



Ações fiscais sobre exportação de Commodities: uma análise exportação de grãos

Resumo

O presente artigo apresenta uma síntese da importância dos benefícios fiscais para o crescimento das exportações de grãos, com o objetivo de demonstrar a relação entre os benefícios fiscais e o crescimento da exportação de grãos nos últimos 3 anos em meio a expansão portuária no mesmo período e a finalidade específica de abordar a terminologia relativa ao agronegócio, evidenciando o crescimento portuário após a concessão e arrendamento dos portos pela lei 12.815/13, os benefícios fiscais investidos na exportação de grãos e como interferem na precificação dos mesmos, demonstrando o crescimento da atividade na região. Este artigo contribui para a observação da importância que o estado do Pará vem ganhando frente à exportação de grãos. Através de pesquisa descritiva com estudo de caso aplicado a empresa TGPM – Terminal de Grãos Ponta da Montanha para análise do crescimento da escoação da produção de grãos nos últimos anos, assim como um questionário aplicado através de perguntas abertas, onde fica evidenciado quem realmente recebe os benefícios fiscal nesse processo e como está relacionado aos terminais portuários, demonstrando que os incentivos fiscais contribuem para o crescimento desse mercado, aumentando as exportações e gerando divisas para o Estado.

Palavras-chave: Benefícios Fiscais; Exportação; Commodities

1 Introdução

O agronegócio tem uma parcela significativa no PIB brasileiro uma vez que a globalização das informações, tecnologia e biotecnologia avançam pra manter a competitividade no mercado internacional (Cotini et.al. 2006).

As exportações de commodities tiveram uma alta crescente nos últimos anos devido ao grande potencial que o país possui, o quadro nacional está sendo remodelado, pois o minério que sempre foi o destaque no ranking dos produtos exportados está dando lugar aos grãos (principalmente a soja) (Leitão, Silva, Oppelt, 2020, Baudet, Villela, 2000).

O crescimento dos investimentos na expansão e ampliação dos Terminais Portuários do Pará no ano passado foi de grande relevância nesse ramo de atividade indo na contra mão à crise, tais recursos vem ajudando a desafogar os portos do Sul e Sudeste do país e girando a economia local com esse capital. Com esses investimentos o Estado está mais atrativo para estabelecimento de grandes empresas de exportação.

Nossas vias fluviais estão dando mais competitividade aos nossos grãos exportados, apesar das dificuldades de transporte pelas barcaças no trecho denominado de Pedral do Lourenço, que no período de seca que vai de setembro a novembro, onera os custos logísticos (Ferrari, 2006).

Os incentivos fiscais figuram como um dos aspectos mais importantes para a redução do custo na exportação de grãos, uma vez que, com o a queda do preço de venda do produto o



mercado internacional irá gerar mais demanda pelos nossos produtos e assim aumentando o volume de escoação pelos terminais portuários, gerando emprego, renda e maior arrecadação de impostos na região, incentivando a economia com positividade na balança comercial do país.

Nesse contexto abordaremos a seguinte problematização: Qual a importância e relação entre os benefícios fiscais e o crescimento das exportações de grãos no estado do Pará, no estudo de caso da empresa TGPM -Terminal de Grãos Ponta da Montanha?

Respondendo a problematização, abordaremos como objetivo geral da pesquisa, demonstrar a relação entre os benefícios fiscais no crescimento da exportação de grãos nos últimos 3 anos em meio a expansão portuária do mesmo período na região do Município de Barcarena, com enfoque na empresa TGPM estimando os investimentos públicos e privados na atividade do Estado (Bragantini; Vieira, 2004).

Com objetivo específico de conceituar a terminologia relativa ao agronegócio, identificar o crescimento portuário a partir das mudanças introduzidas pela lei dos portos 12.815/13, evidenciar os benefícios fiscais e como interfere na precificação no aumento da exportação de grãos e demonstrar o crescimento da exportação no Estado e na região da empresa TGPM.

O presente estudo justifica-se a contribuir sobre a importância que o Estado do Pará vem ganhando em frente à exportação nacional de grãos através de seus portos, e assim aumentando a economia do estado, principalmente nesses últimos anos de recessão que o país está passando. A metodologia utilizada é de cunho descritiva e como complemento da pesquisa foi elaborado um estudo de caso com tratamento de dados na criação de gráficos, para evidenciar o crescimento do escoamento dos grãos, explicando os investimentos injetados neste setor. Com informações acumuladas e entrevista aplicada no órgão regulador (ANTAQ¹) da atividade foi possível elaborar fatos históricos na elevação da exportação de grãos da região citada (Gagan et. al. 2017).

2 Referencial Teórico

2.1 Agronegócio

O agronegócio surgiu nos Estados Unidos em 1955, que é definida pela a modalidade econômica que reúne relações comerciais e industriais que envolvem a chamada cadeia produtiva agrícola e/ou pecuária que é uma variação da expressão em inglês “agrobusiness” (Maia et. al., 2013, Munoz, Palmeira, 2006; Novaes, 2004).

Há todo um ciclo que representa bem o funcionamento do agronegócio em todos os seus estágios. Esse ciclo se inicia nos insumos, passa pela produção, chega ao processamento, atinge a distribuição e culmina no cliente final. Dentre os alimentos que diversificam o agronegócio estão os grãos, cereais, frutas, verduras, legumes e animais de corte entre outros (Munoz, Palmeira, 2006).

¹ ANTAQ: Agencia Nacional de transportes aquaviários



A produção de grãos em 2016 foi de 186,1 milhões de toneladas tendo um crescimento segundo a CNA² de 2,5% a 3% no PIB³ brasileiro com saldo de 72,5 bilhões de dólares na balança comercial.

Estimou-se que em 2017 a safra de milho e soja chegue a 227,9 milhões de toneladas obtendo cerca de 41 milhões de toneladas a frete da safra do ano passado e cerca de 96,9 mil/t serão exportados, com a expectativa de que 23,8% sairão pelo corredor da Arco Norte (Governo do Brasil, 2017), tornando-se uma importante rota de escoação do agronegócio, e assim desafogando os portos mais ao sul e sudeste, no entanto não deixando de ser a principal rota de escoação (Peixoto et. al. , 2016). Uma parte desse percentual estimado para sair pelo corredor do Arco Norte será embarcado pelos portos do Pará e assim movimentar a economia do Estado e municípios por onde circula esses produtos, gerando empregos diretos e indiretos aumentado a economia local com o comercio e prestação de serviço na região.

2.2 Inovações Introduzidas Pela Lei dos Portos

O grande fator responsável pela ampliação dos portos paraenses está pela assinatura da Lei dos portos (Lei Nº 12.815, de 5 de Junho de 2013), que regula a exploração portuária, chamadas de TUP's⁴, através de concessão e arrendamento que gerou expectativa de investimento de 850 milhões em novos empreendimentos portuários na região devido a vigência da lei.

A Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013, em seu Art.1º e 3º define o arredamento do Portos.:

“Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País”. (Brasil, 2013)

A arrecadação dos impostos no estado do Pará e no município de Barcarena no período de 2013 a 2016 teve relação direta com a escoação de grãos, observou-se que em 2013/2014 a variação em Barcarena foi de crescimento expressivo de 42,25% na arrecadação de impostos justamente no ano de 2013 foi liberada a atividade da concessão e arrendamento dos portos.

Após a vigência da Lei dos Portos a Archer Daniels Midland (ADM) que é uma das 10 maiores exportadoras do país foi a primeira a colocar em funcionamento seu terminal portuário localizada em Barcarena no Pará, com investimento de R\$ 600 milhões para escoar 1,5 milhões de toneladas de grãos. Com a venda de 50% desse empreendimento portuário para Glecore, surgindo o Terminal de Grãos Ponta da Montanha – TGPM, e melhorias feitas com recursos concedidos de R\$ 77 milhões pelo FDA⁵ gera a expectativa de que 6 milhões de toneladas embarcadas por ano pelo Terminal.

O governo oficializou um ingresso de 167 milhões de reais em investimentos privados no Estado do Pará, alavancando ainda mais a economia da região com um crescimento portuário de mais de 14% na região Norte (Governo do Brasil 2016). Esse crescimento portuário acaba

² CNA: Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil

³ PIB: Produto Interno Bruto

⁴ TUP: Terminal de Uso Privativo

⁵ FDA: Fundo de Desenvolvimento da Amazônia



movimentando os estaleiros que até setembro de 2016 já tinha movimentado no Brasil aproximadamente R\$ 83 milhões em reparos e novas embarcações.

O grupo argelino Cevital que existe desde a década de 70 mas apenas em 1990 entrou no agronegócio que corresponde hoje à metade do faturamento da companhia, está com plano de estabelecer em Barcarena um terminal aquaviário que prevê inicialmente um investimento de US\$ 2 bilhões (mais de 6 bilhões de reais) na região com expectativa de início das atividades em 2020.

No entanto não é apenas a rota terrestre que tarda a escoação de grãos no estado, a rota fluvial tem os seus problemas no trecho chamado de Pedral do Lourenço, que no perímetro as barcas passam apenas na maré cheia, o DNIT⁶ licitou o derrocamento do trecho para alargamento em 140 metros do canal para aumentar o fluxo de barcas no rio Tocantins, um investimento público de R\$ 560,6 milhões na obra. Mesmo com as limitações de navegação e prejuízos causados pelas estradas, essa rota tem uma economia estimada de US\$ 20 a US\$ 30 por tonelada transportada.

2.3 Benefícios Fiscais

Outro fator importante para a redução do custo na escoação dos grãos são os incentivos fiscais que serve para desoneração tributária e/ou não obrigatoriedade do pagamento do tributo. Os produtos voltados para exportação são isentos ou não incide impostos diretos e indiretos, e assim barateando o valor de venda dos grãos no mercado internacional, sua formação de preço é baseado na competitividade e aceitação dos importadores. (Ângela e Rodolfo 2016, p. 254).

Segundo o autor, Gonçalves (2014, p. 10).

“Os Incentivos Fiscais são benefícios destinados a eliminar os tributos incidentes sobre produtos nas operações normais de mercado interno e são concedidos através da eliminação dos tributos incidentes sobre os produtos nacionais com destino ao mercado externo”.

Brogini (2013, p. 25) afirma que “[...] o benefício, de forma direta ou indireta, acabam por configurar situações economicamente vantajosas [...]”, no contexto da exportação de grãos as vantagens são de ambas as partes, para o exportador implica em maior margem de lucro e preço favorável na negociação, e para o Governo, apesar de afetar a receita pública prevalece o incentivo com a competitividade do agronegócio para produtividade dos grãos exportados, causando positividade na balança comercial.

Ainda Brogini (2013, p. 28 a 29) destaca alguns benefícios tributários que tem impacto direto ou indiretamente na exportação, seja por importação de insumos e maquinários para tratamento do produto exportado ou incentivo direto na exportação sem cobrança de tributos: Imunidade Tributária; Isenções; Redução de base de cálculo; Redução de alíquota;

2.3.1 Imunidade Tributária

A imunidade é descrita pela constituição federal com aplicação imediata e plena eficácia através de decreto, portarias ou instituições normativas que limitam cobranças de tributos pelos entes competentes para determinados bens, serviços, pessoas e patrimônios.

Conforme descrito na constituição federal seção IV, artigo 155 - ao estado e distrito federal instituir impostos sobre, § 2º, inciso X, a:

“ICMS – Operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior;

X – Não Incidirá

a) Sobre operações que destinem mercadorias para o exterior, nem sobre serviços prestados a destinatários no exterior, assegurada a manutenção e o aproveitamento do montante do imposto cobrado nas operações e prestações anteriores”.

⁶ DNIT: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte



2.3.2 Isenções

Apesar da mesma finalidade de redução de custo tributário da imunidade, a isenção diverge pelo simples fato de não ter amparo constitucional onde só passa a existir com o surgimento de normativa de lei (princípio da legalidade) além do mais a isenção é a exclusão do crédito tributário, ou seja, há o surgimento da obrigação tributário mas é dispensada o pagamento do mesmo.

Outra quesito importante a ser destacado é proibição da união conceder isenções de competência dos estados e distrito federal segundo o Art. 151, inciso III da constituição federal.

Como por exemplo as contribuições de PIS e Cofins, por meio da instrução normativa SRF nº 247, Isenções, art. 46, parágrafo II.

2.3.3 Redução de base de cálculo

A base de cálculo de um tributo é o quantia (expresso em valor monetário) sobre o qual incidirá a alíquota.

A redução de base de cálculo é compreendida apenas pelo ajuste ou isenção parcial do valor de referência para aplicação da alíquota como forma de incentivo, diminuindo o valor recolhido dos tributos aos cofres público, reduzindo assim o montante a ser pago pelo contribuinte.

2.3.4 Redução de alíquota

É a diminuição do percentual (alíquota) multiplicador do montante apurado referente alguma transação realizada, o mais clássico do exemplos sobre o referindo benefício e o Imposto de Exportação - IE.

A constituição federal seção III, artigo 153 - Compete à União instituir impostos sobre, § 1º, parágrafo único:

“II - exportação, para o exterior, de produtos nacionais ou nacionalizados;

§ 1º É facultado ao Poder Executivo, atendidas as condições e os limites estabelecidos em lei, alterar as alíquotas dos impostos enumerados nos incisos I, II, IV e V”. (Brasil, 2016)

Porém, é facultativo pela união o estabelecimento da alíquota a ser cobrada conforme o decreto de lei nº 1.578, de 11 de novembro de 1977, alíquota do imposto é de 30% podendo ser reduzida ou aumentada sem que ultrapasse os 150% cobrados, na ambivalência na balança comercial positiva ou equilibrada o governo federal estabelece alíquota zero.

2.3.5 Drawback

Além do mais, existem outros mecanismos de redução da carga tributária á empresas exportadoras que o governo concede, No âmbito de incentivar a exportação para ser superior que a importação no país, O *Drawback* é uma modalidade de benefício muito utilizado onde seu fato gerador se dar pela aquisição de produtos importados ou adquiridos no mercado interno para produção de mercadoria destinada à exportação.

Para configurar o direito da obtenção do incentivo do Drawback o produto adquirido tem que estar encaixado nas características a seguir, Segundo Ângela e Rodolfo (2016, p. 249 a 250):

“ I) Transformação em um novo bem;

I) Beneficiamento de melhoria ou modificação do funcionamento, acabamento, etc.

II) Montagem de peças entre outros que haja surgimento de novo produto;

III) Renovação ou Recondicionamento, ou seja, reforma de um determinado bem;



IV) Acondicionamento ou Recondicionamento processamento de reembalagem do produto com algumas exceções”

Além das características elencadas acima para o Drawback está sendo concedido para cultivo ou atividade extrativista de produto a ser exportado conforme o art. 67 da Portaria SEMEX 67/11:

“Art. 67. O regime aduaneiro especial de drawback pode ser aplicado nas seguintes modalidades, no âmbito da SECEX:

I - drawback integrado suspensão – a aquisição no mercado interno ou a importação, de forma combinada ou não, de mercadoria para emprego ou consumo na industrialização de produto a ser exportado, com suspensão dos tributos exigíveis na importação e na aquisição no mercado interno na forma do art. 12 da Lei nº 11.945, de 4 de junho de 2009 e do art. 17 da Lei nº 12.058, de 13 de outubro de 2009, e da Portaria Conjunta RFB/SECEX nº 467, de 25 de março de 2010;

§ 1º O regime de drawback integrado suspensão aplica-se também:

I - à aquisição no mercado interno ou à importação de mercadorias para emprego em reparo, criação, cultivo ou atividade extrativista de produto a ser exportado”; (Semex, 2011)

Existem três modalidades de Drawback:

2.3.5.1 Suspensão

Refere-se a suspensão de cobrança dos tributos da compra de material de insumo, seja importado ou do mercado interno, agregado ao compromisso de exportação futura de um ano podendo ser prorrogado por igual período, exceção à regra apenas se tratando de bem com fabricação em longo período, o prazo se estende em até 5 anos (Gonçalves, 2014).

2.3.5.2 Isenção

Ato de isentar o exportador sobre os impostos na reposição futura dos estoques de insumos já adquiridos com todos os impostos pagos, referentes a produção de mercadoria já exportada, sendo que a quantidade e qualidade do material importado deve ser a mesma exportada assim como na suspensão tem o prazo para aquisição do estoque é de um ano podendo ser prorrogável por igual período.

Para drawback de suspensão e isenção os tributos beneficiados são os mesmos para ambas situações: II (Imposto de Importação), IPI (Imposto sobre Produto Industrializado), ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) e AFRMM (Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante), e assim diminuindo o valor de aquisição da mercadoria, baixando o custo na formação de preço do produto exportado (Gonçalves, 2014).

2.3.5.3 Restituição

Refere-se a Drawback de restituição o mesmo entendimento da isenção caracterizado pela saída do produto exportado com diferença apenas no não interesse de recompor o estoque do produto importado anteriormente usado na fabricação da mercadoria, requisitando os impostos já pagos na aquisição passada na forma de devolução do valor ou crédito tributário do imposto de importação (II) e Imposto de produto industrializado (IPI), deixando a empresa amparada na descontinuação da atividade exportadora.

2.4 Crescimento da atividade

O corredor da Arco Norte em 2014 escoou 13 mil/t de grãos segundo o MAPA, onde o Estado do Pará foi responsável por 3,4 mil/t do total como ilustrado no gráfico 1, Com o recorde da safra no ano de 2015 e com vários investimentos aplicados e melhorias realizadas na região que abrange o Arco Norte garantiu uma exportação de 20 milhões de toneladas entre milho e soja com variação percentual no ano de 2014/2015 de 90,08% e em 2016 manteve a quantidade exportada.



No município de Barcarena apesar do menor fluxo em relação ao estado, no total teve um indicador maior de crescimento comparando 2014 com 2015 de 128,09% na exportação, porém observa-se que a crescente é constante mesmo que com pequeno percentual existente, principalmente se compararmos a escoação de milho em 2016 em relação ao ano anterior que é de 119,35% diferentemente do estado que recuou 14,47% na mesma comparação conforme gráfico 2.

O TGPM ao contrário do Estado e o município de Barcarena está duplicando ano após ano sua capacidade de embarque pelo Terminal, em 2016 conforme o gráfico 4 a empresa teve um crescimento de 90,12% ao ano de 2015, isso mostra a relação do crescimento do Terminal, até outubro de 2017 o TGPM já exportou mais que todos os anos anteriores juntos, a soma dos anos de 2014 a 2016 chega a 1.3 milhões de toneladas que é inferior a escoação apenas da soja desse ano.

3 Matérias e métodos

O método de pesquisa utilizado será de natureza descritiva com intuito de relacionar as variáveis referente a evolução da exportação por meio de fontes secundárias com base em um levantamento bibliográfico como livros, artigos mediante a um estudo de caso através da coleta de dados.

Para realização deste trabalho foi apresentado um questionário com 8 perguntas abertas e diretas a empresa TGPM resultando em respostas claras e objetivas, foram abordados temas relacionados aos incentivos fiscais.

Segundo Helen & Samuel (2012, p. 29) pesquisa científica pode ser definida como “procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos”.

