil S/A.	41.651.368	11,12	41.714.124	10,91	0,15
Grendene S A	30.011.067	8,02	37.390.978	9,78	24,59
Disport Nordeste Ltda.	17.073.667	4,56	23.865.495	6,24	39,78
Iracema Indústria e Comercio de Castanhas De Caju	22.938.082	6,13	17.306.427	4,53	-24,55
Compescal Comercio de Pescado Aracatiense Ltda.	13.081.556	3,49	11.840.457	3,1	-9,49
Companhia Brasileira de Resinas-Resibras	11.438.854	3,05	10.603.686	2,77	-7,3
Vulcabras do Nordeste S/A	8.803.045	2,35	10.544.122	2,76	19,78
Calçados Aniger Nordeste Ltda.	7.067.061	1,89	10.192.554	2,67	44,23
Gerdau Aços Longos S.A.	---	---	10.014.500	2,62	---
Olam Brasil Ltda.	8.335.666	2,23	7.779.575	2,03	-6,67
Tbm Trade - Importação E Exportação S.A.	8.170.152	2,18	7.217.275	1,89	-11,66
Cascaju Agroindustrial S A	5.333.511	1,42	6.795.837	1,78	27,42
Amêndoas do Brasil Ltda.	6.639.073	1,77	6.698.713	1,75	0,9
Cia Industrial de Óleos do Nordeste Cione	10.009.779	2,67	6.533.249	1,71	-34,73
Petróleo Brasileiro S A Petrobras	3.098.231	0,83	5.943.153	1,55	91,82
Intermelon Comercial Exportadora e Importadora	---	---	5.180.517	1,36	---
H.Bettarello Curtidora e Calçados Ltda	4.967.284	1,33	4.950.785	1,3	-0,33
Durametal S/A	5.238.473	1,4	4.903.297	1,28	-6,4
Demais Empresas	116.439.654	31,10	98.861.648	25,86	-15,10
Ceará	374.433.891	100,00	382.293.579	100,00	2,10

Fonte: CEARÁ/FIEC (2006). Dados do SECEX/MDIC.

Elaboração: Centro Internacional de Negócios/FIEC.

Ao considerar os valores das exportações, a receita correspondente ao período jan.-maio/06 atingiu US\$ 382,3 milhões (Tabela 20). As empresas que mais aumentaram suas vendas em maio/2006 sobre o valor de igual período de 2005, em termos absolutos, foi a Grendene S/A (US\$37,4 milhões) e Disport Nordeste Ltda. (US\$ 23,9 milhões).

Cabe destaque à Calçados Aniger Nordeste Ltda. que teve um aumento de 44,23% nas exportações em valores econômicos, em relação ao mesmo período de 2005. A empresa que apresentou o maior índice da variação entre os dois períodos analisados na Tabela 20, foi a Petróleo Brasileiro S/A - Petrobras, com a taxa aumento de 91,82%.

As maiores quedas estão representadas pela atuação das empresas: Companhia Industrial de Óleos do Nordeste (CIONE), com US\$ 10.009.779 em jan-maio/2005 e US\$6.533.249 no período equivalente em 2006, apresentou uma variação - 34,73%, e, Iracema Indústria e Comércio de Castanhas de Caju com exportações em jan.-maio/2005 no valor de US\$ 22.938.082, e no mesmo período em 2006 de US\$ 17.306.427 numa variação de -24,55%.

O Estado do Ceará totalizou nos períodos analisados US\$ 374.433,891 (jan.-maio/2006) contra US\$ 382.293.579 (jan.-maio/2005) onde apresentou um crescimento de 2,1% nas exportações.

Um fato que evidencia os resultados positivos na balança comercial cearense refere-se a disposição dos empresários em investir numa maior produção, percebida pelas importações de insumos e equipamentos industriais, verificadas nas importações ocorridas ao longo de 2006 (CEARÁ, 2006).

4.1.4 Viabilidade de criação da zona de processamento de exportação no Complexo Industrial e Portuário do Pecém

A promoção das exportações cearenses busca as políticas setoriais para melhorar a qualidade, incorporar tecnologia e agregar valor. Para a concretização desses objetivos o governo do Estado do Ceará tem reduzido o custo para exportar, através de ações que aumentem o nível de competitividade dos produtos cearenses nos mercados internacionais e de uma política seletiva de atração de investimentos.

O Programa Estadual de Incentivos voltados para a promoção industrial do Ceará teve início em 1979, tendo sido criado nesse mesmo ano o Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI), pela Lei n.º 10.367/79, além dos próprios benefícios concedidos pela legislação federal (Decreto-Lei n.º 2.452, de 29/07/88).

Para a formação do FDI o Estado do Ceará conta com três fontes de recursos, tais como: de origem orçamentária até o montante de 10% da receita de ICMS; empréstimos ou recursos a fundo perdido; contribuições, doações, legados e outras fontes de receitas que lhe forem atribuídas e receitas decorrentes da aplicação de seus recursos.

O objetivo do FDI, direcionado ao comércio internacional, está voltado para o aumento da eficiência do sistema industrial na formação da cadeia produtiva. Este aumento tem atingido o FDI ao focar em indústrias estruturantes (siderurgia, energia alternativa, refinaria); em indústrias de bens de consumo finais (couro-calçadista, móveis, confecções, metal-mecânica, eletro-eletrônica) e indústrias de alta tecnologia, ou de base tecnológica (farmoquímicas, engenharia genética, energia renovável, tecnologia de informação).

Dentro das políticas de desenvolvimento do Estado do Ceará, o Secretário de Desenvolvimento Econômico, Sr. Régis Dias, definiu no jornal Diário do Nordeste, publicado em 29/12/03:

O Ceará quer continuar a todo vapor em sua política de atração de indústrias em 2004, a despeito da aprovação da reforma tributária que promete acabar com os incentivos fiscais. A meta é concretizar, em 2004, a vinda de 158 empresas, que totalizam investimentos de R\$7,6 milhões. (DIÁRIO DO NORDESTE, 29/12/2003, p.8).

Diante do exposto, percebe-se que a política de desenvolvimento econômico do Estado do Ceará está voltada a montar uma estrutura de base industrial, a qual poderá ser inserida no contexto internacional, pela atração de incentivos fiscais concedidos e pela interiorização de regiões menos desenvolvidas – no caso o município de São Gonçalo do Amarante, onde se localiza o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, o qual detém boa infra-estrutura e, conseqüente, viabilidade para criação de uma zona de processamento de exportação.

A criação de ZPE no Estado do Ceará iniciou-se pela desapropriação de terras em vários municípios, dentre eles:

- O Campus Industrial Avançado do Cariri, que levou o governo estadual a desapropriar área de 100 ha nos municípios de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha, com o objetivo de instalar uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE), “como apêndice agregado à ZPE CEARÁ S/A, pela utilização das facilidades de alfandegamento do porto e aeroporto de Fortaleza”, de acordo com a Emenda Constitucional nº 25, de 15/12/95;
- O Distrito Industrial de Maracanaú, através da do Decreto n.º 96.990, de 14/10/88.

Apesar de existirem diversos municípios destinados para a criação da ZPE no Estado do Ceará, o projeto para implantação ficou inicialmente para o município de Maracanaú, através do Decreto n.º 96.990, de 14/10/88. O prazo para iniciação das obras estava previsto para 30/07/96 (beneficiada pela Lei n.º 8.924/94).

A ZPE de Maracanaú foi a que mais avançou na fase inicial do programa, no período de 1988-1990, tendo inclusive investido US\$ 3 milhões no projeto da lagoa

de estabilização, e muito embora o governo do Estado do Ceará, eleito em outubro de 1994, tenha enviado seus secretários para se informarem sobre o projeto de ZPE, nenhuma providência adicional foi tomada. O total da área prevista no projeto era de 387,77 ha; o perfil industrial inicial era de vestuário, têxtil e eletrônica; e os projetos de alfandegamento, de instalação aduaneira e do plano diretor não foram elaborados, pois não havia empresas interessadas em se instalar em ZPE.

Atualmente, tramita um projeto de realocação da ZPE no município de Maracanaú para o município de São Gonçalo do Amarante, no distrito do Pecém – região onde se localiza o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). Esta mudança é favorável para agilizar a implantação da ZPE no Estado do Ceará, uma vez que o Complexo Industrial e Portuário do Pecém tem uma infra-estrutura necessária para garantir condições de sustentabilidade dos parques industriais destinados à exportação.

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém está inserido numa área de 30.000 hectares, a 50Km de Fortaleza, no litoral oeste do Estado do Ceará; conta com infra-estrutura necessária para implantação de projetos estruturantes e tem capacidade para receber navios de grande calado (até 17 metros de profundidade), atrelado a um sistema intermodal de carga e, ainda, extensa área de proteção ambiental em sua periferia. Sua localização é privilegiada para os mercados da Europa e Estados Unidos - vantagem que permite ao Terminal Portuário do Pecém ser inserido em diversas rotas internacionais.

A grande estratégia econômica para o Ceará, segundo Régis Dias (CEARÁ, 2003), é “a internacionalização da economia do Estado.” A produção de empresas cearenses, inclusive as atraídas, estão com os dias contados, pois o principal objetivo do governo do estado é que empresas vendam para fora e levem a marca do Estado do Ceará.

Dentro desse contexto a principal iniciativa é a criação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) – uma espécie de zona franca fechada – que

credencia o Estado do Ceará como entreposto comercial pela aproximação do mesmo aos grandes blocos econômicos, como forma de incentivar as trocas comerciais e fazer as empresas locais tirarem proveito dos grandes parceiros - como os Estados Unidos e o Canadá.

Em um estudo macroeconômico feito pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BIRD) constatou-se que “as políticas estaduais de incentivos à indústria são moderadamente caras e têm introduzido algumas distorções no desenvolvimento econômico do Estado” (TYLLER, 1998). O BIRD sugere, nesse estudo, a adoção dos “*clusters*” como saída mais eficiente para a economia cearense e, ainda, aponta a ZPE como alternativa para fortalecer e viabilizar as exportações do Estado do Ceará, uma vez que o estado detém mão-de-obra abundante e barata.

É necessário que seja previsto na reforma da política de desenvolvimento econômico do país o favorecimento às regiões mais pobres (no caso do Nordeste), por uma questão social. Desta forma torna-se fundamental a viabilidade da criação de uma ZPE no Estado do Ceará, bem como atração de indústrias e aproveitamento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) como fator determinante na logística do comércio internacional e na redução dos custos.

Segundo comentários de Albuquerque, no Jornal Diário do Nordeste (2006), a constituição de uma Zona de Processamento de exportações (ZPE) pode ser o passo que falta ao Estado em direção à plena internacionalização de sua economia. Por conta de seus incentivos fiscais e do estabelecimento de uma infra-estrutura voltada para a melhoria das condições das empresas com vocação exportadora (ALBUQUERQUE, 2006). O presidente da Associação Brasileira das ZPEs (ABRAZPE), Helson Braga, menciona que “a ZPE cearense pode colocar o Ceará no mapa dos grandes investimentos internacionais.” E acrescenta ainda: “O Brasil perde grandes negócios para a Índia e para a China, por exemplo, por ainda não ter se dado conta da eficiência do mecanismo de ZPEs.”

Na avaliação de Braga, de acordo com seu ponto de vista para o Diário do Nordeste, acima referido, o que atrasou e inviabilizou a concretização das ZPEs foi a série de amarras impostas pela legislação.

Um dos pontos mais polêmicos era a restrição absoluta de que uma empresa situada na ZPE realizasse vendas de mercado doméstico. Os setores industriais locais temiam uma competição desigual e acabaram conseguindo essa proteção, o que acabou por inviabilizar a atração de grandes investimentos. (BRAGA, 2002).

Na prática, a ZPE constitui um território especial onde se aplicam as regulamentações tributárias e aduaneiras normais. O Presidente da Associação Brasileira das ZPEs (ABRAZPE), finaliza os seus comentários no Jornal “Diário do Nordeste” (2006) da seguinte forma:

As mercadorias que nela transitam ou são produzidas ou são consideradas como se não fossem oriundas daquele país em que a ZPE está inserida. A empresa que produz naquele espaço tem direito, por exemplo, a importar insumos e bens de capital com isenção do Imposto de Importação, benefício capaz de baratear a implantação de plantas industriais, notadamente as de maior porte, que movimentam somas de capital expressivas.

Nesse contexto o Complexo Industrial e Portuário do Pecém abrange boas características para implantação de uma zona de processamento de exportação (ZPE), a qual produzirá efeito na diminuição da chamada guerra fiscal entre as unidades da federação, pois os estados menos desenvolvidos irão procurar atrair investimentos do exterior, em vez de garimpar os demais estados. A legislação anterior das ZPE's (Lei nº 2.452/88) proibia a realocização de plantas já existentes em outros estados – o que confirma o impedimento às guerras fiscais estaduais, atualmente existentes.

Os grandes projetos industriais em torno do CIPP estão em pleno funcionamento. A siderúrgica está com engenharia fechada e vai começar a produzir aços planos em 2007, com a previsão de tornar possível a implantação do pólo metal-mecânico em São Gonçalo do Amarante.

Após aprovação do Projeto-Lei nº 146/96 e regulamentações no Decreto nº 2.452/88, no Senado Federal, em 19/06/2007, o Estado do Ceará revive o sonho de criação da ZPE e retoma os estudos da mesma sobre o Porto do Pecém, que hoje trabalha com capacidade ociosa em torno de 40% (DIÁRIO DO NORDESTE, 2007, p. 7). A criação da Lei nº 11.508/07 (que revogou o Decreto nº 2.452/88) pôs fim ao impasse político que, outrora existia, sobre a necessidade de existência de ZPE's no Brasil ao permitir o crescimento das regiões menos favorecidas em desenvolvimento industrial, mais especificamente regiões Norte e Nordeste em relação às regiões Sul e Sudeste.

Atualmente, aguarda-se a tramitação de uma Medida Provisória que complemente os artigos suprimidos (vetados 19 pontos) na Lei nº 11.508/07. Referida lei só começa a valer após a publicação da Medida Provisória que tratará as questões de ordem tributária. A previsão para publicação dessa Medida Provisória é agosto de 2007.

CONCLUSÃO

No trabalho verificou-se inicialmente que o processo de abertura da economia deu ao país nova dimensão do comércio internacional. O acompanhamento das diversas fases que o Brasil viveu nesse período foi apresentado com o objetivo de esclarecer que as palavras de ordem eram “exportação total” e “exportação é a solução”. Nisto intensificaram-se os investimentos para construção de sólido parque industrial, por meio do qual poder-se-ia substituir toda e qualquer importação por similares nacionais, onde em 1967, o país cunhou sua fama, que perdura até hoje, de exportador de baixo valor agregado.

O Brasil começou a exportar produtos de alto valor agregado, numa evolução com base na instalação de indústrias – principal motor de geração de emprego e renda – ao longo dos últimos 40 anos. Isso foi fator fundamental para o desenvolvimento econômico do país.

Analisou-se, nesta dissertação, que para que o desenvolvimento econômico ocorra, a política industrial tem que ter como foco de atenção da política econômica global a indústria, sendo objetivos primários da política industrial o crescimento e a eficiência do setor, pela fabricação de produtos com preço e qualidade internacionalmente competitivos. Esses objetivos são estabelecidos de forma a torná-los compatíveis com vários outros objetivos econômicos e não econômicos, tais como: o crescimento econômico global; a geração de empregos; a melhoria da distribuição da renda; a correção de desequilíbrios regionais; o fortalecimento da balança de pagamentos, dentre outros.

Dentro da realidade de abertura econômica e do desenvolvimento industrial do país, evidenciou-se, segundo Braga, que para acelerar o crescimento da indústria e melhorar os equilíbrios na balança comercial, o Brasil deve considerar as experiências internacionais, as quais servem de base para estruturação de

mecanismos de aprimoramento tecnológico industrial. E uma das formas mais eficazes de se chegar a mudança da produção de baixo valor agregado para a de alto valor agregado e, ainda resolver o desequilíbrio no balanço de pagamentos, é atrair ao país investimentos voltados exclusivamente para a exportação, através das Zonas de Processamento de Exportação (ZPE), que deverão reproduzir no Brasil o mesmo sucesso que tiveram em vários outros países, especialmente no Sudeste Asiático (Coreia do Sul) e na China (Taiwan).

