



Roteirização Internacional

Hozana Alves Ferreira Mendes



Cuiabá-MT
2015

Presidência da República Federativa do Brasil
Ministério da Educação
Secretaria de Educação Profissional e Tecnológica
Diretoria de Integração das Redes de Educação Profissional e Tecnológica

© Este caderno foi elaborado pelo Centro de Educação Profissional de Anápolis – CEPA, para a Rede e-Tec Brasil, do Ministério da Educação em parceria com a Universidade Federal de Mato Grosso.

Equipe de Revisão

Universidade Federal de Mato Grosso – UFMT

Coordenação Institucional
Carlos Rinaldi

Coordenação de Produção de Material Didático Impresso
Pedro Roberto Piloni

Designer Educacional
Bruno Peixoto

Designer Máster
Daniela Mendes

Ilustração
Tatiane Hirata

Diagramação
Tatiane Hirata

Revisão de Língua Portuguesa
Verônica Hirata

Revisão Final
Francisco Rodrigues dos Santos

Projeto Gráfico
Rede e-Tec Brasil/UFMT
Centro de Educação Profissional de Anápolis - GO

Diretor
Paulo Roberto Paulino

Coordenação Institucional
José Teodoro Coelho

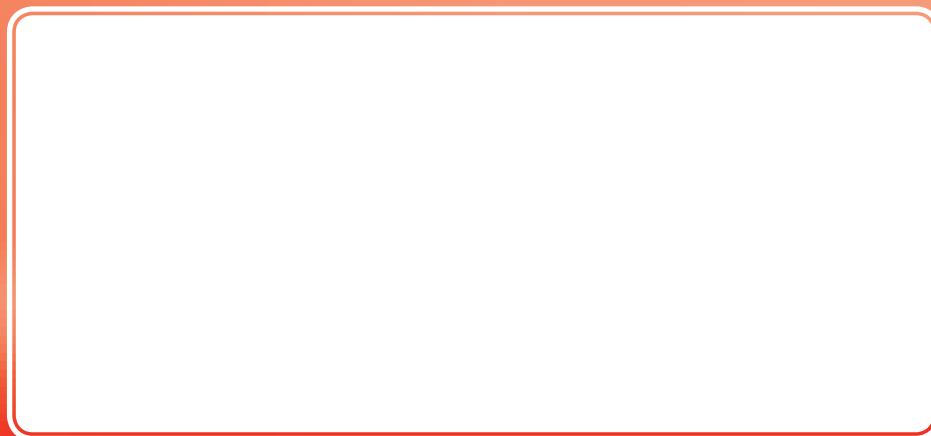
Supervisora Pedagógica EaD
Elisa Maria Gomide

Coordenador do Curso Logística
Maria Cristina Alves de Souza Costa

Comissão de Apoio a produção
Elisa Maria Gomide
Denise Mendes França
Joicy Mara Resende Rolindo
Maria Cristina Alves de Souza Costa

Projeto Gráfico
Rede e-Tec Brasil / UFMT

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)



Apresentação Rede e-Tec Brasil

Prezado(a) estudante,

Bem-vindo(a) à Rede e-Tec Brasil!

Você faz parte de uma rede nacional de ensino que, por sua vez, constitui uma das ações do Pronatec - Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego. O Pronatec, instituído pela Lei nº 12.513/2011, tem como objetivo principal expandir, interiorizar e democratizar a oferta de cursos de Educação Profissional e Tecnológica (EPT) para a população brasileira propiciando caminho de acesso mais rápido ao emprego.

É neste âmbito que as ações da Rede e-Tec Brasil promovem a parceria entre a Secretaria de Educação Profissional e Tecnológica (Setec) e as instâncias promotoras de ensino técnico, como os institutos federais, as secretarias de educação dos estados, as universidades, as escolas e colégios tecnológicos e o Sistema S.

A educação a distância no nosso país, de dimensões continentais e grande diversidade regional e cultural, longe de distanciar, aproxima as pessoas ao garantir acesso à educação de qualidade e ao promover o fortalecimento da formação de jovens moradores de regiões distantes, geográfica ou economicamente, dos grandes centros.

A Rede e-Tec Brasil leva diversos cursos técnicos a todas as regiões do país, incentivando os estudantes a concluir o ensino médio e a realizar uma formação e atualização contínuas. Os cursos são ofertados pelas instituições de educação profissional e o atendimento ao estudante é realizado tanto nas sedes das instituições quanto em suas unidades remotas, os polos.

Os parceiros da Rede e-Tec Brasil acreditam em uma educação profissional qualificada – integradora do ensino médio e da educação técnica – capaz de promover o cidadão com capacidades para produzir, mas também com autonomia diante das diferentes dimensões da realidade: cultural, social, familiar, esportiva, política e ética.