Bortoloti (2015, p. 70), argumenta que:

“A pesquisa descritiva volta-se para o levantamento das características de um objeto de estudo. Ela pode ser definida como a pesquisa que “observa, registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos (variáveis) sem manipula-los”.

A pesquisa se faz necessária para elevar não apenas o conhecimento do pesquisador, mas também da sociedade, onde reflita o interesse dos que anseio pelo saber.

Bortoloti, (2015, p.18) alega que,

“[...] O conhecimento científico é aquele construído através da investigação/pesquisa sistematizada, organizada, que, utilizando métodos claros e próprios, chega a um resultado comprovado, que é o conhecimento científico”.

Com base no que foi dito acima, este trabalho foi elaborado por meio de pesquisa descritiva com abordagem qualitativa e quantitativa junto a um estudo de caso para complemento da pesquisa, compreendendo e demonstrando os fatos e acontecimentos ocorridos na evolução e crescimento da escoação de *Commodities* (milho e soja) beneficiados pelos incentivos fiscais, embarcados pelos portos do Município de Barcarena no Pará nos últimos 3 anos, e assim demonstrar o nível de desenvolvimento da exportação de grãos em meio a expansão portuária, através de gráfico e estimativas dos potenciais do Estado do Pará.

3.1 Estudo de caso

Nesta etapa do trabalho irei apresentar a empresa que serviu de objeto de estudo, onde farei um breve comentário do seu surgimento e sua forma de operação portuária.



Após conhecer a empresa e sua forma de operar, será demonstrado a relação entre os incentivos fiscais e o aumento da exportação pela companhia desde seu surgimento.

3.2 Apresentação da empresa

A instalação do Terminal de Grãos Ponta da Montanha foi construído pela Vale do Rio Doce no ano 1996 em 2012 foi comprada pela ADM, com projeto de investimento para ampliação de R\$ 202 milhões, principalmente para escoar os grãos advindos do centro-oeste.

O TGPM surgiu no ano de 2014 após a união de duas grandes empresas exportadoras do país ADM e GLECORE constituindo uma terceira que é denominada de *Joint-venture*⁷ na linguagem corporativo pelo fato de ambas terem 50% das ações da empresa com interesse de atividade econômica em comum, as empresas são representadas por um diretor de sua escolha (Casarini& Casarini, 2012).

A empresa fica localizada em Barcarena no estado do Pará mais precisamente na Vila do Conde aonde conta com aproximadamente 130 funcionários no seu quadro efetivo e por volta de 60 terceirizados prestadores de serviços fixos.

O Terminal presta serviço de recebimento e embarque dos grãos dos navios para ADM e GLECORE, elas enviam suas respectivas cargas informando ao TGPM da saída dos grãos de determinada localidade e o tipo de transporte utilizado (barcaça ou carreta), para que tenha uma estimativa de chegada na empresa. No ato do recebimento é feito uma análise da umidade dos grãos que logo em seguida é descarregado para armazenamento.

O transporte via barcaça funciona da seguinte maneira, desembarca em Itaituba no Pará através de carretas onde é feito cabotagem⁸ até o TGPM que pode ser armazenado ou feito transbordo direto para o navio destacado ou vindo direto de Rondônia em barcaça. Já o rodoviário vem direto da origem do carregamento no Centro-Oeste até o Terminal onde será armazenado até a seu carregamento no navio.

Uma observação importante é que apesar do armazenamento do grãos no Terminal o mesmo não tem estoque nas suas operações, apenas armazenam e controlam para embarque, as notas fiscais que são emitidas é apenas para trânsito do produto no território brasileiro pois não tem valia externa, ao emitir na receita federal um Registro de Exportação (RE).

5 Análise e discussão dos dados

Nos últimos anos a região norte vem ganhando destaque em meio ao quadro nacional na exportação de grãos, o corredor da Arco Norte (Denominação dada aos portos da região norte e nordeste) em 2014 escoou 13 mil/t de grãos segundo o MAPA – Ministério da agricultura em 2016, pecuária e abastecimento, onde o Estado do Pará foi responsável por 3,4 mil/t do total como ilustrado no gráfico 1.

Com o recorde da safra no ano de 2015 e com vários investimentos aplicados e melhorias realizadas na região que abrange o Arco Norte garantiu uma exportação de 20 milhões de toneladas entre milho e soja, aumento de 53% na nova rota em comparação a 2014 (MAPA, 2016), os portos paraenses embarcou 6,5 milhões de toneladas conforme o gráfico abaixo, um percentual de crescimento em relação ao ano anterior de 90,08% em volume exportados dos produtos pelo Estado, em 2016 manteve a quantidade exportada.

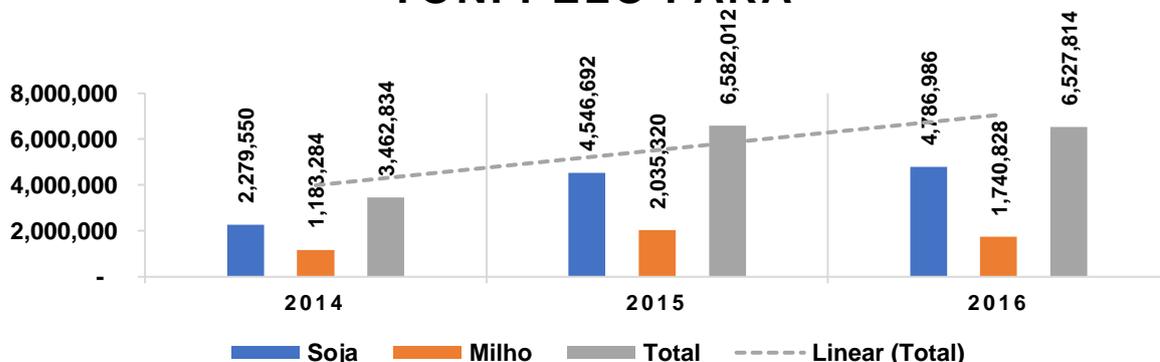
Figura 1: Exportação de Soja e Milho no Estado do Pará na Série Histórica.

⁷ Joint-Venture: Palavra inglesa que significa a união de duas ou mais empresa existente para iniciar ou realizar atividade econômica comum.

⁸ Cabotagem: É a navegação entre portos de um mesmo país.



EXPORTAÇÃO DE SOJA E MILHO EM TON. PELO PARÁ

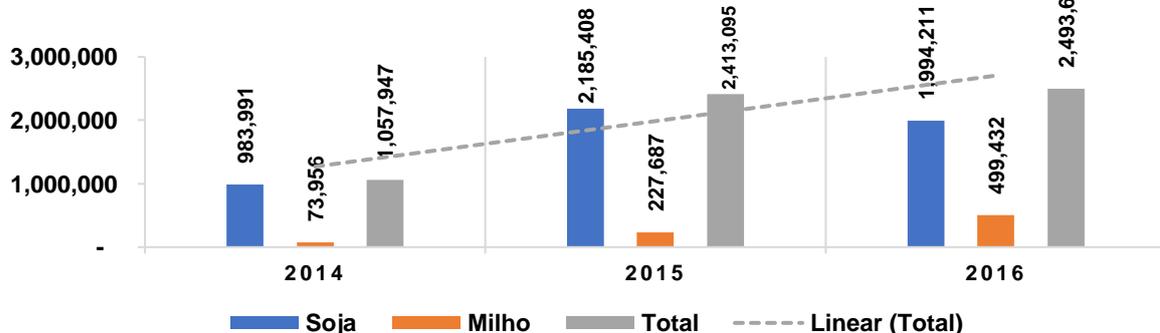


Fonte: Elaborado pelo Autor.

A figura 2 a seguir demonstra a escoação de Soja e milho no município de Barcarena, esse com grande influência na área de exportação no Estado.

Figura 2: Exportação de Soja e Milho no Município de Barcarena Série Histórica.

EXPORTAÇÃO DE SOJA E MILHO EM TON. POR BARCARENA/PA



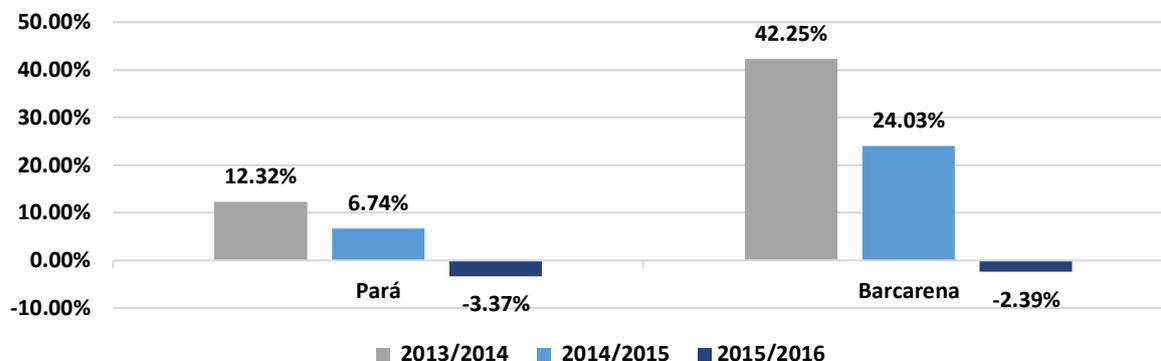
Fonte: Elaborado pelo Autor.

A arrecadação dos impostos no estado do Pará e no município de Barcarena no período de 2013 a 2016 teve relação direta com a escoação de grãos, observou-se que em 2013/2014 a variação em Barcarena foi de crescimento expressivo de 42,25% na arrecadação de impostos e no ano de 2013 foi liberada a atividade da concessão e arrendamento dos portos. Já em 2014/2015 teve um valor mais contido no Estado, porém positivo de 6,74% inclusive em 2015 foi marcado por um grande volume exportado de grãos, fazendo a mesma comparação 2015/2016 onde o estado escoou em 2016 menos que o ano anterior e a variação de arrecadação foi negativa de -3,37% no Estado e -2,39% em Barcarena, mostrando a relação da exportação com a receita do Estado e município de Barcarena.

Figura 3: Arrecadação dos Impostos no estado do Pará e Município de Barcarena.



Arrecadação dos Impostos Pará e Barcarena

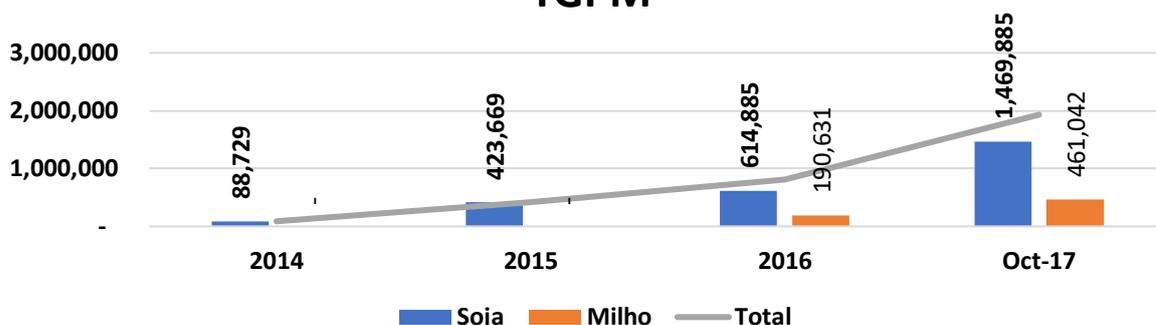


Fonte: Elaborado pelo Autor.

Na figura a seguir demonstra perfeitamente o crescimento do TGPM ao longo dos anos, verifique que no início das operações em 2014 é irrelevante a carga embarcada pois foi apenas para testes dos equipamentos, porém a forte crescente a partir de 2015 é visível. Em 2017 mais que dobrou a quantidade exportada em relação a 2016 levando em consideração que nesse ano contempla apenas os meses de janeiro a outubro de operação, podendo escoar ainda mais até o final do ano.

Figura 4: Exportação de Soja e Milho pela empresa TGPM Série Histórica.

Exportação de Soja e Milho pela empresa TGPM



Fonte: Elaborado pelo Autor.

No gráfico 5 mostra a participação do TGPM em relação a Barcarena e o Pará com apenas de 4% ou 423.669 mil toneladas, muito abaixo do esperado, atingindo aproximadamente 30% dos 1,5 milhões de toneladas para serem transportadas em 2015, deixando a desejar nesse ano de operação, sendo que no referido ano foi recorde de safra podendo ter tido mais expressão no quantitativo exportado.

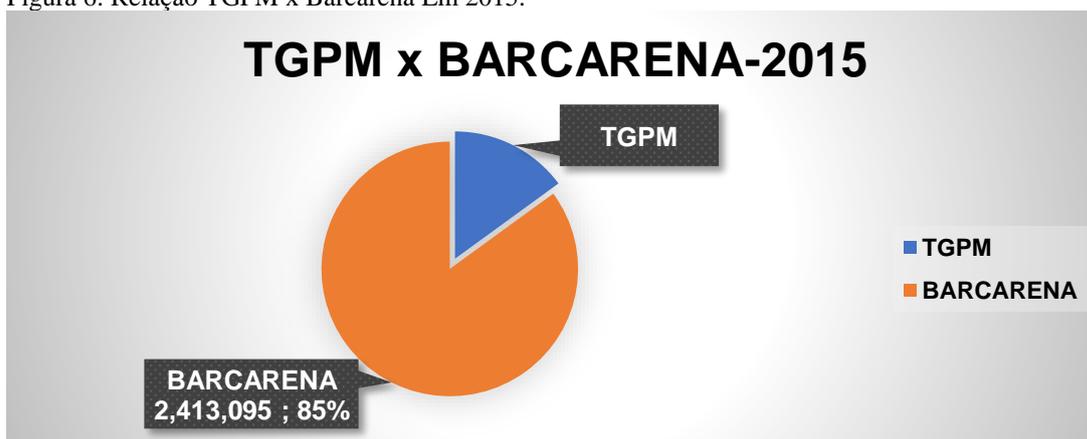
Tabela 5: Relação TGPM x Barcarena x Pará Em 2015.



Fonte: Elaborado pelo Autor.

A figura 6 mostra a relação de grãos escoados pelo TGPM versus Barcarena de 2015.

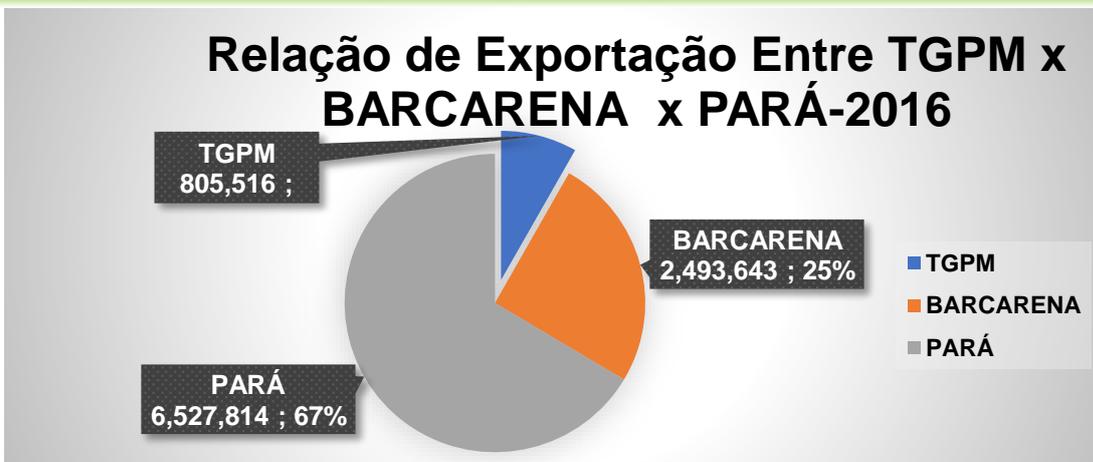
Figura 6: Relação TGPM x Barcarena Em 2015.



Fonte: Elaborado pelo Autor.

Já em 2016 (gráfico 7), o TGPM dobrou a sua quantidade embarcada alcançando suas 800 mil toneladas escoadas, apesar de 2015 e 2016 as exportações pelo estado foi praticamente a mesma, no entanto a previsão desse ano com milhões em investimentos executados era de 6 milhões de toneladas, compondo apenas 13% da meta estimada de capacidade para o período.

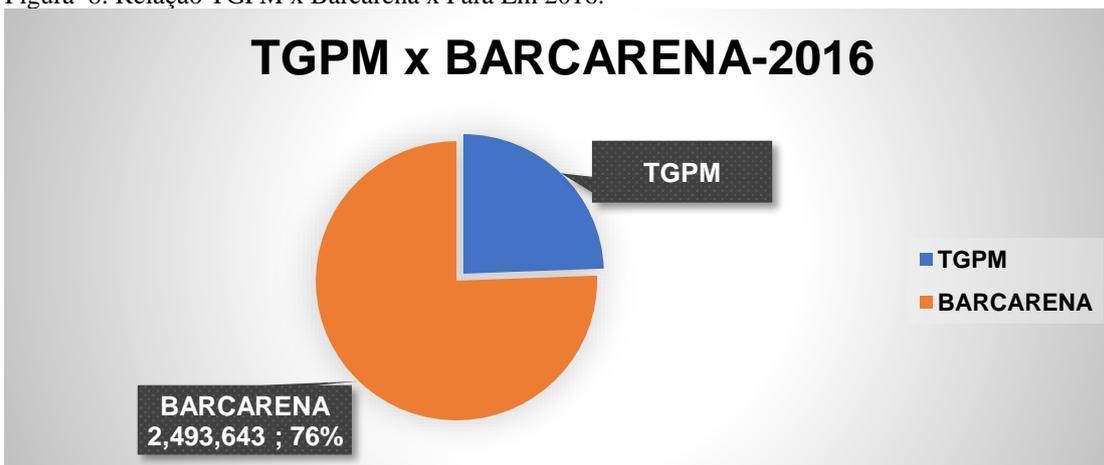
Figura 7: Relação TGPM x Barcarena x Pará Em 2016.



Fonte: Elaborado pelo Autor.

A Figura 8 mostra a relação de grãos escoados pelo TGPM versus Barcarena.

Figura 8: Relação TGPM x Barcarena x Pará Em 2016.



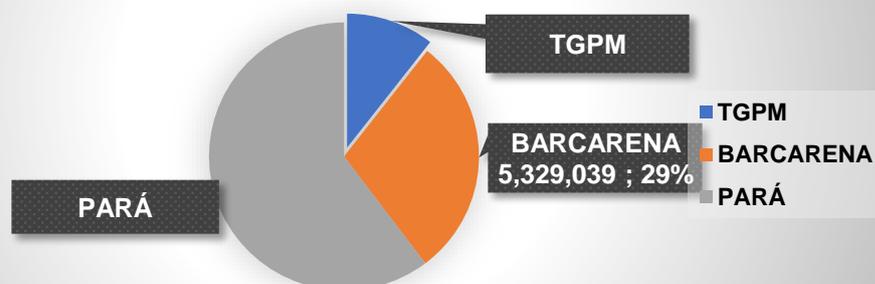
Fonte: Elaborado pelo Autor.

Apesar do Terminal ainda não ter atingido a sua capacidade estimada nota-se que ano após ano dobra a quantidade embarcada, até outubro desse ano (2017) o TGPM escoou 2 vezes mais do que ano passado, tendo em vista que estado alavancou suas exportações onde já são 4,5 milhões de toneladas a mais que 2016 um crescimento de 68% assim como o estado, Barcarena aumentou seu nível de escoação perto de 100% ao ano anterior.

Figura 9: Relação TGPM x Barcarena x Pará Em 2017.



Relação de Exportação Entre TGPM x BARCARENA x PARÁ-Out/2017



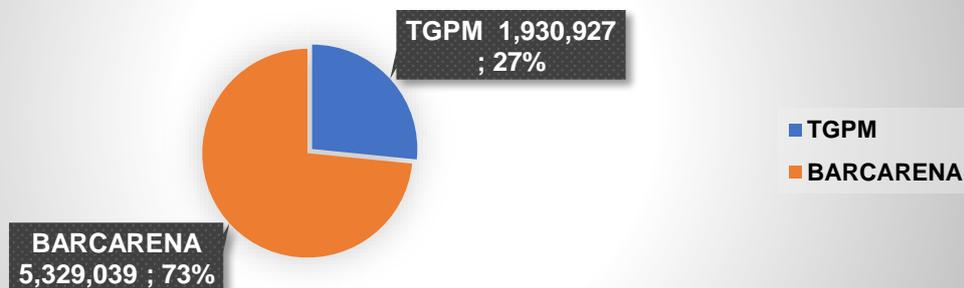
Fonte: Elaborado pelo Autor.

Apesar da empresa não está operando na sua capacidade estipulada a sua evolução e vista a passos largos onde muito se investiu. Além do mais o Terminal é movido pela demanda de suas donas (ADM e GLECORE).

Na tabela a seguir demonstrar o percentual que o TGPM tem sobre o município de Barcarena até o mês de outubro 2017.

Figura 10: Relação TGPM x Barcarena em 2017.

TGPM x BARCARENA-Out/2017



Fonte: Elaborado pelo Autor.

Os dados foram coletados no site da ANTAQ que é o órgão fiscalizador de transportes aquaviários (2017, 2015). Observou-se que a empresa opera a sua parte fiscal da seguinte maneira, os seus clientes enviam suas cargas para o Terminal com uma nota fiscal de acompanhamento da carga que não incide tributos de ICMS, PIS e Cofins devido a concessão de benefícios fiscais de exportação. Após o embarque dos grãos é emitida uma outra nota fiscal onde anula a anterior para a emissão do registro de exportação – RE que assume avaliação internacional no transporte até o destino da mercadoria exportada, como pode ser visto também no trabalho de Sauer, Leite (2012).

Os tributos têm impacto direto no preço final do produto, uma vez concedido benefícios os mesmos otimizam os custos e no valor da venda dos grãos, dando mais flexibilidade e competitividade nas negociações, tendo relação direta no volume exportado, preços menores, mais visibilidade no mercado externo aumento nas vendas e como consequência crescimento no volume embarcado pelos terminais portuários (Neves, Mendonça, 2020). A tabela a seguir demonstra de forma ampla a forma de composição do custo dos grãos para exportação.

Tabela 1 – Formação de preço com base no preço do mercado interno



	Preço Interno com ICMS
(-)	Não Incidência do ICMS
(-)	Iisenção do PIS e COFINS
=	Preço interno sem Imposto
(+)	Frete interno lavoura-porto
(+)	Seguro Interno lavoura-porto
(+)	Despesas portuárias
(+)	Despesas com despachante
=	Preço cobrindo custos, despesas e lucro
(+)	Comissão de agente
=	Preço FOB em R\$

Fonte: Adaptada do livro, Comércio internacional, teoria e prática.

O terminal funciona como um prestador de serviço o mesmo é responsável pelo embarque e desembarque dos grãos, os incentivos gerados não o beneficiam e sim os seus clientes, donos do produto, mas tem impacto indireto nas suas atividades pelo serviço prestado na atividade portuária devido a movimentação dos grãos feita por eles.

Pelo progresso das operações do Terminal é muito capaz que no ano de 2018 a empresa consiga embarcar a capacidade que foi estipulada na sua criação que e de 6 milhões de toneladas.

Vários são os investimentos que há por vir para o Terminal, especulam que em 2018 a empresa planeja implantar uma esmagadora de grãos e posterior investir na sua própria frota de barcas são projetos a curto prazo, com possibilidade de estabelecer uma planta em Itaituta/Pa futuramente, podendo ser a maior exportadora do Estado nesse ramo de atividade.

5 Considerações finais

Em virtude dos fatos mencionados percebeu-se a importância dos benefícios concedidos na exportação de grãos, no entanto não abrangem a empresa que foi objeto de estudo, os clientes da empresa TGPM é quem são os beneficiados e com eles aumentam a competitividade no mercado internacional gerando um fluxo maior na quantidade dos produtos escoados pelos terminais portuários. Porém como pode ser demonstrado os incentivos fiscais são de extrema importância para as empresas exportadoras, pois com menor valor agregado nos produtos exportados espera-se maior volume das vendas para o mercado externo, assim impactando diretamente na receita líquida da empresa com o aumento do volume exportado pela TGPM.

Nesse sentido a presente pesquisa tem por objetivo demonstrar a associação dos incentivos fiscais ao crescimento da exportação de grãos em meio a expansão portuária nos últimos 3 anos, o entendimento para o objetivo geral foi demonstrado através de gráficos o crescimento da exportação no estado do Pará mais especificamente no município de Barcarena com ênfase na empresa TGPM.

Para entendimento do objetivo específico das inovações introduzidas pela lei dos portos 12.815/13 foi mostrado que houve a injeção de investimento privados fazendo com que o estado tivesse um crescimento portuário de 14% no ano passado, com previsão de outras empresas se estabelecerem no município de Barcarena e em outras regiões do Estado.

Independentemente da dificuldade de acesso as informações referentes aos dados de exportação de commodities por região embarcada, nota-se uma crescente significativa no escoamento dos grãos vinculada aos investimentos público e privado já realizados. Em Barcarena até 31/10/2017 já foi embarcado cerca de 113% a mais que o ano passado.

Percebeu-se no estudo que a arrecadação de impostos vem se comportando a partir do ano de 2013 que é o ano que vigorou a lei que permite a concessão e o arrendamento dos portos



da mesma forma que o crescimento ou recuo das exportações no Estado do Pará. Numa análise evidente no ano de 2015 temos um crescimento na exportação do Estado assim como na arrecadação, já em 2016 devido a escoação dos grãos não teve o mesmo desempenho que o ano anterior houve um menor valor arrecadado dos impostos.

No geral a essência pretendida foi a demonstração do crescimento da exportação e os benefícios fiscais concedidos a esta atividade e quem são os verdadeiros beneficiados pela mesma deixando evidente que o incentivo tem impacto direto na atividade dos terminais aquaviários, principalmente o Terminal de Grãos Ponta da Montanha.

Referências

Antaq. Agricultura, Pecuária e Abastecimento (2017) Indicadores. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Anuario/>> Acesso em 21/11/2017.

Antaq. Agricultura, Pecuária e Abastecimento. (2015). Exportação de soja e milho pelos portos do Arco Norte cresceram quase 54% em 2015. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/noticias/exportacoes-de-soja-e-milho-pelos-portos-do-arco-norte-cresceram-quase-54-em-2015>> Acesso em 21/11/2017.

Baudet, L.; Villela, F. A.(2000) Armazenamento Garantindo o Futuro. Pelotas: Editora Becker e Peske Ltda, p.28-32, 2000.

Bortoloti, Karen.(2015),. Metodologia da Pesquisa, 1, ed. Rio de Janeiro: SESES, 2015.

Bragantini, C.; Vieira, E. H. N.(2004) Secagem, armazenamento e beneficiamento. Embrapa Arroz e Feijão, 2004.

Brasil (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm> Acesso em: 23/11/2017.

Brasil (2016). Portos deverão escoar 96,9 milhões de toneladas de milho e soja da safra 2016/17. Disponível em:<<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2017/02/portos-deverao-escoar-96-9-milhoes-de-toneladas-de-milho-e-soja-da-safra-2016-2017>> Acesso em 21/11/2017.

Brasil (2016). Terminais portuários do Pará terão R\$ 167 mi em novos investimentos. Disponível em:<<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2016/03/terminais-portuarios-do-para-terao-r-167-mi-em-novos-investimentos>> Acesso em 21/11/2017.

Brasil (2017). Safra de grãos 2016/2017 deve chegar a 227,9 milhões de toneladas. Disponível em:<<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2017/04/safra-de-graos-2016-2017-deve-chegar-a-227-9-milhoes-de-toneladas>> Acesso em 21/11/2017.

Brogini, Gilvan. (2013)Tributação e Benefícios Fiscais no Comércio Exterior, 1, ed. Curitiba: InterSaber, 2013.



- Casarin, Helen; Casarin, Samuel. (2012) Pesquisa Científica da Teoria à Prática, 1, ed. Curitiba: InterSaber, 2012.
- Contini, Elisio. et al. (2006) Evolução recente e tendências do agronegócio. Revista de Política Agrícola, Brasília, CONAB, ano XV, n. 1, jan.-fev.-mar. 2006, p. 5-28. Disponível em: <https://seer.sede.embrapa.br/index.php/RPA/article/view/475>. Acesso em: 10 out. 2019.
- Ferrari, R. C. (2006) Utilização de modelo matemático de otimização para identificação de locais para instalação de unidades armazenadoras de soja no estado do Mato Grosso. Dissertação da Universidade de São Paulo: ESALQ, Piracicaba, 2006.
- Gagan, A. C.; Silva, F. M.; Guarnieiri, P.; Brisola, M. V. (2017). Evolução da produção de grãos e armazenagem: perspectivas do agronegócio brasileiro para 2024/25. Informe Gepec (Online), v. 21, p. 28-47, 2017.
- Gonçalves, Felipe Aparecido.(2014) A Relação dos Incentivos Fiscais e os Incoterms para o Comércio Internacional. 2014. Artigo – XI Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia. Disponível em:<https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos14/10920104.pdf>> Acessado em 21/11/2017.
- Impostômetro. Arrecadação nos Estados/Municípios. Disponível em: <<https://impostometro.com.br/>> Acesso em: 23/11/2017.
- Leitão, F., da Silva, W., & Oppelt, G. (2020). Mapeamento das perdas da armazenagem da soja: um estudo de caso em uma cooperativa de armazenagem de grãos. *Revista de Gestão e Organizações Cooperativas*, 7(13). doi:<https://doi.org/10.5902/2359043237807>.
- Maia, G. B. S.; Pinto, A. R.; Marques, C. Y. T.; Lyra D. D.; Roitman, F. B.(2013) Panorama Da Armazenagem De Produtos Agrícolas No Brasil. Revista do BNDES, v. 40, p.161-194, 2013.
- Ministério do Desenvolvimento, indústria e Comércio Exterior- MDCE (2011). Portaria nº 23, de 14 de julho de 2011. Disponível em:<http://mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1311100642.pdf > Acesso em: 22/11/2017
- Munoz, C. C.; Palmeira, E. M. (2006)Desafios de Logística nas Exportações Brasileiras do Complexo Agronegocial da Soja. Revista Acadêmica de Economia, n.71, 2006.
- Neves; Pedro Dias Mangolini, Mendonça, Marcelo Rodrigues ,(2020) Expansão do agronegócio canavieiro no sul goiano e os efeitos na produção de alimento », *Confins* [En ligne], 44 | 2020, mis en ligne le 15 mars 2020, consulté le 19 juillet 2020. URL : <http://journals.openedition.org/confins/26199> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/confins.26199>.
- Novaes, A.(2004) Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição. 4ª Ed. Elsevier Brasil, 2004.



Peixoto; J. C.; Batalha; M. O.; Mendonça, M. H. (2016), João Pessoa. Contextualização do sistema de transporte de grãos: um estudo multicascos em terminais intermodais da região sudeste brasileira João Pessoa: Enegep, 2016. 13 p.

Portal Tributário. (2018). Imposto de Exportação (IE). Disponível em:

<<http://www.portaltributario.com.br/tributos/impostodeexportacao.htm>> Acesso em 22/11/2017.

Receita Federal do Brasil – RFB (2002). Instrução Normativa SRF Nº 247, de 21 de Novembro de 2002. Disponível

em:<<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=15123>> Acesso em: 22/11/2017

Sauer, S.; Leite, S. P. (2012) Expansão agrícola, preços e apropriação de terra por estrangeiros no Brasil ». *Revista de Economia e Sociologia Rural – RESR*, Piracicaba-SP, v. 50, n. 3, p. 503-524, Jul/Set, 2012.

Tripoli, Ângela; PRATES, Rodolfo. Comércio Internacional Teoria e prática, 1, ed. Curitiba: InterSaberes, 2016.