Em seqüência, foi demonstrado que as ZPE'S são instrumentos de correção de desequilíbrios regionais; de geração de empregos; de fortalecimento do balanço de pagamentos e de difusão de novas tecnologias, pela concessão de benefícios fiscais, cambiais, creditícios, trabalhistas e tributários. A utilização destes benefícios dá suporte ao país e às regiões menos desenvolvidas (em especial a região nordeste) a crescerem numa concorrência leal com a economia internacional, onde as ZPE'S ou as empresas exportadoras localizadas em ZPE possam negociar um percentual de gastos domésticos não tão alto que inviabilize o empreendimento nacional, mas significativo o suficiente para induzir um conteúdo local superior ao que a empresa voluntariamente escolhe – sugerido o percentual de 20%, no Projeto-Lei n.º 146/96 – visto que esse efeito traz as ZPE'S o mesmo tratamento das empresas nacionais, que é o pagamento dos impostos exonerados por ocasião da entrada de insumos destinados à exportação.

Dos principais pontos abordados neste trabalho foi dada ênfase à implantação de ZPE no país, como fator preponderante da política industrial e de exportações, pelo diferencial de concessão de benefícios para as empresas localizadas nas áreas de instalação das ZPE'S. Esta visão da política de exportações foi abordada como uma massificação de esforços da exportação, através de mecanismos capazes de atrair empresas estrangeiras exportadoras e que estimulem a participação de empresas nacionais, cada vez mais no mercado interno ou, ainda, no mercado externo através de incentivos aplicados em outra época – por exemplo, o Benefícios Fiscais às Exportações (BEFIEX).

Analizou-se que a atração de investimentos estrangeiros e, ainda, nacionais para aplicação exclusiva às exportações é necessário considerar-se fatores preponderantes, tais como: um clima favorável de negócios; a recuperação da infraestrutura econômica e o aperfeiçoamento e a diversificação dos mecanismos indutores. Quanto ao clima favorável, o Brasil tem que buscar um equilíbrio nas contas do governo, de forma a “não ficar na mão dos financiadores”, mas a colocar os bancos obrigados a direcionar suas operações para o setor produtivo, pelo aumento da oferta de crédito e pela redução dos custos.

No que diz respeito à recuperação da infra-estrutura econômica, a inexistência de recursos oficiais e a, conseqüente, ampliação do programa de privatização têm sido o “ponta-pé” inicial na estruturação da economia, de modo que o Ceará – Estado localizado no Nordeste brasileiro – tem condições consideráveis, no atendimento deste requisito à exportação. Por fim, expor a diversificação dos mecanismos indutores é atendido pela criação da ZPE, de forma a reduzir o custo fiscal e permitir a vinculação dos objetivos macroeconômicos do Governo.

Em que pese as diversas maneiras de analisar a implantação de uma ZPE como incentivo às exportações, verificou-se que o Estado do Ceará contém requisitos básicos e adequados para atender as expectativas de investimentos voltados para o comércio internacional. Sua posição geográfica é considerada privilegiada para atingir os mercados europeu e americano, onde especificamente o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) deu uma nova perspectiva ao estado de infra-estrutura necessária para garantir condições de sustentabilidade dos parques industriais, com alcance do mercado internacional ao menor custo possível – por sua modelagem dentro da “Lei de Modernização dos Portos” (Lei n.º 8.630/93), a qual estabelece a exploração de instalações portuárias no novo conceito de terminais privativos que viessem a competir, em condições de mercado, com os operadores portuários existentes nos portos públicos.

Da análise empírica das teorias de comércio internacional e crescimento econômico e que a liberdade comercial são alternativas melhores que o intervencionismo (GROSSMAN; HELPMAN, 1990) fundamentou o trabalho para a

sugestão de criação de uma ZPE no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) e, conseqüente, desenvolvimento das exportações do Estado do Ceará.

Elucidou-se que o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) pode ser aproveitado como uma área espacialmente delimitada (requisito para instalação de uma ZPE), onde atende com toda sua infra-estrutura as condições físicas, logísticas e ambientais necessárias para implantação de uma ZPE no Estado do Ceará, visto que o projeto inicial de implantação de ZPE no Estado do Ceará, no município de Maracanaú, não deslanchou na implantação da mesma. Desta forma, o aproveitamento da infra-estrutura do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), onde contém indústrias já instaladas, pode ser considerado fundamental para a criação de uma ZPE, através de solicitação ao Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio (MDIC) de realocização do projeto inicial do município de Maracanaú, para o município de São Gonçalo do Amarante – local onde está instalado o CIPP.

Do levantamento bibliográfico realizado na pesquisa percebeu-se que, apesar das ZPE'S se constituírem uma modalidade de conceito genérico de zona franca, empregadas sob diversas formas em vários países com a finalidade de facilitar e apoiar as atividades de comércio exterior em um ambiente livre de impostos e de regulamentações burocráticas, foram impedidas de funcionamento por falta de manifestação, quanto à aprovação pelo MDIC – atualmente superada pelo Senado Federal, após promulgação da Lei nº 11.508/07. Ao longo desses anos (desde 1988), resistências de toda ordem foram sofridas, mas, hoje, superadas pelo programa de implantação das ZPE'S e por uma vasta legislação a respeito do assunto, não podem impedir a implementação desse mecanismo tão eficiente, para enfrentar o desafio do aumento das exportações e da geração de empregos.

Em uma matéria publicada recentemente, em 30/04/2007 no Jornal do Comércio, sobre as ZPE's afirmou-se que o Governo Federal aprovou (em 08/05/2007) o projeto de lei, que tramitava no Congresso Nacional há 11 anos. Diante do exposto, 17 Estados que pleitearam (desde 1988) a concessão do Governo para criação de ZPE's, aguardam por esse deferimento.

Precisa-se dar maior agilidade operacional à burocracia, encarregada dos procedimentos administrativos do programa de implantação de ZPE; eliminar os possíveis fatores de incerteza por parte de um empresariado - culturalmente condicionado a buscar permanentemente sinalizações fornecidas pela área federal - e, principalmente, solicitar do Governo Federal as liberações dos pleitos que já foram feitos, dentro da legislação federal vigente.

Tendo em vista a falta de condições de locomoção para fazer as pesquisas *in loco*, em outros países, mais especificamente Taiwan e Coréia do Sul, e, ainda, da falta de ZPE'S já instaladas no Brasil em pleno funcionamento - esta dificuldade dá-se principalmente pela falta de disposição do Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio (MDIC) em aprovar os projetos já solicitados e, ainda, por falta de disposição desses órgãos - seria prematuro diagnosticar todos os fatores necessários para que uma ZPE possa trazer retornos com o comércio exterior.

Apesar da política de desenvolvimento industrial ter se tornado o assunto em pauta nos últimos anos, as ZPE's no Brasil não saíram do papel. Isto dificultou uma melhor análise do modelo de ZPE, uma vez que o material de pesquisa utilizado, em sua maioria, foi de fonte bibliográfica e não de estudo de campo.

A abordagem apresentada obedeceu ao objeto da metodologia empregada neste trabalho, ao considerar que atualmente existem mais de 850 ZPE's no mundo, as quais geram 27 milhões de empregos e, aqui no Brasil, nenhuma ainda foi implantada, apesar de várias obras de infra-estrutura, e de aprovação de projetos industriais terem sido realizados - como é o caso de Imbituba/SC e de Rio Grande/RS.

Para se ter uma exposição mais enfática sobre as limitações da pesquisa resume-se que para a investigação há necessidade de uma verificação *in loco* das experiências internacionais que deram certo e hoje representam seus países como referencial de sucesso para a exportação.

Da análise feita neste trabalho foram identificados empecilhos que têm impedido a aprovação dos projetos de implantação de ZPE no Brasil, pelo CZPE e

pelo MDIC, sugerem-se as seguintes recomendações:

- Intensificar os esclarecimentos sobre o funcionamento das ZPE's aos empresários, partidos e órgãos públicos resistentes à sua implementação;
- Buscar aprovação pelo MDIC dos projetos de 17 estados já enviados, para a criação das ZPE'S e liberação de alfandeamento pelos órgãos anuentes, uma vez que o objetivo das mesmas é atração de investimentos que, noutras circunstâncias não viriam para o Brasil. Desta forma não há perda de receita, uma vez que ela não existe;
- Relacionar os impactos que serão causados na política econômica, face o aumento das exportações, principalmente de bens de alto valor agregado;
- Disseminar a visão da política pública segundo o critério de geração de empregos e da correção de desequilíbrios regionais;
- Demonstrar o crescimento das exportações, ao longo de dos últimos 10 anos, dos Estados e a propensão de alavancagem das exportações com a abertura de ZPE'S, através de análise comparativa dos países semelhantes ao Brasil, que adotaram esse regime atípico aduaneiro, e que atualmente encontram-se em situação econômica bem superior ao Brasil.

Para as próximas pesquisas propõem-se uma análise dos avanços tecnológicos das empresas localizadas em áreas de ZPE'S; avaliação comparativa das taxas determinantes de crescimento econômico e social, por empresas exportadoras que operam em ZPE'S e as que não operam em ZPE'S; observar os investimentos externos oriundos da criação de ZPE'S no Brasil e, analisar os custos logísticos decorrentes da localização industrial das empresas identificadas em áreas incentivadas por ZPE'S.

REFERÊNCIAS

ABREU, M.P. **O Brasil e a ALCA**: interesses e alternativas. Texto para discussão nº 371. Rio de Janeiro: PUC, 1997.

ALBUQUERQUE, Leônidas. ZPE cearense pode prospectar grandes investimentos. Negócios. **Jornal Diário do Nordeste**. 29/01/2006,

ALVES, Manuel, B.; MARTINS, Antônio N.; MADRUGA, Paulo. **Modelos explicativos da localização das actividades no espaço**. LISBOA: Centro de Investigações Regionais e Urbanas, SÉRIE DIDÁTICA, Documento de Trabalho n. 4/2001.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Como preparar trabalhos para cursos de pós-graduação**: moções práticas. São Paulo: Atlas, 1995.

AVERBUG, André. **Abertura e integração comercial brasileira na década de 90**. Disponível em: <<http://www.bndes.gov.br>>. Acesso em: 07 ago. 2003.

_____. O Brasil no contexto da integração hemisférica: controvérsias em torno da ALCA. **Revista do BNDES**, n. 11. Rio de Janeiro: BNDES, 1999.

AZZONI, Carlos Roberto (org.) **Onde Produzir?** Aplicações das teorias de localização no Brasil. Série Estudos Econômicos. IESP, 1985.

BASTOS, Cleverson; KELLER, Vicente. **Aprendendo a aprender**: introdução à metodologia científica. 13. ed. Petrópolis: Vozes, 2000.

BAUMANN, Renato et al. **Abertura e integração comercial brasileira na década de 90**. Disponível em: http://www.bndes.gov.br/conhecimento/livro/eco90_02.pdf. Acesso em: 10 jun. 2007.

_____. **Coréia**: uma opção pelo mercado externo. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/ipri/Rodrigo/Coréia/Renato%20Baumann.ftf>>. Acesso em: 22 fev. 2006

_____. **As tarifas de importação do Plano Real.** Texto para discussão n 14. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, Centro de Estudos de Reforma do Estado, 1998.

BELLO, Ubyrajara Brasil Dal. Os 500 anos e as exportações brasileiras. **Revista Ilea.** Porto Alegre, n. 6, p.12-15, mar. 2001.

BRAGA, Helson Cavalcante. **A experiência internacional de Zonas Francas e a necessidade de promoção das exportações.** Rio de Janeiro: ABRAZPE, 2002.

_____. **Zonas Francas aeroportuárias: um grande passo na direção correta.** Rio de Janeiro: ABRAZPE, jul.2001.

_____. **Alguns argumentos (falsos) contrários as ZPE.** Rio de Janeiro: ABRAZPE, jun. 2001.

_____. **Razões para preferir instalação na ZPE de Teófilo Otoni e não fora dela, usando um pacote alternativo de incentivos.** Rio de Janeiro, 06 jun., 2000.

_____. **As zonas de processamento de exportação: teoria, experiência internacional e importância para o desenvolvimento brasileiro.** Rio de Janeiro: ABRAZPE, jan.2000.

_____. **As zonas de processamento de exportação: teoria, experiência internacional e importância para o desenvolvimento econômico do Brasil.** Rio de Janeiro: ABRAZPE, jul.1999.

_____. **Política industrial e ação do MICT: uma proposta.** Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 1994.

BRASIL. **Lei nº 11.508**, de 20/07/07. Regulamenta o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação, pela revogação do Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988. Diário Oficial da União. Brasília, 20 de jul. 2007.

_____. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). **Brasil melhora IDH, mas cai no ranking.** Brasília, 09/11/2006. Disponível em: <http://pnud.org.br/pobreza_desigualdade/reportagens/index.php>. Acesso em: 17 jun. 2007.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **Departamento de Promoção Comercial. BrazilTradeNet**. Disponível em: <<http://www.braziltradenet.gov.br>>. Acesso em: 17 jun.2007

_____. Estrutura administrativa do comércio exterior. **Manual do Exportador**, seção n. 5. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br>> Acesso em: 17 mai. 2007.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC. **Regimes aduaneiros especiais**. Brasília: MDIC, 2003

_____. Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio. **Balança Comercial**. Sistema Alice Web. Disponível em: <<http://www.portaldoexportador.gov.br/Aliceweb>>. Acesso em: 10 nov. 2003.

_____. Secretaria da Receita Federal. **Alíquota média das importações brasileiras**. Disponível em: <<http://receita.fazenda.gov.br>> Acesso em: 10 nov. 2003.

_____. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Disponível em: <<http://bndes.gov.br>>. Acesso em: 15 jul.2003.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Guia de exportação passo-a-passo**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br>>. Acesso em: 23 jul.2003.

_____. **Decreto nº 3.560**, de 14/08/00. Regulamenta os §§ 5º e 6º do art. 2º do Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, alterado pelas Leis nºs 8.396, de 2 de janeiro de 1992, e 8.924, de 29 de julho de 1994. Diário Oficial da União. Brasília, 15 ago.2000.

_____. **Lei nº 8.924**, de 29/07/94. Renova o prazo de que trata o § 6º do art. 2º do Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, introduzido pela Lei nº 8.396, de 2 de janeiro de 1992, para instalação das Zonas de Processamento de Exportação já existentes. Diário Oficial da União. Brasília, 30 jul.1994.

_____. **Decreto nº 846**, de 25/07/93. Regulamenta o Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, com a redação dada pela Lei nº 8.396, de 2 de janeiro de 1992, que dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação – ZPE, e revoga o Decreto nº 96.759, de 22 de setembro de 1988. Diário Oficial da União. Brasília, 28 jul.1993.

_____. Presidente da República. **Decreto n. 1.886**, de 29 de abril de 1996. Regulamenta disposições da Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências. Brasília, 25 de fevereiro, 1993.

_____. **Lei nº 8.396**, de 02/01/92. Altera o Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988.. Diário Oficial da União. Brasília, 06 jan.1992.

_____. **Decreto-Lei nº 2.452**, de 29/07/88. Diário Oficial da União. Brasília, 30 jul.1988.

CANUTO, Otaviano. **Comércio exterior**. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br/cdbrasil/itamaraty/web/port/economia/comext/apresent/apresent.htm>>. Acesso em: 23 jul.2003.

CAVALCANTI, Manoel. Em SC, está tudo pronto para funcionar. **Jornal Valor Econômico**, 24/03/2006.

CEARÁ. Secretaria do Planejamento e Gestão (SEPLAG). **Estudos macroeconômicos: 4º PIB trimestral do Ceará/2006**. Disponível em: http://www.ipece.ce.gov.br/estudos_macro/PIB/index.htm#Anual. Acesso em: 10 jun. 2007.

_____. Secretaria do Planejamento e Coordenação (SEPLAN). **Avaliação 2005: plano plurianual 2004-2007**. Disponível em: <<http://sistemas3.seplan.ce.gov.br/download/ppa2006>>. Acesso em: 17 jun. 2007.

_____. Secretaria do Planejamento e Coordenação (SEPLAN). **A prática de uma gestão pública por resultados 2003-2006**. IPECE, 2006. Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br/publicacoes/Ceara_GPR.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2007.

_____. Secretaria de Comércio Exterior. **Exportações cearenses**: comparativo de produtos/setores selecionados – 2002/2003. Ceará: Centro de Negócios Internacionais - FIEC, 2003.

_____. Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado do Ceará. **Guia do investidor**. Disponível em: <<http://www.sde.ce.gov.br>>. Acesso em: 28 jul. 2003.

_____. Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado do Ceará. **Política de desenvolvimento econômico**. Disponível em: <<http://www.sde.ce.gov.br>>. Acesso em: 28 jul. 2003.

_____. Secretaria de Infra-Estrutura (SEINFRA). Disponível em: <<http://www.seinfra.ce.gov.br>>. Acesso em: 28 jul. 2003.

_____. Secretaria de Planejamento e Coordenação (SEPLAN). Ceará cidadania: crescimento com inclusão social. **Revista Plano de Governo 2003-2006**. Ceará, ago. 2003.

CEARÁPORTOS. **Estatísticas portuárias**. Disponível em: <<<http://www.cearaportos.ce.gov.br/estatisticas/ESTAT%CDSTICA%20-%2012%20-%20DEZEMBRO%20-%202006.pdf>>>. Acesso em: 28 jul. 2007.

_____. Aumenta a exportação de frutas pelo terminal portuário do Pecém. **Informativo Cearáportos**, n. 16, ago./set. 2003.

_____. **Estatísticas portuárias**. Disponível em: <<http://www.cearaportos.ce.gov.br>>. Acesso em: 15 ago. 2003.

_____. Terminal movimentou mais de 120 mil toneladas em maio/2003. **Informativo Cearáportos**, n. 14, abril-maio 2003.

_____. Desenvolvimento e respeito ao meio ambiente. **Informativo Cearáportos**, Edição Especial, 2002.

_____. Terminal portuário do Pecém é inaugurado. **Informativo Cearáportos**, n. 11, mar./abr. 2002.

_____. Hamburg Süd movimentará cerca de 20 mil containers por ano no Pecém. **Informativo Cearáportos**, n. 10, jan./fev. 2002.

_____. Terminal portuário do Pecém começa a operar comercialmente. **Informativo Cearáportos**, n. 9, out./nov./dez. 2001.

_____. “Tasso Jereissati: Complexo Industrial e Portuário do Pecém será coração do desenvolvimento do nordeste”. **Informativo Cearáportos**, nº 8, ago./set. 2001.

_____. Direção da Petrobrás conhece intra-estrutura e instalações portuárias da região do Pecém. **Informativo Cearáportos**, n. 7, julho 2001.

_____. Contrato autoriza governo do Estado do Ceará a explorar terminal portuário do Pecém. **Informativo Cearáportos**, n. 6, maio-jun. 2001.

_____. Ferrovia vai garantir transporte intermodal de cargas no Pecém. **Informativo Cearáportos**, n. 5, abril 2001.

_____. CE-422: rodovia interliga terminal portuário e área industrial do Pecém à BR-222. **Informativo Cearáportos**, n. 3, jan. 2001.

_____. Terminal do Pecém terá vantagens competitivas em relação a outros portos. **Informativo Cearáportos**, n. 2, dez. 2000.

_____. Complexo do Pecém vai transformar a economia do Estado do Ceará. **Informativo Cearáportos**, n. 1, nov. 2000.

COMEXNET. **Zona de processamento de exportação**. Disponível em: <<http://www.comexnet.com.br/zpes.htm>>. Acesso em: 05 fev. 2003.

COOPER, Donald R.; SCHINDLER, Pámela S. **Métodos de pesquisa em administração**. 7. ed. Porto Alegre: Bookman, 2003.

COUTINHO, L. Coréia do Sul e Brasil: paralelos, sucessos e desastres. In: FIORI, J.L. (org.). **Estados e moedas no desenvolvimento das nações**. Rio de Janeiro: Vozes, 1999.

CRUZ, Arival. **Abordagem Geral: análise regional e locacional**. FACCEBA – Economia Regional e Urbana. Disponível em: <[http://www.faceba.com.br/download/Regional-Arival-1 doc](http://www.faceba.com.br/download/Regional-Arival-1%20doc)>. Acesso em: 07 jan. 2004.

DANTAS JR., Anchieta. O que trava os investimentos? **Jornal Diário do Nordeste**. Caderno de Negócios, p. 1, 03/03/2007.

DELFIN NETTO, Antônio. Vantagens comparativas. Carta Comparativa, 17.11.2005. Disponível em: <<http://www.abrazpe.org.br>>. Acesso em: 27 maio 2007.

_____. Brasil, ZPE's – 4 mil dias! *Jornal Valor Econômico*, 10/04/2007.
Disponível em:
<<http://clipping.planejamento.gov.br/Noticias.asp?NOTCod=347391>>. Acesso em:
11 de jun.2007.

DEMO, Pedro. **Metodologia do conhecimento científico**. São Paulo: Atlas, 2000.

DUTRA, José Eduardo. **Relatório do Projeto de Lei do Senado n. 146**, de 1996.
Sergipe: Sala de Comissão do Senado Federal, nov.2000.

FINDLAY, R. Growth and development trade models. In: JONES, R.W; KENEN, P.B. (eds). **Handbook of international economics**. Amsterdam: North-Holland, 1984.

FORTE, Sérgio Henrique Arruda C. **Manual de elaboração de tese, dissertação e monografia**. Fortaleza: UNIFOR, 2006.

GRANZOTTO, Alexandre José. **Comércio internacional**. jul-ago, 2002.
Disponível em: <<http://www.professoramorim.com.br>>. Acesso em: 23 jun. 2006.

_____. **Resumo de comércio internacional**. 05/10/2002. Disponível em:
<<http://www.pciconcursos.com.br>>. Acesso em 12 set. 2003.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991.

GILBERTONI, Carla Adriana C. A Lei de Modernização dos Portos. In: **Âmbito jurídico**. 1999. Disponível em: <<http://www.ambito-juridico.com.br/aj/da0016.htm>>. Acesso em: 12 set. 2003.

GOUVEIA, Carlos. **Localização industrial e a atração de investimentos industriais para o Estado da Bahia no período de 1993 a 2004**. Dissertação. 2006. (Mestrado Profissional em Administração) - do Núcleo de Pós-Graduação em Administração, Escola de Administração. Universidade Federal da Bahia, 2006.

GROSSMAN, G.; HELPMAN, E. Trade, innovation and growth. **American Economic Review Papers and Proceedings**, n. 2, 1990.

_____. **Innovation and growth in the global economy**. Cambridge: MIT Press, 1991.

_____. The politics of free trade agreements, **Amer.Econ.Rev.** 85(4): 667-90, 1995.

GUIMARÃES, Edson P. Evolução das teorias de comércio internacional. **Estudos em Comércio Exterior**, v. I, n. 2 – jan./jul. 1997.

HAN, Duck Soo. Foreign Trade Policy in the 21st Century. **Korean Observations on Foreign Relations**, v.2, n. 1, abr. 2004.

HAN, K. E. The Korean financial crisis an the future of its economy. **Kore Journal**, v.38, n. 2, Summer: 1998.

HARRINGTON, Anthony. México exporá mais, mas as maquilas dividem opiniões. **Revista Update**. Brasília, n. 364, set. 2000.

HAYRINEM-ALESTALO, Marja. The University Under the Pressure of Innovation Policy – reflecting on european and finnish experiences. **Science Studies**, v.12 (1999) n. 1, 44-69.

ILO - International Labour Office. **Employment and spcial policy in respect of export processing zones**. Genebra, Suíça: ILO, nov. 2002.

JASPERSEN, F.; ESTEVADEORDAL, A.; GUERRA, I. **O crescimento da América Latina e as economias do leste asiático**. Chile: jun, 1994.

JAYME JR., Frederico G. Teoria e política: comércio internacional e crescimento econômico - comércio afeta o desenvolvimento? **Revista Brasileira de Comércio Exterior**. Rio de Janeiro: FUNCEX, 2002.

JORNAL GESTÃO C&T. Associação Brasileira das Instituições de Pesquisa Tecnológica (ABIPTI). **Informativo nº 65**, 2006.

JORNAL DIÁRIO DO NORDESTE. **CAE aprova projetos que cria zonas exportadoras**. Caderno de Negócios. Fortaleza/CE, 20 jun.2007.

JORNAL DIÁRIO DO NORDESTE. **Senado aprova mudanças nas ZPEs**. Caderno de Negócios. Fortaleza/CE, 28 de jun.2007.

KRUGMAN, P. R The Current Case for Industrial Policy. In: SALVATORE (ed.). Protectionism and world welfare. **Cambridge Press**, Cap.7, 1993.

LAGES, André Maia Gomes. **Mercosul e o nordeste brasileiro**: pontos para reflexão. Disponível em: <<http://www.ufsm.br/eco/apiniaio6.htm>.> Acesso em: 05 fev. 2003.

LEMOS, Maurício B. **Espaço e capital**: um estudo sobre a dinâmica centro x periferia, 1988. 2v. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 1988.

LINDER, Eduardo. **ZPE brasileiras**: a necessidade de mudanças no contexto do Mercosul. Brasília: Senado Federal. Subsecretaria de Edições Técnicas. Porto Alegre: Associação Brasileira de Estudos de Integração, 1993.

LOPES, A. Simões. **Desenvolvimento regional**: problemática, teoria e modelos. 3. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1987.

LUZ, Rafael Meira. **A união aduaneira no contexto do protocolo de Ouro Preto**. Net. São Paulo: 2003. Disponível em: <<http://www.ccj.ufsc.br/~rdei1/luz.htm>> Acesso em: 26 ago. 2003.

MAIA, Jayme de Mariz. **Economia internacional e comércio exterior**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

MALTHUS, Thomas Robert. **Ensaio sobre a população**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

MOREIRA, M.M.; CORREA, P.G. **Abertura comercial e indústria**: o que se pode esperar e o que se vem obtendo. Texto para discussão n. 49. Rio de Janeiro: BNDES, 1996.

MUNHOZ, Dércio Garcia. **Economia aplicada**: técnicas de pesquisa e análise econômica. Brasília: Universidade de Brasília, 1989.

MUTO, Reiko. **Legislação aduaneira**. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br.Legislação/ins>>. Acesso em: 10 maio 2006.

NORCLIFFE, G.B. Local industrial complexes in Ontário. Association of American Geographers, **Annals...**, 70(1):68-79, 1980.

OLIVEIRA, Carlos de Tavares. **Modernização dos Portos**. São Paulo: Aduaneiras, 2000. Disponível em: <<http://www.bte.com.br>>. Acesso em: 30 jul. 2003.

OTAVIANO, Canuto. **Ajustamento estrutural e orientação exportadora**: sobre as lições da Coréia do Sul e do México. Texto para discussão n. 12. São Paulo: Instituto de Economia UNICAMP, 1992.

PANSARDI, M. **Pensando Brasil**: a inserção internacional brasileira na era da globalização. São Paulo: Saraiva, 2002.

PEDROSO, Ana Cristina de Souza; FERREIRA, Pedro Cavalcanti. **Abertura comercial e disparidade de renda entre países**: uma análise empírica. Texto para discussão n. 728. Rio de Janeiro, jun. 2000.

PELIN, Elir.; SILBER, Simão D.; ÂNGELO, Ivo do P. **Zonas de processamento de exportação**: o debate. São Paulo: MIC/IPE/USP, 1989.

PORTER, M. E. **A Vantagem competitiva das nações**. Rio de Janeiro: Campus, 1993.

RATTI, Bruno. **Comércio internacional e câmbio**. 11. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2006.

RESENDE, Marco Flávio da Cunha; GONÇALVES, Flávio. **Uma extensão ao modelo schumpeteriano de crescimento endógeno**. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2003, 20p. (Texto para Discussão, 2002).

RICHARDSON, H.W. **Economia regional**: teoria da localização, estrutura urbana e crescimento regional. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

RIO GRANDE DO SUL **Zona de processamento de exportação**: benefícios às empresas. Disponível em: <<http://www.zpers.gov.br>>. Acesso em: 20 dez. 2002.

ROCHA, Maria Eloísa Bezerra da. **Exportações e crescimento econômico do Ceará no período de 1985-2002**. Dissertação. 2003. (Mestrado) Universidade de Fortaleza – UNIFOR, Ceará, 2003.

RODRIGUES, K. **Grupo de estudos do Mercosul**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

SÁ, M Thury de. **Economias emergentes**: incentivos para a atração de investimentos. Rio de Janeiro: IEDI, jan.2002.

SÁ, Silvio Tupinambá Fernandes de. **O porto de Sepetiba como fator preponderante de otimizar a competitividade sistêmica do país**. Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://ntjp.ucam.edu.br/tijuca/artigosdownload/artigos.prof-silvio/Vilmar%20JMA.pdf>>. Acesso em: 23 nov. 2006.

SABOIA, Eduardo Paes. **As zonas francas e o Mercosul**. Disponível em: <<http://www.mre.gov.br/unir/webunir/BILA/09/artigos/4artigo.htm>>. Acesso em: 05 ago. 2003.

SABOYA, Leopoldo Viriato. **A dinâmica locacional da avicultura e suinocultura no centro-oeste Brasil**. Dissertação. (Mestrado). Escola Superior de Agricultura. São Paulo, jul. 2001.

SAMUEL, Sérgio Salinas. **O bando dos quatro**: a industrialização no sudeste asiático. Porto Alegre: Mercado Aberto. 1985.

SANTA CATARINA. **Zona de processamento de exportação de Santa Catarina**. Disponível em: <<http://www.zpe.sc.gov.br/frlegisla.htm>>. Acesso em: 16 jul. 2003.

SEDAI/RJ – Secretaria do Desenvolvimento e Assuntos Internacionais/Rio Grande do Sul. **A zona franca de impostos do extremo sul – ZPE**. Disponível em: <<http://zopergrs.gov.br>> Acesso em: 10 jul. 2003.

TYLLER, Bill. **Estudo macroeconômico**: incentivos fiscais privilegiam indústrias. SDE: Ceará, 1998.

UNIDO. **Export processing zones** – principles and practice. Unido, s/d.

UNIDO. **Zonas de processamento de exportação**: o programa brasileiro e a experiência internacional. UNIDO/SEBRAE/ABRAZPE, 1996.

VARGAS, Lucinda. NAFTA, the U.S. Economy and maquiladoras. **El Paso Business Frontier**, n, 1, 2001.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio exterior brasileiro**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

WEISSHEIMER, Marco Aurélio. **Após 9 anos de Nafta, México vive pobreza e desemprego**. Artigo publicado no site Agência Carta Maior, em 03.07.2003. Disponível em:
<<http://agenciacartamaior.uol.com.br/agencia.asp?id=815&coluna=reportag>>. Acesso em: 10 jun.2007.

WIKIPEDIA, The Free Encyclopedia. **Maquiladora**. Disponível em:
<<http://en.wikipedia.org/wiki/Maquiladora>>. Acesso em: 10 jun.2007.

_____. Alfred Weber. Disponível em:
<http://en.wikipedia.org/wiki/Alfred_Weber>. Acesso em: 15 set.2007.

XIMENES, Karol. Câmara Brasil Portugal. **Grupo Português investe em parques eólicos no Ceará**. Disponível em:
<<http://www.brasilportual.org.br/ce/content.php?>>. Acesso em: 19 jun. 2007.

ZPE/SC. **Zona de processamento de exportação de Santa Catarina**. Disponível em: <<http://www.zpe.sc.gov.br>>. Acesso em: 12 out.2003.

GLÓSSÁRIO

ABRAZPE -	Associação Brasileira de Zonas de Processamento de Exportação
AFRMM -	Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante
ALADI -	Associação Latino-Americana de Integração
ALC -	Área de Livre Comércio
ALCA -	Associação de Livre Comércio das Américas
APA -	Área de Proteção Ambiental
APA -	Associação de Proteção Ambiental
BACEN -	Banco Central do Brasil
BEFIEEX -	Benefícios Fiscais às Exportações
BIRD -	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CAMEX -	Câmara de Comércio Exterior
CDA -	Certificado de Depósito Alfandegado
CEGAS -	Companhia de Gás do Ceará
CFN -	Companhia Ferroviária do Nordeste
CIN -	Centro Integrado de Negócios
CIONE -	Companhia Industrial de Óleos do Nordeste
CIPP -	Complexo Industrial e Portuário do Pecém
CLCE -	Coletânea das Leis do Comércio Exterior
CMB -	Casa da Moeda do Brasil
CMN -	Conselho Monetário Nacional
COANA -	Coordenação Geral do Sistema Aduaneiro
COFINS -	Contribuição para Financiamento da Seguridade Social
COSIT -	Coordenação Geral do Sistema de Tributação
CPA -	Comissão de Política Aduaneira
CST -	Coordenação do Sistema de Tributação
CZPE -	Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação
DAC -	Depósito Alfandegado Certificado
DAD -	Depósito Aduaneiro de Distribuição
DAF -	Depósito Afiançado
DEA -	Depósito Especial Alfandegado

DECEX -	Departamento de Operações do Comércio Exterior
DL -	Decreto Lei
DUB -	<i>Delivered Under Customs Bond</i>
EADI -	Estação Aduaneira Interior
EPZ -	<i>Export Processing Zones</i>
FDI -	Fundo de Desenvolvimento Industrial
FEMOZA -	<i>Federation Mondiale des Zones Franches</i>
FIEC -	Federação das Indústrias do Estado do Ceará
FTZ -	<i>Foreign - Trade Zones</i>
IAZPE -	Imbituba Administradora da Zona de Processamento de Exportação
IBAMA -	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE -	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH -	Índice de Desenvolvimento Humano
IECDF -	<i>International Economic Cooperation Development Fund</i>
II -	Imposto de Importação
ILO -	<i>International Labour Organization</i>
IN -	Instrução Normativa
IOC -	Imposto Sobre Operações de Crédito
IPECE -	Instituto de Pesquisa e Informação e Estratégia Econômica do Ceará
IPI -	Imposto Sobre Produtos Industrializados
MAA -	Ministério da Agricultura e do Abastecimento
MDIC -	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MF -	Ministério da Fazenda
MERCOSUL -	Mercado Comum do Sul
MICT -	Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo
MRE -	Ministério das Relações Exteriores
MS -	Ministério da Saúde
MT -	Ministério do Transporte
OMC -	Organização Mundial do Comércio
OIT -	Organização Internacional do Trabalho
P&D -	Pesquisa e Desenvolvimento
PIA -	População em Idade Ativa
PIB -	Produto Interno Bruto

PL -	Projeto Lei
PTF -	Produtividade Total dos Fatores
RAAAE -	Regimes Aduaneiros Aplicados em Áreas Especiais
RECOF -	Registro de Controle Fiscal Informatizado
REPETRO -	Regime Aduaneiro de Lavra de Jazidas de Petróleo ou Gás Natural
REPEX -	Regime Aduaneiro p/ Importação de Petróleo Bruto e Derivados
SDE -	Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado do Ceará
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
SEFAZ	Secretaria da Fazenda do Estado do Ceará
SEINFRA	Secretaria de Infra-Estrutura do Estado do Ceará
SEPLAN	Secretaria Planejamento e Coordenação do Governo do Estado do Ceará
SEZ	<i>Special Economic Zones</i>
SISCOMEX	Sistema de Comércio Exterior
SRF	Secretaria da Receita Federal
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
SUMOC	Superintendência da Moeda e do Crédito
SUS -	Sistema Único de Saúde
TEC -	Tarifa Externa Comum
TFA -	<i>Free trade agreement</i>
TIPI	Tabela de Imposto sobre Produtos Industrializados
TPET -	Terminal de Granéis Líquidos para Petróleo e Derivados
TSID -	Terminal de Insumos e Produtos Siderúrgicos
UE	União Européia
UNCTAD	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i>
UNIDO	<i>United Nations Industrial Development Organization</i>
WEPZA	<i>World Export Processing Zones Association</i>
ZFM -	Zona Franca de Manaus
ZOPERG -	Zona de Processamento de Exportação do Rio Grande
ZPE	Zona de Processamento de Exportação

ANEXOS

ANEXO A – Lei nº 11.508, de 20/07/2007.

Dispõe sobre o regime tributário, cambial e administrativo das Zonas de Processamento de Exportação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 55, item II, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º É o Poder Executivo autorizado a criar, nas regiões menos desenvolvidas, Zonas de Processamento de Exportação (ZPE), sujeitas ao regime jurídico instituído por esta Lei, com a finalidade de reduzir desequilíbrios regionais, bem como fortalecer o balanço de pagamentos e promover a difusão tecnológica e o desenvolvimento econômico e social do País.

Parágrafo único. As ZPE caracterizam-se como áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior, sendo consideradas zonas primárias para efeito de controle aduaneiro.

Art. 2º A criação de ZPE far-se-á por decreto, que delimitará sua área, à vista de proposta dos Estados ou Municípios, em conjunto ou isoladamente.

§ 1º A proposta a que se refere este artigo deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I - indicação de localização adequada no que diz respeito a acesso a portos e aeroportos internacionais;

II - comprovação da disponibilidade da área destinada a sediar a ZPE;

III - comprovação de disponibilidade financeira, considerando inclusive a possibilidade de aportes de recursos da iniciativa privada;

IV - comprovação de disponibilidade mínima de infra-estrutura e de serviços capazes de absorver os efeitos de sua implantação;

V - indicação da forma de administração da ZPE; e

VI - atendimento de outras condições que forem estabelecidas em regulamento.

§ 2º A administradora da ZPE deverá atender às instruções dos órgãos competentes do Ministério da Fazenda quanto ao fechamento da área, ao sistema de vigilância e aos dispositivos de segurança.

§ 3º A administradora da ZPE proverá as instalações e os equipamentos necessários ao controle, à vigilância e à administração aduaneira local.

§ 4º O ato de criação de ZPE caducará se no prazo de 12 (doze) meses, contado da sua publicação, a administradora da ZPE não tiver iniciado, efetivamente, as obras de implantação de acordo com o cronograma previsto na proposta de criação.

Art. 3º Fica mantido o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação - CZPE, criado pelo art. 3º do Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, com as competências ali estabelecidas de:

I - analisar as propostas de criação de ZPE;

II - analisar e aprovar os projetos industriais;

III - traçar a orientação superior da política das ZPE; e

IV - aplicar as sanções de que tratam os incisos I, II, IV e V do caput do art. 22.

§ 1º Para os efeitos do inciso I do caput deste artigo, o CZPE levará em conta, dentre outros, os seguintes aspectos:

I - compatibilidade com os interesses da segurança nacional;

II - observância das normas relativas ao meio ambiente;

III - atendimento às prioridades governamentais para os diversos setores da indústria nacional e da política econômica global; e

IV - prioridade para as propostas de criação de ZPE localizada em área geográfica privilegiada para a exportação.

§ 2º (VETADO)

Art. 4º O início do funcionamento de ZPE dependerá do prévio alfandegamento da respectiva área.

Parágrafo único. O regulamento disporá sobre a situação em que as empresas tenham projetos aprovados para instalar em ZPE antes que tenha ocorrido o alfandegamento da área, devendo, nessa circunstância, prever controles alternativos.

Art. 5º É vedada a instalação em ZPE de empresas cujos projetos evidenciem a simples transferência de plantas industriais já instaladas no País.

Parágrafo único. Não serão autorizadas, em ZPE, a produção, a importação ou exportação de:

I - armas ou explosivos de qualquer natureza, salvo com prévia autorização do Comando do Exército;

II - material radioativo, salvo com prévia autorização da Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN; e

III - outros indicados em regulamento.

Art. 6º A solicitação de instalação de empresa em ZPE far-se-á mediante apresentação, ao CZPE, de projeto na forma estabelecida em regulamento.

§ 1º Aprovado o projeto, os interessados deverão constituir, no prazo de 90 (noventa) dias, empresa que tenha:

I - capital social, em montante mínimo fixado no ato da aprovação do projeto, formado com o produto da conversão de moeda estrangeira, com a internação de bens de origem externa ou, ainda, nos casos a que se refere o parágrafo único do art. 17, com máquinas e equipamentos de fabricação nacional; e

II - (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º (VETADO)

§ 6º (VETADO)

Art. 7º (VETADO)

Art. 8º O ato que autorizar a instalação de empresa em ZPE relacionará os produtos a serem fabricados de acordo com a sua classificação na Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM e assegurará o tratamento instituído por esta Lei pelo prazo de até 20 (vinte) anos.

§ 1º O tratamento assegurado poderá ser estendido, sucessivamente, por períodos iguais ao originalmente concedido, nos casos em que a empresa tenha atingido os objetivos, respeitados os requisitos e condições estabelecidos na autorização, e a continuação do empreendimento garanta a manutenção de benefícios iguais ou superiores para a economia do País.

§ 2º Deverão ser imediatamente comunicadas ao CZPE as alterações que impliquem a fabricação de novos produtos, ou a cessação da fabricação de produtos aprovados no projeto, sem prejuízo do disposto no parágrafo único do art. 5º e no § 1º do art. 12.

§ 3º Entende-se como novo produto aquele que tenha, na NCM, classificação distinta dos anteriormente aprovados no projeto.

§ 4º Deverão ser previamente aprovados pelo CZPE projetos de expansão da planta inicialmente instalada.

Art. 9º A empresa instalada em ZPE não poderá constituir filial, firma em nome individual ou participar de outra localizada fora de ZPE ainda que para usufruir incentivos previstos na legislação tributária.

Art. 10. (VETADO)

Art. 11. (VETADO)

Art. 12. As importações e exportações de empresa autorizada a operar em ZPE estarão sujeitas ao seguinte tratamento administrativo:

I - será dispensada a obtenção de licença ou de autorização de órgãos federais, com exceção dos controles de ordem sanitária, de interesse da segurança nacional e de proteção do meio ambiente, vedadas quaisquer outras restrições à produção, operação, comercialização e importação de bens e serviços que não as impostas por esta Lei; e

II - somente serão admitidas importações de equipamentos, máquinas, aparelhos, instrumentos, matérias-primas, componentes, peças e acessórios e outros bens, novos ou usados, necessários à instalação industrial ou que integrem o processo produtivo.

§ 1º A dispensa de licenças ou autorizações a que se refere o inciso I não se aplicará a exportações de produtos:

I - destinados a países com os quais o Brasil mantenha convênios de pagamento, as quais se submeterão às disposições e controles estabelecidos na forma da legislação em vigor;

II - sujeitos a regime de cotas aplicáveis às exportações do País, vigentes na data de aprovação do projeto, ou que venha a ser instituído posteriormente; e

III - sujeitos ao Imposto de Exportação.

§ 2º As mercadorias importadas poderão ser, ainda, mantidas em depósito, reexportadas ou destruídas, na forma prescrita na legislação aduaneira.

Art. 13. Serão permitidas compras no mercado interno de bens necessários às atividades da empresa:

I - na hipótese e forma previstas no art. 19, dos bens mencionados no inciso II do art. 12; e

II - de outros bens, desde que acompanhados de documentação fiscal hábil e o pagamento seja realizado em moeda nacional, convertida na forma prevista no inciso II do § 4º do art. 6º.

Parágrafo único. As mercadorias adquiridas no mercado interno poderão ser, ainda, mantidas em depósito, remetidas para o exterior ou destruídas, na forma prescrita na legislação aduaneira.

Art. 14. (VETADO)

Art. 15. O Banco Central do Brasil não assegurará, direta ou indiretamente, cobertura cambial para os compromissos de empresa instalada em ZPE.

Art. 16. (VETADO)

Art. 17. A empresa instalada em ZPE não poderá usufruir de quaisquer incentivos ou benefícios não expressamente previstos nesta Lei.

Parágrafo único. A pessoa física ou jurídica, residente ou domiciliada no País, que pretenda realizar investimentos em empresa instalada ou a se instalar em ZPE, deverá satisfazer as condições estabelecidas para investimentos brasileiros no exterior.

Art. 18. A mercadoria produzida em ZPE poderá ser introduzida para consumo, no mercado interno, desde que o valor anual da internação não seja superior a 20% (vinte por cento) do valor da respectiva produção, realizada pela mesma empresa, no ano imediatamente anterior, tendo como referencial a sua classificação na NCM.

§ 1º A venda de mercadoria para o mercado interno estará sujeita ao mesmo tratamento administrativo e cambial das importações, observada a legislação específica quando a internação for realizada em zona franca ou área de livre comércio.

§ 2º A mercadoria produzida em ZPE e introduzida para consumo no mercado interno ficará sujeita ao pagamento de tributos e encargos, conforme discriminado:

I - sobre o valor da internação:

a) Imposto sobre Produtos Industrializados;

b) Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins); e

c) Contribuição para os Programas de Integração Social - PIS e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - Pasep;

II - sobre o valor das matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem, importados, que integrem o produto internado:

- a) Imposto de Importação;
- b) Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - Cofins-Importação;
- c) Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços do Exterior - PIS/Pasep-Importação;
- d) Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante; e
- e) Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro e sobre Operações relativas a Valores Mobiliários;

III - sobre o valor das matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem, adquiridos no mercado interno, que integrem o produto internado, encargo cujo percentual será somatório das alíquotas em vigor no momento da internação, para:

- a) a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins);
- b) a Contribuição para os Programas de Integração Social - PIS e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - Pasep; e
- c) o crédito presumido de que trata a Lei nº 9.363, de 13 de dezembro de 1996, e alterações posteriores, quando couber.

§ 3º Os valores relativos aos produtos internados, que tenham sido fabricados por empresas localizadas em ZPE, não serão computados para os efeitos da limitação de que trata o caput deste artigo, quando as compras correspondentes forem efetuadas pela União, Estado, Distrito Federal, Municípios e suas respectivas autarquias, e tiverem sido realizadas em virtude de concorrência internacional.

§ 4º A energia elétrica produzida por empresa em ZPE, excedente ao seu consumo, poderá ser vendida no mercado interno, observado o mesmo tratamento tributário dado à energia

elétrica produzida e distribuída no País, sujeitando-se ao mesmo percentual de internação presente nesta Lei.

§ 5º Será permitida, sob condições previstas em regulamento, a aplicação dos seguintes regimes aduaneiros especiais à mercadoria saída de ZPE:

I - trânsito aduaneiro;

II - admissão temporária; e

III - o previsto no inciso II do art. 78 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966.

Art. 19. (VETADO)

Art. 20. O Poder Executivo estabelecerá em regulamento as normas para a fiscalização, o despacho e o controle aduaneiro de mercadorias em ZPE e a forma como a autoridade aduaneira exercerá o controle e a verificação do embarque e, quando for o caso, da destinação de mercadoria exportada por empresa instalada em ZPE.

Art. 21. Para efeitos fiscais, cambiais e administrativos, aplicar-se-á aos serviços o seguinte tratamento:

I – (VETADO)

II - os prestados em ZPE, por residente ou domiciliado no exterior, para empresas ali instaladas, serão considerados como prestados no exterior;

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

Art. 22. Sem prejuízo das sanções de natureza fiscal, cambial, administrativa e penal constantes da legislação em vigor, o descumprimento das disposições previstas nesta Lei

sujeitará a empresa instalada em ZPE às seguintes penalidades, tendo em vista a gravidade da infração e observado o disposto em regulamento:

I - advertência;

II - multa equivalente ao valor de R\$ 1.000,00 (mil reais) a R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

III - perdimento de bens;

IV - interdição do estabelecimento industrial; e

V - cassação da autorização para funcionar em ZPE.

Art. 23. Considerar-se-á dano ao Erário, para efeito de aplicação da pena de perdimento, na forma da legislação específica:

I - a introdução no mercado interno de mercadoria procedente de ZPE, que tenha sido importada, adquirida no mercado interno ou produzida em ZPE, fora dos casos autorizados nesta Lei;

II - a introdução em ZPE de mercadoria estrangeira não permitida; e

III - a introdução em ZPE de mercadoria nacional não submetida aos procedimentos regulares de exportação de que trata o art. 19, ou sem observância das disposições contidas no inciso II do art. 13.

Parágrafo único. A pena de perdimento de bens será aplicada pelo órgão fazendário competente.

Art. 24. O descumprimento total ou parcial do compromisso de exportação ou de retorno da mercadoria à ZPE assumido pela beneficiária dos regimes aduaneiros especiais de que tratam os incisos II e III do § 5º do art. 18, sujeitará a infratora às seguintes penalidades, aplicáveis isolada ou cumulativamente:

I - multa de 100% (cem por cento) do valor da mercadoria procedente da ZPE; e

II - proibição de usufruir os referidos regimes.

Art. 25. O ato de criação de ZPE já autorizada até 13 de outubro de 1994 caducará se no prazo de 12 (doze) meses, contado da publicação desta Lei, a administradora da ZPE não tiver iniciado, efetivamente, as obras de implantação.

Art. 26. (VETADO)

Art. 27. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 28. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, as Leis nºs 8.396, de 2 de janeiro de 1992, e 8.924, de 29 de julho de 1994, o inciso II do § 2º do art. 14 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e o inciso XVI do caput do art. 88 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

Brasília, 20 de julho de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)