Nós acreditamos em você!

Desejamos sucesso na sua formação profissional!

Ministério da Educação
Maio de 2015

Nosso contato
etecbrasil@mec.gov.br



Indicação de Ícones

Os ícones são elementos gráficos utilizados para ampliar as formas de linguagem e facilitar a organização e a leitura hipertextual.



Atenção: indica pontos de maior relevância no texto.



Saiba mais: oferece novas informações que enriquecem o assunto ou “curiosidades” e notícias recentes relacionadas ao tema estudado.



Glossário: indica a definição de um termo, palavra ou expressão utilizada no texto.



Mídias integradas: remete o tema para outras fontes: livros, filmes, músicas, *sites*, programas de TV.



Atividades de aprendizagem: apresenta atividades em diferentes níveis de aprendizagem para que o estudante possa realizá-las e conferir o seu domínio do tema estudado.



Refleta: momento de uma pausa na leitura para refletir/escrever sobre pontos importantes e/ou questionamentos.



Palavra da Professora-autora

Seja bem-vindo(a) à disciplina de Roteirização Internacional do Curso Técnico em Logística. Vivemos em um mundo que muda a cada minuto, os processos de avanços tecnológicos estão cada vez mais rápidos, proporcionando novos produtos e até novos modos de pensar. Nesse cenário de globalização, iremos explorar nesta disciplina os conceitos, dinâmicas e processos que envolvem a roteirização no âmbito internacional.

Ao longo das nossas aulas, estudaremos a introdução à roteirização internacional; frete, seguro e transportes internacionais; operadores logísticos e roteiros básicos para a importação e exportação.

Aqui cabe um aviso: é importante que você compreenda a teoria. A partir dela, exemplificaremos tanto quanto possível para uma maior visualização na prática. À medida que você for absorvendo as informações, verá quão maravilhoso e encantador é o mundo logístico e a sua abrangência. Certamente é um caminho gratificante a percorrer.

Atenciosamente,

Prof^a. Hozana Alves Ferreira Mendes



Apresentação da Disciplina

Caro(a) estudante:

Roteirização é o processo de planejamento de rotas que irão otimizar o processo da cadeia logística, podendo ser analisando tanto no mercado interno quanto no externo.

Observaremos, assim, que roteirização internacional é a ampliação do processo utilizado no mercado interno, acrescentando frete, seguro e transporte internacional.

Com a globalização e ascensão da tecnologia a cada dia, o comércio ficou carente de profissionais que realmente sabem distinguir e compreender a importância dos detalhes que envolvem as roteirizações internacionais. Diante dessa realidade, a disciplina de Roteirização Internacional transformou-se em uma ferramenta que irá auxiliar e capacitar o(a) aluno(a) a ter um olhar profissional e detalhista acerca da gestão no comércio.

Nesta disciplina, iremos abordar os seguintes assuntos: introdução à roteirização internacional, na qual iremos observar que são as rotas designadas para a distribuição física das mercadorias; frete, seguro e transportes internacionais, que são os fatores nos quais essa distribuição física está pautada para ser concretizada; operadores logísticos, que são aqueles(as) (tanto pessoa física quanto jurídica) autorizados a realizar as operações de importação e exportação e alguns roteiros básicos para a importação e exportação.

Vamos iniciar?

Bons estudos!



Sumário

Aula 1. Introdução à roteirização internacional	13
1.1 Roteirização.....	14
1.2 Incoterms.....	15
Aula 2. Frete, seguro e transportes internacionais	29
2.1 Frete internacional.....	29
2.2 Seguro internacional.....	31
2.3 Transportes.....	34
Aula 3. Operadores logísticos	43
3.1 Atividades básicas do operador logístico.....	46
3.2 Atividades gerenciais do operador logístico.....	50
Aula 4. Roteiros básicos de importação e exportação	57
4.1 Rotas ferroviárias.....	61
4.2 Rotas rodoviárias.....	64
4.3 Rotas marítimas.....	66
4.4 Rotas aéreas.....	69
4.5 Mapa multimodal brasileiro.....	71
Palavras Finais	75
Guia de Soluções	76
Referências	83
Obras Consultadas	85
Bibliografia Básica	86
Currículo da Professora-autora	87



Aula 1. Introdução à roteirização internacional

Objetivos:

- entender o que vem a ser roteirização no comércio exterior;
- definir o termo “Incoterm”;
- descrever os 11 Incoterms; e
- relacionar um Incoterm ao seu tipo de seguro.

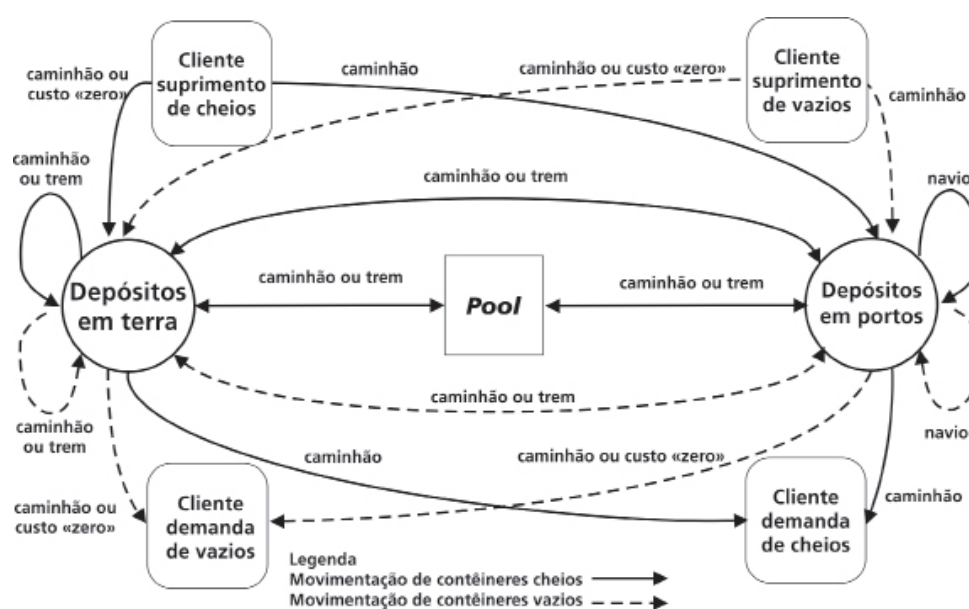


Figura 1.1 – Processo de roteirização.

Fonte: Bandeira (2012).

Prezado(a) aluno(a),

Que bom que iniciamos nossa jornada em busca do conhecimento. Neste primeiro momento, iremos conhecer o que vem a ser a roteirização e identificar sua história. Começaremos com a definição principal: o que é roteirização?

A-Z

Contêiner é um termo em inglês utilizado para definir um reservatório geralmente construído em diversos materiais, de madeira ou metal, de forma extensa, com o propósito de guardar e proteger a carga transportada.



1.1 Roteirização

Segundo Cunha (1997),

O termo *roteirização* de veículos, embora não encontrado nos dicionários de língua portuguesa, é a forma que vem sendo utilizada como equivalente ao inglês "*routing*" (ou "*routeing*") para designar o processo para a determinação de um ou mais roteiros ou sequências de paradas a serem cumpridos por veículos de uma frota, objetivando visitar um conjunto de pontos geograficamente dispersos, em locais pré-determinados, que necessitam de atendimento.

Desse modo, percebemos que a roteirização é um termo utilizado para o planejamento e organização das entregas em geral, sendo observados pontos de coleta ou entrega das cargas, por meio de rotas programadas. É entendida como roteiros que devem ser cumpridos por veículos de uma frota objetivando a entrega ou aquisição de uma mercadoria.

A-Z

Just-in-time é um termo em inglês que significa "no tempo certo".

No mundo em que vivemos o que prevalece é o **just-in-time**, assim a competitividade ficou ainda mais acirrada, obrigando as empresas a buscar uma nova forma de reduzir custos e melhorar a qualidade. Através de muitas pesquisas de soluções tecnológicas e de geoinformação, chegou-se à conclusão de que o uso de *softwares* é essencial no processo de planejamento e controle de frotas durante um roteiro pré-determinado.

A-Z

Multimodais é um termo utilizado para se referir ao transporte integrado em que se utilizam múltiplos meios ou modais de transporte (rodoviário, aéreo, marítimo e ferroviário).

A roteirização, todavia, está ligada à logística de distribuição de uma empresa, pois é através desse sistema que ela fica responsável pela distribuição física dos produtos, proporcionando um valor agregado ao produto final.



Como um grande exemplo desses *softwares*, pode-se o *roadshow*, um *software* que atua no controle de rotas de caminhões e veículos de distribuição. Esse programa foi criado pela empresa Routing. Para saber mais sobre ela, acesse o site <<http://www.routing.com.br>>.

A roteirização pode ser organizada por um software que disponibiliza mapas digitais com as malhas de transportes utilizadas, incluindo os **multimodais**, permitindo, assim, a otimização do uso da frota durante as rotas.

Observamos, assim, que a roteirização requer um planejamento bem detalhado. Deve-se atentar à ida e à volta dos produtos, aproveitando ao máximo cada suprimento envolvido na cadeia de eventos desse roteiro.

No aspecto interno, a roteirização é muito valiosa para as empresas, pois diminui o tempo de captura e entrega de mercadorias. Já no aspecto externo, é melhor ainda para a manutenção da sua competitividade.



No âmbito internacional, a roteirização deve contar com a participação dos *Incoterms* ou Termos Internacionais de Comércio. Esses termos irão definir os responsáveis por seguro, frete e transporte durante toda a duração do negócio firmado entre importador e exportador.

1.2 Incoterms

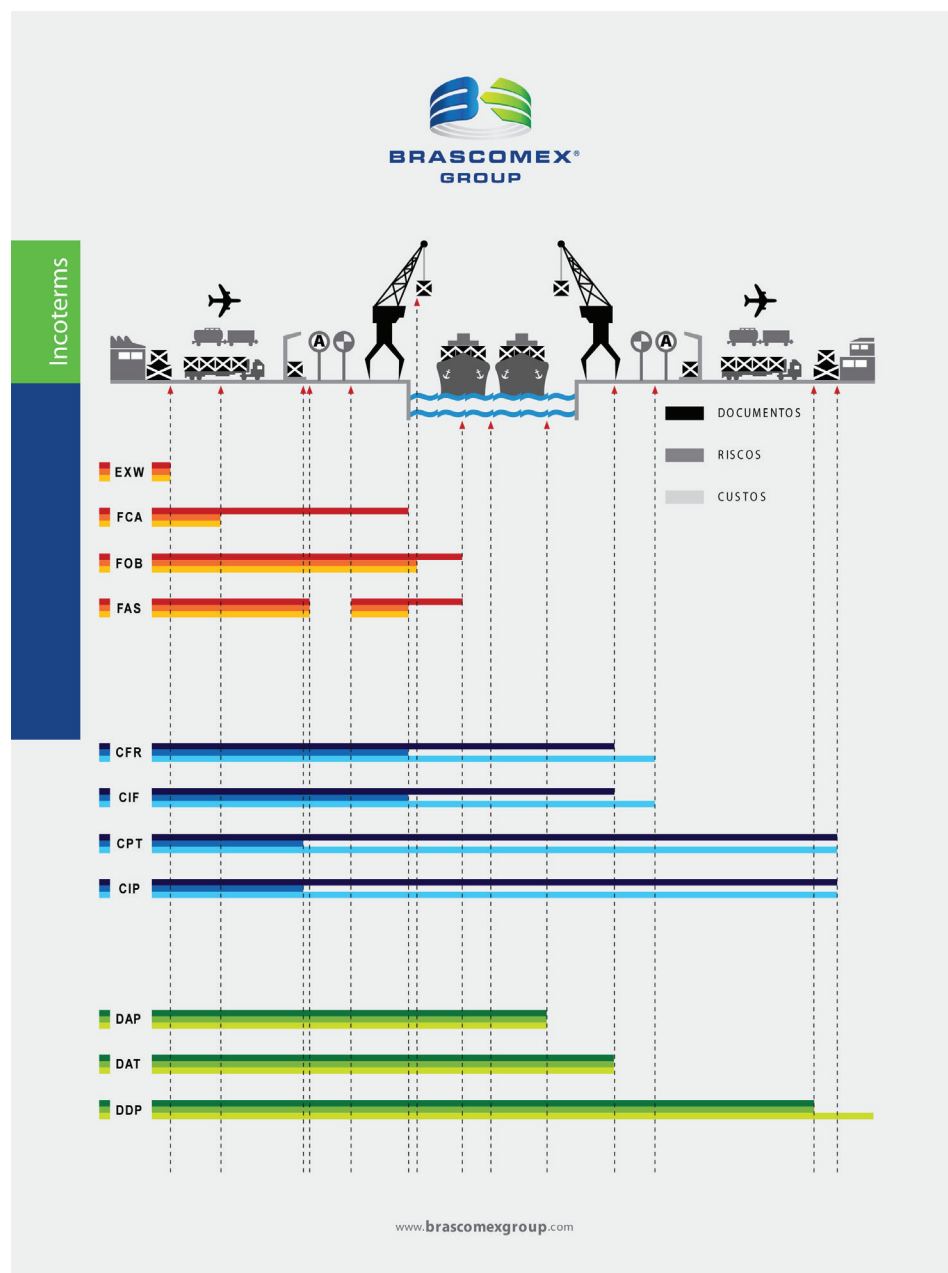


Figura 1.2 – Incoterms 2010.

Fonte: Brascomex, 2010



Os Termos Internacionais de Comércio ou *Incoterms*, como são mais conhecidos, são os termos (ou cláusulas) dentro de um contrato de negociação internacional que determinam as responsabilidades de despesas decorrentes da transportação, seguro e frete, os encargos de perdas e danos, movimentação e estoque, se for necessário.

Os *Incoterms* passaram a ser utilizados no ano de 2000, com treze termos, mas em 2010 sofreram alterações, passando para onze. Desde então, ficaram conhecidos como "*Incoterms 2010*".

1.2.1 Definições

As definições que iremos aprender são as utilizadas nos contratos internacionais. Elas irão delimitar o que cada envolvido(a) (importador/a e exportador/a) na negociação irá fazer para que a mercadoria seja entregue. Devemos observar também que esses termos foram criados e autorizados pela *International Chamber of Commerce* (Câmara Internacional do Comércio), assim suas definições em inglês terão uma tradução específica para o português. Dessa maneira, entenderemos quando utilizar cada uma especificamente.

No Brasil, quem fica responsável pela implementação e formulação de políticas e diretrizes para a área do comércio são a Câmara de Comércio Exterior (CAMEX) e o Conselho Monetário Nacional (CMN). As políticas voltadas para a parte de comércio exterior como normas fica sob a responsabilidade da Camex, assim como a implementação dos *Incoterms*, que iremos analisar a seguir.

1.2.1.1 EXW - Ex Works

O termo Ex Works significa 'a partir do local de produção que é designado' onde:

A mercadoria é colocada   disposição do comprador no estabelecimento do vendedor, ou em outro local nomeado (fábrica, armazém etc.), sem estar pronta para exportação ou carregada num [sic] qualquer veículo de transporte. Nesse termo, o exportador encerra sua participação no negócio quando acondiciona a mercadoria na embalagem de transporte (caixa, saco etc.) e a disponibiliza, no prazo estabelecido, no seu próprio estabelecimento. Assim, cabe ao importador estrangeiro adotar todas as providências para retirada da mercadoria do estabelecimento do exportador, transporte interno, embarque para o exterior, licenciamentos, contratações de frete e de seguro internacionais etc.





O termo "EXW" não deve ser utilizado quando o vendedor não está apto para, direta ou indiretamente, obter os documentos necessários à exportação da mercadoria. Como se pode observar, o comprador assume todos os custos e riscos envolvidos no transporte da mercadoria do local de origem até o de destino. (ATLANTA ADUANEIRAS, 2012.)

Este termo é melhor para o(a) vendedor(a), pois ele não terá responsabilidade com o transporte físico da mercadoria – a única coisa que ele tem a fazer é deixá-la embalada na área de descarga da sua empresa. Assim, o(a) comprador(a) terá que contratar transporte e frete e buscar a mercadoria na empresa do(a) comprador(a).

Até que a mercadoria seja colocada no transporte, ela fica sob a responsabilidade do(a) comprador(a). O(a) vendedor(a) deixa a mercadoria no chão de seu galpão de embarque e desembarque e não providencia nenhuma documentação, a não ser a nota fiscal de venda. Isso faz com que este *Incoterm* seja o único em que o(a) comprador(a) tem que providenciar a documentação para a exportação.

1.2.1.2 FCA - Free Carrier

Free Carrier significa 'transportador(a) livre', assim:

[...] o vendedor (exportador) completa suas obrigações quando entrega a mercadoria desembaraçada para exportação, aos cuidados do transportador internacional indicado pelo comprador, no local designado do país de origem. Deve ser notado que o local escolhido de entrega tem um impacto nas obrigações de embarque e desembarque das mercadorias naquele local. Se a entrega ocorrer na propriedade do vendedor, o vendedor é responsável pelo embarque. Se a entrega ocorrer em qualquer outro lugar, o vendedor não é responsável pelo desembarque. Dessa forma, cabe ao comprador (importador) contratar frete e o seguro internacional. Esse termo pode ser utilizado em qualquer modalidade de transporte. (ATLANTA ADUANEIRAS, 2012.)

Este termo é semelhante ao *Ex Works* – a diferença é o local de entrega da mercadoria. Se esta for entregue nas propriedades do(a) vendedor(a), este também fica responsável pelos custos do embarque da mesma no contêiner e o carregamento deste no caminhão da transportadora escolhida pelo(a) comprador(a), além de providenciar a documentação para a exportação. Mas, se o local for as instalações do(a) transportador(a) contratado(a), ou seja,





quando as mercadorias são descarregadas do caminhão do(a) vendedor(a) pelo(a) transportador(a), o(a) comprador(a) é quem assume essas despesas.

A-Z

Costado do navio é a parte externa da parede do navio, como mostra a figura 1.3.

1.2.1.3 FAS - Free Alongside Ship

O *Incoterm Free Alongside Ship* denota a ideia de “livre no **costado do navio**”, portanto:

[...] a responsabilidade do vendedor se encerra quando a mercadoria é colocada ao longo do costado do navio transportador, no porto de embarque nomeado. A contratação do frete e do seguro internacional fica por conta do comprador. O vendedor é o responsável pelo desembarço das mercadorias para exportação. Esse termo só pode ser utilizado no transporte aquaviário (marítimo, fluvial ou lacustre). (ATLANTA ADUANEIRAS, 2012.)

Neste *Incoterm*, a entrega das mercadorias acontece oficialmente quando o(a) vendedor(a) as coloca “ao lado” do navio escolhido pelo(a) comprador(a). Há, porém, um pequeno detalhe que complica essa ideia: nos portos não há como as mercadorias ficarem ao lado dos navios – elas são desembarcadas em uma área de espera. Depois, é feita a carretagem, que é o transporte da mercadoria da área de espera até o navio. Logo após, é feita a estiva, que é justamente o carregamento da mercadoria no navio.

Desse modo, o(a) vendedor(a) fica responsável por:

- embalar as mercadorias;
- transportá-las até o porto escolhido;
- desembarcá-las no cais ou área de espera;
- liberá-las para a exportação;
- oferecer suporte no desembarço da mercadoria na alfândega do país do(a) comprador(a); e
- contratar seguro.

Já o(a) comprador(a) tem a responsabilidade de:





- responder pelas tarifas portuárias, providenciando a movimentação de carga pela estiva (descarregar/desembarcar do navio a mercadoria) quando a mercadoria chegar ao porto (e ainda dentro do navio);;
- arcar com os custos do transporte marítimo; e
- custear tarifas alfandegárias e, se for exigido, com a inspeção pré-embarque.

1.2.1.4 FOB - *Free on Board*

No termo *Free On Board*, ou seja, 'livre a bordo':

[...] a responsabilidade do vendedor, sobre a mercadoria, vai até o momento da transposição da amurada do navio ("*ship's rail*"), no porto de embarque, muito embora a colocação da mercadoria a bordo do navio seja também, em princípio, tarefa a cargo do vendedor. O termo FOB exige que o vendedor desembarce as mercadorias para exportação. Ressalta-se que o transportador internacional é contratado pelo comprador (importador). Logo, na venda "FOB", o exportador precisa conhecer qual o termo marítimo acordado entre o comprador e o armador, a fim de verificar quem deverá cobrir as despesas de embarque da mercadoria. Esse termo só pode ser utilizado no transporte aquaviário (marítimo fluvial ou lacustre). (ATLANTA ADUANEIRAS, 2012.)

A-Z

Amurada do navio é a parte interna da parede do navio, como mostra a figura na próxima página.

No *Free On Board*, observamos que as responsabilidades ficam bem definidas. Fica ao encargo do(a) vendedor(a) embalar as mercadorias para a exportação, enviá-las ao porto de destino, embarcá-las no navio, liberar e fornecer os documentos para a exportação, dar suporte no desembarço na alfândega no país do(a) comprador(a) e contratar o seguro. Já a encargo do(a) comprador(a) fica a responsabilidade de contratar o transporte marítimo desde o porto de saída ao porto de chegada, cuidar do desembarço da mercadoria no seu país e pagar o seguro contratado pelo(a) vendedor(a) e, se for necessário, algum custo com a inspeção pré-embarque.



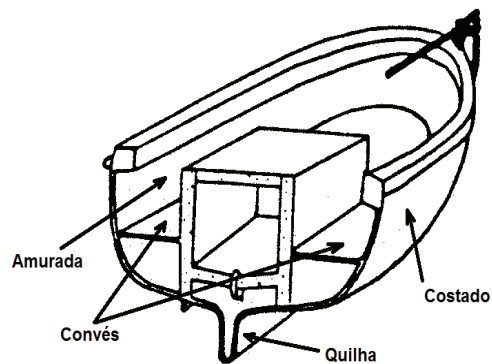


Figura 1.3 – Amurada x costado.

Fonte: CAPITÃO LÁZARO. Amurada e costado. Publicado em: 26 mar. 2010. Disponível em: <<http://capitao lazaro.blogspot.com.br/2010/03/costado-e-amurada.html>>. Acesso em: 25 jun. 2012.

QUADRO 1.1 – Resumo rápido dos Incoterms famílias E e F

Incoterm (Sigla)	Significado	Modal de transporte	Responsabilidades
EXW	A partir do local de produção (fábrica) escolhido	Qualquer transporte	O(a) vendedor(a) apenas deve disponibilizar os bens ao(a) comprador(a)
FCA	Transportador livre	Multimodal	O(a) vendedor(a) entrega os bens à transportadora selecionada pelo(a) comprador(a)
FAS	Livre no costado (ao lado) do navio	Marítimo	O(a) vendedor(a) é responsável pelo transporte dos bens até o porto, ao lado do navio designado pelo(a) comprador(a), e, a partir desse momento, a responsabilidade passa ao(a) comprador(a).
FOB	Livre a bordo	Marítimo	O(a) vendedor(a) é responsável pelos bens até o seu embarque no navio. O(a) importador(a) é o responsável daí por diante.

Fonte: DAVID & STEWART, 2010.

1.2.1.5 CFR - Costs and Freight

Costs and Freight relaciona-se ao “custo e frete”, designando o porto de destino, onde

[...] o vendedor assume todos os custos anteriores ao embarque internacional, bem como a contratação do frete internacional para transportar a mercadoria até o porto de destino indicado. Os riscos por perdas e danos na mercadoria são transferidos do vendedor para o comprador ainda no porto de carga (igual ao FOB, na “ship’s rail”).

A-Z

Modais ou Modal – são os meios de movimentação de transbordo de materiais, ou seja, é o tipo de transporte existente para a utilização na transportação das mercadorias de um lugar a outro. Existem cinco tipos básicos: ferroviário; rodoviário; aquaviário – que se divide em marítimo e hidroviário, e este se subdivide em fluvial e lacustre; o aeroviário e, por fim, o dutoviário.





Assim, a negociação (venda propriamente dita), está ocorrendo ainda no país do vendedor. O termo CFR exige que o vendedor desembarace as mercadorias para exportação. Esse termo só pode ser usado no transporte aquaviário (marítimo fluvial ou lacustre) (ATLANTA ADUANEIRAS, 2012).

Neste termo fica definido que as responsabilidades do(a) vendedor(a) se dão em todo o processo, incluído até o ponto de partida, ou seja, embalagens, transportes e documentação de exportação. O(a) comprador(a) arca com todas as despesas a partir do ponto de entrega.

1.2.1.6 CIF - *Costs Insurance and Freight*

Nesse termo “custo, seguro e frete”, em português,

[...] o vendedor tem as mesmas obrigações que no “CFR”, acrescentando a contratação do seguro marítimo contra riscos de perdas e danos durante o transporte. Como a negociação ainda está ocorrendo no país do exportador (a amurada do navio, no porto de embarque, é o ponto de transferência de responsabilidade sobre a mercadoria), o comprador deve observar que no termo “CIF” o vendedor somente é obrigado a contratar seguro com cobertura mínima. O termo CIF exige que o vendedor desembarace as mercadorias para exportação. Esse termo só pode ser usado no transporte aquaviário (marítimo fluvial ou lacustre) (ATLANTA ADUANEIRAS, 2012).

No CIF, o(a) vendedor(a) arca com as despesas de envio e custos mínimos do seguro, além da liberação da mercadoria para a exportação até o porto de destino. O(a) comprador(a), no entanto, assume sua responsabilidade quando a mesma já estiver embarcada no navio no porto de partida, lembrando que o contrato do transporte marítimo é realizado entre o(a) vendedor(a) e a empresa de transporte marítimo. O(a) comprador(a) também fica responsável pelo desembarço da mercadoria no porto de destino e transporte interno.

1.2.1.7 CPT - *Carriage Paid To...*

O termo *Carriage Paid To*, traduzido, seria “transporte pago até...”. Ele especifica que

[...] o vendedor contrata o frete pelo transporte da mercadoria até o local designado. Os riscos de perdas e danos na mercadoria, bem como





quaisquer custos adicionais devidos a eventos ocorridos após a entrega da mercadoria ao transportador, são transferidos pelo vendedor ao comprador quando a mercadoria é entregue à custódia do transportador. O termo CPT exige que o vendedor desembarace as mercadorias para exportação. Esse termo pode ser usado em qualquer modalidade de transporte, inclusive multimodal (ATLANTA ADUANEIRAS, 2012).

O *Incoterm* CPT define que o(a) vendedor(a) realiza o empacotamento da mercadoria, o envio ao(à) transportador(a) e o pagamento antecipado dos custos de exportação para a cidade de destino. Já o(a) comprador(a) realiza o descarregamento, o desembarço e arca com os custos de transporte interno, quando ultrapassar o perímetro da cidade de destino.

1.2.1.8 CIP - Carriage and Insurance Paid to...

Neste *Incoterm*, que significa "Transportes e Seguros pagos até...",

[...] o vendedor tem as mesmas obrigações definidas no "CPT" e, adicionalmente, arca com o seguro contra riscos de perdas e danos da mercadoria durante o transporte internacional. O comprador deve observar que no termo "CIP" o vendedor é obrigado apenas a contratar seguro com cobertura mínima, posto que a venda (transferência de responsabilidade sobre a mercadoria) se processa no país do vendedor. O termo CIP exige que o vendedor desembarace as mercadorias para exportação. Esse termo pode ser usado em qualquer modalidade de transporte, inclusive multimodal (ATLANTA ADUANEIRAS, 2012).

Neste termo, o CIP, o(a) vendedor(a) é responsável por embalar as mercadorias; transportá-las até a cidade de destino e arcar com custos mínimos de seguro. Já o(a) comprador(a) é responsável pelo descarregamento da mercadoria, desembarço e transporte interno. Lembrando que a responsabilidade passa ao(à) comprador(a) quando a mercadoria está em posse do(a) transportador(a) contratado pelo(a) vendedor(a).



QUADRO 1.2 Resumo rápido dos *Incoterms* família C

<i>Incoterm</i> (Sigla)	Significado	Modal de transporte	Responsabilidades
CFR	Custo e frete	Marítimo	O(a) vendedor(a) é responsável pelos bens até serem acomodados no navio, e o(a) comprador(a) é responsável a partir de então, mas o(a) vendedor(a) paga o frete adiantado.
CIF	Custo, seguro e frete	Marítimo	Até que a mercadoria saia do navio, é responsabilidade do(a) vendedor(a), depois disso, a responsabilidade passa ao(a) importador(a).
CPT	Transporte pago até...	Multimodal	O(a) comprador(a) assume a responsabilidade pelos bens no momento em que o(a) vendedor(a) entrega-os à transportadora.
CIP	Transporte e seguro pagos até...	Multimodal	Quando o(a) vendedor(a) entrega os bens ao(a) transportador(a), a responsabilidade é do(a) comprador(a), mesmo que o(a) vendedor(a) seja um(a) terceirizado(a) contratado(a) junto da transportadora para a entrega desses bens.

Fonte: DAVID & STEWART 2010.

1.2.1.9 DAP - *Delivered At Place*

Este novo termo, o *Delivered At Place* ou “entregue no lugar designado”

[...] foi introduzido em substituição aos termos DAF, DES e DDU. Com sua aplicação, as mercadorias poderão ser postas à disposição do comprador (importador) no porto de destino designado, ainda no interior do navio transportador e antes do desembarço para importação, como já ocorria com o termo DES, ou ainda, em qualquer outro local, como ocorria com os termos DAF, em que a entrega dar-se-ia na fronteira designada, e DDU, em que a entrega seria realizada em algum local designado pelo próprio comprador (importador), todavia, em quaisquer dos casos, antes do desembarço das mercadorias para importação. A responsabilidade do vendedor consiste em colocar a mercadoria à disposição do comprador, pronta para ser descarregada, não tratando das formalidades para importação, no terminal de destino designado, ou noutro local combinado, assumindo os custos e riscos inerentes ao transporte até ao local de destino (ATLANTA ADUANEIRAS, 2012).



1.2.1.10 DAT - *Delivered At Terminal*

Este termo, também novo, significa “entregue no terminal designado” e

[...] foi inserido, praticamente, em substituição ao DEQ– similarmente ao termo extinto, estabelece que as mercadorias podem ser colocadas à disposição do comprador (importador), não desembaraçadas para importação, num terminal portuário, e introduz a possibilidade de que as mercadorias possam ser também dispostas ao comprador (importador) em outro terminal, fora do porto de destino. O vendedor termina a sua responsabilidade quando coloca a mercadoria à disposição do comprador, não tratando das formalidades para importação, no terminal de destino designado, assumindo os custos e riscos inerentes ao transporte até o porto de destino e com a descarga da mercadoria (ATLANTA ADUANEIRAS, 2012).

1.2.1.11 DDP - *Delivered Duty Paid*

O termo *Delivered Duty Paid* ou “entregue ao(à) comprador(a) com os direitos pagos”

É o *Incoterm* que estabelece o maior grau de compromisso para o vendedor. Nesse termo, o vendedor somente cumpre sua obrigação de entrega quando a mercadoria tiver sido posta em disponibilidade no local designado do país de destino final, desembaraçadas para importação. O vendedor assume todos os riscos e custos, inclusive impostos, taxas e outros encargos incidentes na importação. