

BREZİLYA

1. Ülkenin dış ticaretinde kullandığı taşıma modları

Taşıma Modlarına Göre Brezilya'nın İhracatı:

TAŞIMA YOLU	2023 - US\$ FOB	Payı (%)	2022 - US\$ FOB	Payı (%)	2021 - US\$ FOB	Payı (%)
DENİZYOLU	300.439.470.674	88,4	294.788.015.189	88,2	248.356.122.396	88,4
KARAYOLU	20.029.876.537	5,9	20.906.300.406	6,3	16.330.071.605	5,8
HAVAYOLU	15.527.408.236	4,6	16.420.330.118	4,9	14.773.253.867	5,3
DİĞER	3.556.452.337	1	1.834.989.598	0,5	1.188.408.674	0,4
DEMİRYOLU	119.570.035	0,04	186.402.909	0,06	166.720.918	0,06
TOPLAM	339.672.777.819		334.136.038.220		280.814.577.460	

Kaynak: <http://comexstat.mdic.gov.br/>

Taşıma Modlarına Göre Brezilya'nın İthalatı:

TAŞIMA YOLU	2023 - US\$ FOB	Payı (%)	2022 - US\$ FOB	Payı (%)	2021 - US\$ FOB	Payı (%)
DENİZYOLU	181.325.206.526	75,3	210.858.721.513	77,3	160.917.809.227	73,3
HAVAYOLU	46.048.365.543	19,1	46.971.209.130	17,2	43.433.286.952	19,8
KARAYOLU	10.329.900.542	4,3	10.962.867.474	4,0	9.211.294.424	4,2
DEMİRYOLU	10.937.610	0,005	22.875.423	0,01	9.213.192	0,004
DİĞER	3.120.214.007	1,3	3.795.013.406	1,4	5.836.445.385	2,7
TOPLAM	240.834.624.228		272.610.686.946		219.408.049.180,0	

Kaynak: <http://comexstat.mdic.gov.br/>

2. Lojistik Altyapısı

a. Karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu altyapısına ilişkin bilgiler:

Brezilya, yüzölçümü bakımından dünyanın 5. büyük ülkesi olup ülkenin lojistik alanındaki en büyük ihtiyacı, altyapı yetersizliğinin giderilmesi ve modernizasyondur. Brezilya'da 213,5 bin kilometrelik kısmı asfaltlı olmak üzere toplamda 1,7 milyon kilometre uzunluğunda karayolu, 29 bin km uzunluğunda demiryolu ve 14 bin km uzunluğunda su yolları bulunmaktadır.

Ülke içi yük taşımacılığı ağırlıklı olarak karayolları vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Ulusal Ulaştırma Konfederasyonu'na¹ (CNT) göre, ülkede taşınan yükün yaklaşık %65'i karayolu, %21'i neredeyse tamamı özel şirketler tarafından işletilen demiryolları, %10'u su ve nehir yolları ile liman terminalleri ve %4'ü hava yolları aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Brezilya'da yurtiçi taşımacılık, özellikle São Paulo eyaletinde ve Orta-Güney Brezilya bölgesinde yoğunur.

¹ <https://www.cnt.org.br/>

Federal Hükümet 2023 yılında karayollarına 14,5 milyar BRL (yaklaşık 3 milyar ABD Doları) yatırım gerçekleştirmiştir. 2022 yılına kıyasla bu miktarda %150 artış yaşanmıştır².

Brezilya'nın demiryolları, 1996 yılından itibaren özelleştirilmeye başlanmıştır. Yaklaşık 30 bin kilometrelik mevcut federal demiryolları vardır. Son yıllarda ülke içerisinde demiryoluyla taşınan ürün çeşitliliğinde artış yaşansa da, demir cevheri ağırlıklı olarak en çok taşınan üründür ve ağırlıklı olarak Vitória (ES) ve Itaqui (MA) limanlarına transfer edilmektedir. Demir cevherini takiben şeker dahil katı tarımsal ürünler demiryolu taşımacılığı ile limanlara transfer edilmektedir³.

Yıllardır ihmal edilen demiryolu modu, kamu yatırımlarının yeniden başlaması ve özel yatırımların hukuki güvence ile teşvik edilmesine yönelik kamu politikalarının geliştirilmesiyle 2023 yılında yeniden ön plana çıkmıştır. Brezilya Devlet Başkanı Lula ve Ulaştırma Bakanı Renan tarafından alınan bu kararların uygulamaya konulmasına yönelik temel bir adım, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Demiryolu Taşımacılığı Ulusal Sekreterliği'nin kurulması olmuştur.

Demiryolu projelerine, kamu kaynakları ve özel yatırımlar da dahil olmak üzere önümüzdeki dört yıl içinde 94,2 milyar BRL (yaklaşık 19 milyar ABD Doları) tutarında bir yatırım yapılması planlanmaktadır⁴.

Denizyolları, limanlar ve nehirlerden oluşmaktadır. Ülkenin kuzeyinde kara ya da demiryolu olmayan ve Amazon nehri ile taşımacılık yapılan bölgeler mevcuttur.

2023 yılı verilerine göre, Brezilya'nın gerçekleştirdiği toplam dış ticaretin büyük çoğunluğu (%83,0) denizyolu ile yapılmıştır. Müteakiben, sırasıyla havayolu (%10,6), karayolu (%5,2) ve demiryolu (%0,02) gelmektedir.⁵

2023 yılında Ocak-Kasım döneminde denizyolu ile uluslararası ticaret taşımalarında 841,2 milyon ton yük taşınmıştır. Anılan miktarsal veri, 2022 yılına kıyasla %7,7 oranında daha fazla taşınan yük miktarına tekabül etmektedir. Denizyolu ile uluslararası ticaret taşımalarında taşınan ürünler arasında demir cevherleri (332 milyon ton), soya fasulyesi (96 milyon ton), petrol ve yan ürünleri (89 milyon ton) ve mısır (46 milyon ton) başta gelmektedir⁶.

b. Önemli limanlar, lojistik merkezler, ticaret merkezleri:

Güçlü bir liman ağına sahip olan Brezilya'da denizyolu taşımacılığı, 34 kamu deniz limanı, 39 kamu nehir limanı, 141 özel kullanım terminali ve 52 küçük kamu limanı tesisinden oluşmaktadır.

² <https://agenciagov.etc.com.br/noticias/202312/transportes-2023-investimento-em-infraestrutura-e-malha-viaria-marcam-o-ano> ; <https://icleconomia.com.br/investimento-publico-federal-rodovias-cai-70/>

³ <https://militares.estrategia.com/portal/materias-e-dicas/geografia/transporte-ferroviario-saiba-mais-sobre-a-malha-ferroviaria-do-brasil/> ; <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transporte-terrestre/ferrovias-brasileiras>

⁴ <https://agenciagov.etc.com.br/noticias/202312/transportes-2023-investimento-em-infraestrutura-e-malha-viaria-marcam-o-ano>

⁵ <http://comexstat.mdic.gov.br/>

⁶ <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/transplongocurso.html#pt>

Ülkenin başlıca limanları, Santos, Paranagua, Rio de Janeiro, Itajai, Vitoria, Rio Grande do Sul, Sao Francisco do Sul ve Salvador'dur. Türkiye'den Brezilya limanlarına direkt gemi seferleri bulunmamakta ve aktarmalar çoğunlukla Avrupa limanlarından yapılmaktadır. Türkiye-Brezilya arası deniz nakliye süresi gemi hattına göre değişmekle beraber ortalama 27 gündür.

c. Yerel lojistik firmalar:

Brezilya ile ülkemiz arasında deniz nakliyesi ile hizmet veren lojistik firmaları (armatörler) Maersk (www.maersk.com/pt-br/), Hapag Lloyd (www.hapag-lloyd.com/en/home.html), MSC (www.msc.com/pt) ve CMA CGM (www.cma-cgm.com/).

Brezilya'nın dış ticaretinde büyük ölçekli taşıma yapan lojistik firmaları ise Asia Shipping (www.asiashipping.co/), DSV (www.dsv.com/), Kuehne & Nagel (br.kuehne-nagel.com/pt/), DB Schenker (www.dbschenker.com/global) idir.

d. Ülkede faaliyet gösteren Türk lojistik firmaları:

Brezilya'nın Sao Paulo şehrinde bir Türk lojistik firması olan Barsan Lojistik'in ofisi bulunmaktadır. Barsan Global Logistica Ltda ismi ile faaliyet gösteren ofis, 2016 yılından beri uluslararası deniz ve hava nakliyesi hizmetleri vermektedir.

3. LPI Endeksi Sıralaması (2023 ve 2018 yılları)

Dünya Bankası'nın "Lojistik Performans Endeksi" (LPI), ülkenin ticaret ve ulaştırma altyapısının kalitesi ile lojistik yeterliliğinin bir göstergesidir. İhracat varış ülkesinin, gümrük ve sınır kontrol kurumlarının verimliliği, formalitelerin hızı ve öngörülebilirliği gibi açılardan diğerlerine göre nerede durduğunu gösterir.

Buna göre, Brezilya 2018 yılında 56. sıradayken, 2023 yılında 51. sırada yer almıştır. Brezilya'nın LPI puanı ise 2018 yılında 2.99 iken, 2023 yılında 3.2 olmuştur⁷.

4. Önemli Ticari Rotalar

Ticaret yolları sınıflandırılırken Brezilya ekonomisinin ana ürünleri, taşınan yükün hacmi ve ihracat değeri baz alınmıştır. Brezilya ekonomisi için birincil öncelikli ürünlerin başında soya ve mısır, demir cevheri, motorlu taşıtlar, şeker kamışı, yakıt ve et gelmektedir.

Demir cevheri için ticari koridorlar:

Demir cevheri ihracatında üç ana ticari koridor mevcuttur: Kuzeydoğu (Nordeste), Güneydoğu (Sudeste) ve Orta-Batı (Centro-Oeste) koridoru (Tablo 6).

⁷ <https://lpi.worldbank.org/international/global>

Tabela 6 – Rotas de Escoamento – Exportação

Corredor Logístico	Rota de Escoamento de Exportação
Nordeste	Rota de Escoamento 1 – Parauapebas/PA - São Luiz/MA
Sudeste	Rota de Escoamento 1 – Sete Lagoas/MG – Vitória/ES
	Rota de Escoamento 2 – Sete Lagoas/MG – Vitória/ES
	Rota de Escoamento 3 – Belo Horizonte/MG – Vitória/ES
	Rota de Escoamento 4 – Divinópolis/MG – Vitória/ES
	Rota de Escoamento 5 – Pará de Minas/MG – Vitória/ES
	Rota de Escoamento 6 – Sete Lagoas/MG – Rio de Janeiro/RJ
	Rota de Escoamento 7 – Nova Lima/MG – Rio de Janeiro/RJ
	Rota de Escoamento 8 – Divinópolis/MG – Rio de Janeiro/RJ
	Rota de Escoamento 9 – Sete Lagoas/MG – Santos/SP
	Rota de Escoamento 10 – Nova Serrana/MG – Santos/SP
	Rota de Escoamento 11 – Conceição do M.D./MG – São J. da Barra/RJ
	Rota de Escoamento 12 – Mariana/MG – Anchieta/ES
Centro-Oeste	Rota de Escoamento 1 – Corumbá/MS – Murtinho/MS
	Rota de Escoamento 2 – Aquidauana/MS – Murtinho/MS
	Rota de Escoamento 3 – Ladário/MS – Murtinho/MS

Fonte: SPI/MTPA

Demir cevherinin iç tüketimde ise yine üç ticari koridor mevcuttur: Kuzeydoğu (Nordeste), Güneydoğu (Sudeste) ve Orta-Batı (Centro-Oeste) koridorları (Tablo 7).

Tabela 7 – Rotas de Escoamento – Consumo Interno

Corredor Logístico	Rota de Escoamento de Consumo Interno
Nordeste	Rota de Escoamento 1 – Parauapebas/PA - Bacabeira/MA
Sudeste	Rota de Escoamento 1 – Sete Lagoas/MG – Barra Mansa/RJ
	Rota de Escoamento 2 – Ibirete/MG – Cubatão/SP
	Rota de Escoamento 3 – Itatiaiuçu/MG – Divinópolis/MG
	Rota de Escoamento 4 – Ouro Preto/MG – Divinópolis/MG
	Rota de Escoamento 5 – São Sebastião/MG – Ipatinga/MG
	Rota de Escoamento 6 – Divinópolis/MG – Ipatinga/MG
	Rota de Escoamento 7 – Sete Lagoas/MG – Ipatinga/MG
	Rota de Escoamento 8 – Rio Acima/MG – Itaguai/RJ
	Rota de Escoamento 9 – Belo Horizonte/MG – Itaguai/RJ
	Rota de Escoamento 10 – Congonhas/MG – João Neiva/ES
	Rota de Escoamento 11 – Rio Acima/MG – Juiz de Fora/MG
	Rota de Escoamento 12 – Itabirito/MG – Matozinhos/MG
	Rota de Escoamento 13 – Nova Serrana/MG – Ouro Branco/MG
	Rota de Escoamento 14 – Sabianópolis/MG – Piracicaba/SP
	Rota de Escoamento 15 – Nova Serrana/MG – Piracicaba/SP
	Rota de Escoamento 16 – Itatiaiuçu/MG – Pitangui/MG
	Rota de Escoamento 17 – Itabirito/MG – Sete Lagoas/MG
Centro-Oeste	Rota de Escoamento 1 – Corumbá/MS – Aquidauana/MS
	Rota de Escoamento 2 – Corumbá/MS – Cubatão/SP

Fonte: SPI/MTPA

Motorlu taşıtlar için ticari koridorlar:

Motorlu taşıt ihracatında (Exportação) ve ithalatında (Importação) 6 kamu limanı, 1 özel liman ve 4 sınır noktası kullanılmaktadır. Kamu limanları: Rio Grande, Paranaguá, Santos, São Sebastião, Rio de Janeiro ve Suape; özel limanlar: Miguel de Oiveira; sınır noktaları: Chuí, Uruguaiana, São Borja ve Foz do Iguaçu'dur. 2023 yılında 467 bin motorlu taşıt ihracatı gerçekleştirilirken, bu ihracatların %54'ü Santos (São Paulo) limanından yapılmıştır⁸.

Motorlu taşıt ihracatında, Güneydoğu-Kuzeydoğu (Sudeste-Nordeste) koridoru başı çekmektedir. Bu koridor Camaçari/BA- Aratu/BA ve Betim/MG-Recife/PE olmak

⁸ <https://www.datamarnews.com/pt/noticias/porto-de-santos-segue-com-maior-participacao-nas-exportacoes-de-automoveis-no-brasil/>

üzere iki çıkış yolunu kapsamaktadır. İkinci en yaygın kullanılan koridor ise Güneydoğu-Güney (Sudeste-Sul) koridorudur (Tablo 16).

Tabela 16 – Rotas de escoamento – Exportação

Corredor Logístico	Rota de escoamento
Sudeste-Nordeste	Rota de escoamento 1: Camaçari/BA - Aratu/BA
	Rota de escoamento 2: Betim/MG - Recife/PE
Sudeste-Sul	Rota de escoamento 1: Taubaté/SP - Santos/SP
	Rota de escoamento 2: São B. do Campo-São C.do Sul/SP- São Sebastião/SP
	Rota de escoamento 3: Taubaté/SP - São Sebastião/SP
	Rota de escoamento 4: Betim/MG - Rio de Janeiro/RJ
	Rota de escoamento 5: Porto Real/RJ - Rio de Janeiro/RJ
	Rota de escoamento 6: Betim/MG - Santos/SP
	Rota de escoamento 7: Porto Real/RJ - São Borja/RS
	Rota de escoamento 8: Gravataí/RS - Uruguaiana/RS
	Rota de escoamento 9: São José dos Pinhais /PR - Chui/RS
	Rota de escoamento 10: Gravataí RS - Rio Grande/RS
	Rota de escoamento 11: São José dos Pinhais/PR - Paranaguá/PR
	Rota de escoamento 12: Betim/MG - Foz do Iguaçu/PR

Elaboração: SPI/MTPA

Soya-Mısır ticaretinde kullanılan ticari koridorları:

Kuzey Ark Koridoru (Arco Norte): Brezilya Tarım Bakanlığı (MAPA), ülkenin Kuzey ve Kuzeydoğu bölgelerinde bulunan nakliye terminallerinden oluşan Kuzey Ark limanlarının ve ihracat koridorlarının geliştirilmesini teşvik etmektedir. Bu lojistik segmentini oluşturan başlıca tarım limanları Itacoatiara (AM), Santarém ve Barcarena (PA), Santana (AP), Sao Luis (MA), Salvador ve Ilhéus (BA) limanlarıdır.

Şeker kamışı için ticari koridorları:

Şeker ihracatında kullanılan başlıca limanlar sırasıyla Santos (São Paulo), Paranaguá (Paraná) ve Maceió (Alagoas) limanlarıdır. 2023 Ocak-Kasım döneminde Brezilya limanlarında 25,2 milyon ton şeker ihracatı gerçekleştirilmiştir⁹.

Grafik 12, 13, 14 ve 15'te ise sırasıyla etanol tüketiminde başta gelen eyaletler; ihracat hacminin limanlara göre dağılımı ve ithalat hacimlerinin limanlara göre dağılımı gösterilmektedir. Buna göre şeker ve etanol ihracatı ağırlıklı olarak Santos Limanı'ndan yapılmaktadır. Etanol ithalatı ise ağırlıklı olarak Sao Luis Limanı'ndan gerçekleştirilmektedir¹⁰.

Gráfico 12: Exportação de Açúcar por Porto³

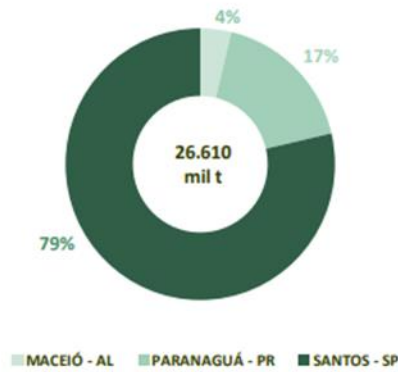


Gráfico 13: Consumo Interno Etanol

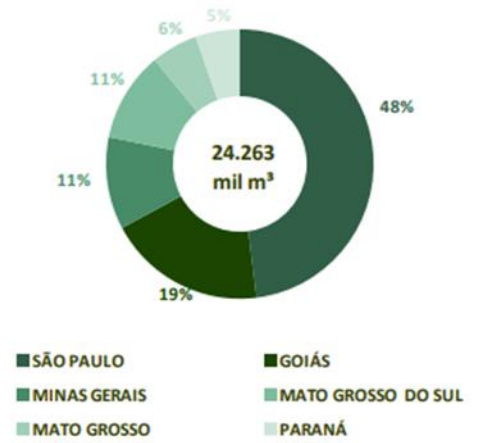


Gráfico 14: Exportação de Etanol por Porto

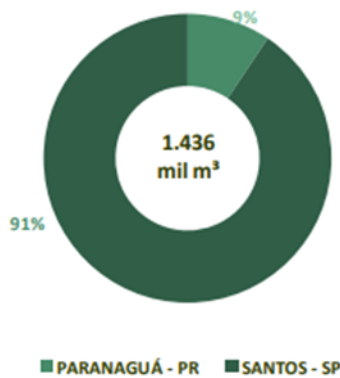
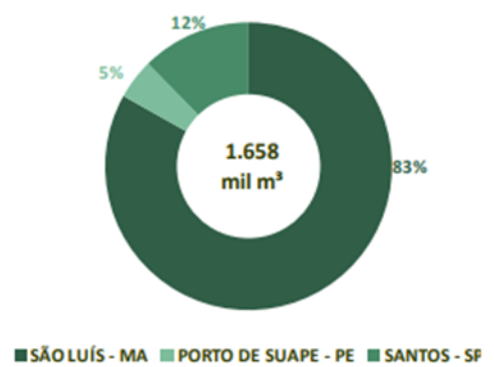


Gráfico 15: Importação de Etanol por Porto



⁹ <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/transplongocurso.html#pt>

¹⁰ https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio_corredores_logisticos_complexo_cana_de_acucar_v1-0.pdf

Ülkemizle Yapılan Ticarete Taşımacılık Güzergâhları ise aşağıdaki gibidir:

Türkiye-Brezilya Arasındaki Deniz Taşımacılığı:

Ülkemizin başlıca limanlarından Brezilya'nun başlıca limanlarına hem ihracatta hem de ithalatta deniz taşımacılığı hatları bulunmaktadır. Çıkış ve varış noktaları taşımacılık şirketlerine göre değişiklik gösterebilmektedir. Genel olarak aşağıdaki hatlar mevcuttur:

İstanbul x Santos/ Itapoa/ Salvador/ Paranagua/ Rio Grande/ Rio de Janeiro/ Navegantes/ Suape/

Ambarlı x Santos/ Itajai/ Itapoa / Salvador/ Paranagua/ Rio Grande/ Pecem/ Porto de Itaguai

İzmit x Santos/ Paranagua/ Salvador/ Itapoa/ Itajai/ Pecem/ Porto de Itaguai/ Navegantes/ Rio Grande

Gebze x Santos/ Salvador/ Paranagua/ Navegantes/ Itapoa/ Suape/ Itajai/ Rio de Janeiro/ Manaus

Gemlik x Santos/ Rio de Janeiro/ Manaus/ Suape/ Salvador/ Paranagua/ Itajai

Mersin x Santos/ Pecem/ Rio Grande/ Suape/ Itapoa/ Paranagua/ Navegantes/ Rio de Janeiro

İskenderun x Santos/ Itajai/ Paranagua/ Itapoa/ Pecem/ Navegantes/ Vila do Conde/ Manaus

İzmir x Santos/ Itapoa/ Salvador/ Rio Grande/ Suape/ Navegantes/ Porto de Itaguai/ Itajai/ Rio de Janeiro/ Vila do Conde

Aliğa x Santos/ Paranagua/ Itapoa/ Navegantes/ Salvador/ Suape/ Vila do Conde/ Rio de Janeiro/ Manaus

Türkiye-Brezilya Arasındaki Hava Taşımacılığı:

Türk Hava Yolları, São Paulo'dan İstanbul'a haftada iki adet kargo seferi icra etmektedir. Söz konusu uçakların kargo taşıma kapasitesi 100'er tondur.

İlk kargo uçağı Salı sabahı 02:55'te, ikinci uçak ise Perşembe sabahı 02:55'te Brezilya'dan çıkış yapmaktadır.

Türkiye'den Brezilya'ya hava yolu ile ihracat oldukça düşüktür, THY ile genellikle Avrupa ve Asya'dan São Paulo'ya transit kargolar taşınmaktadır.

Brezilya'dan THY ile taşınan kargoların ana destinasyonları Afrika, Orta Doğu ve Uzak Doğu ülkeleridir.

Brezilya'dan Türkiye'ye ve transit olarak İstanbul ötesi destinasyonlara taşınan başlıca ürünler, taze sebze ve meyve, kümes hayvanları ve yumurtaları, dondurulmuş et, motorlu araçlar için yedek parçalardır.

Aynı rotalardaki ikincil portföyümüzü, insülin, veteriner ilaçları, prototip araçlar, ateşli silah ve mühimmat gönderileri oluşturmaktadır.

Bununla birlikte Türk Hava Yolları São Paulo'dan İstanbul'a haftada on bir adet yolcu uçağı icra etmektedir. Türk Hava Yolları'nın yolcu uçaklarıyla da kargo taşıma kabiliyeti bulunmaktadır.

Her bir yolcu uçağının kargo taşıma kapasitesi takribi 12 tondur.

5. Ülke ile Türkiye arasındaki taşıma ücretleri

Brezilya ile Türkiye arası denizyolu taşıma ücretleri ürünün cinsi, durumu, ve ağırlığın kapladığı yere göre çok değişken olabilmekle beraber genel olarak aşağıdaki gibidir:

Konteyner fiyatları 40 HC ve 40 DC konteynır için ortalama 1.500 ABD Doları olup, çıkış ve varış noktasındaki masraflarla ile beraber yaklaşık 2.000 ABD Dolarıdır.

Brezilya ile Türkiye arası havayolu taşıma ücretleri ise kg başına 3,0 ABD Dolarıdır. Bu fiyat aracı kurumların işlem masrafları ve vergileri ile beraber metre küp (CBM) başına 500 ile 1.000 ABD Doları arasında değişmektedir.

6. Dış ticaret taşımalarında lojistik sorunlar

Türkiye ile Brezilya arasındaki ticarete firmalar tarafından gündeme getirilen sorunların başında, Türkiye'den yola çıkan gemi sevkiyatlarının en erken Avrupa aktarmalı olarak 27 günde Brezilya'ya ulaşması ve Türk firmalarının ortalama 11 günde sevkiyatı tamamlayan Avrupa firmaları ile rekabette zorlanmasıdır.

İkinci olarak Brezilya, dünyadaki lojistik operasyonlara uygulanan vergi yükünün en yüksek olduğu ülkelerden biridir. Tüm yüksek ücret ve vergiler şirketlere daha yüksek navlun getirmekte, bu da maliyetleri düşürmeyi zorlaştırmaktadır.

Diğer taraftan, özellikle Brezilya'dan Türkiye'ye ihracatta limanlardaki yoğunluk gecikmelere ve gemilerde yer olmaması gibi sorunlara yol açabilmektedir.

Türk firmalarının Brezilya gümrük sistemini iyi bilmemesi, eksik ya da yanlış belgelendirme yapılmasına sebep olabilmektedir. Bu durumda kargolar gümrüklerde kırmızı hatta düşmekte ve gümrükteki bekleme süreleri oldukça uzun olmaktadır. Benzer şekilde Brezilya'daki belgelendirmenin (canlı hayvanlar için veteriner sertifikası, menşe şahadetnameleri gibi) doğru yapılmaması ile Türk gümrüklerinde malların bekleme süreleri uzayabilmektedir.

Firmalarımız, özellikle hafif yüklerde sürelerin uzunluğu nedeniyle deniz taşımacılığı yerine havayolu taşımacılığı tercih etmek istemekte; ancak hava kargonun fiyatlarının yüksekliği nedeniyle rekabet zorluğu çekmektedir.

7. Müşavirlik Değerlendirmesi

Brezilya'daki ithalat ve ihracat süreçleri firmaların hareket kabiliyetini zorlaştırıcı nitelikteki vergi, harç ve birtakım düzenlemeler nedeniyle halihazırda karmaşık ve zaman alıcı mahiyet arz etmektedir. İlaven, liman lojistiği çok çeşitli bilgi ve beceri gerektirdiği için nitelikli işgücü eksikliği de mevcuttur. Lojistik firmalarından, ülkemizdeki ihracatçı firmaların bir defaya mahsus yaptıkları ihracatı, her ülkenin farklı dinamiğinin bulunduğunu dikkate almaksızın tecrübe saydıkları ve büyük maddi kayıplarla karşılaşabildikleri bilgisi edinilmiştir. Bu durumun ihracatçı firmalarımızın uzun vadede ihracat yapma girişimlerini kırabileceği düşünülmektedir.

Bu kapsamda, anılan faktörler dikkate alındığında ihracatçı firmalarımızın ikili ticaret hattı üzerinde yetkin gümrük ve nakliye firmaları ile çalışmasının elzem olduğu değerlendirilmektedir.

Brezilya'daki çoğu limanın eski olması ve ticaret hacmini kaldırabilecek yapıya sahip olmaması nedeniyle yetersiz altyapısının; firmalar için gecikmelere, verimsizliklere ve ek maliyetlere neden olabildiği bilinmektedir. İlaven, yine lojistik firmaları tarafından Brezilya'da lojistik maliyetlerinin gerek iç gerek dış taşıma için yüksek olduğu ve lojistik firmalarının kullandığı ekipmanların yetersiz olduğu ifade edilmektedir. Brezilya'nın net ihracatçı konumunda olan bir ülke olduğu dikkate alındığında zaman zaman ihracatta konteyner bulma güçlüğüne konteyner fiyatlarının yüksekliğinden daha çok soruna yol açabildiği de göz önüne alındığında tüm ticaret akışının etkilenebildiği düşünülmektedir.

Bu çerçevede, Brezilya'ya düzenli miktar ve hacimde ihracat satışı bulunan firmalarımızın stok ihtiyaçlarının karşılanmasını teminen önemli ticaret merkezi konumunda olan Santos gibi limanlara yakın mesafede bulunan depolama alanlarını etkin şekilde kullanmalarının veya armatör firmaların aktarmalı seferlerinin kabul edilebilir teslim sürelerine düşürülmesinin iki ülke arasındaki ticareti bir ölçü de olsa rahatlatılabileceği değerlendirilmektedir.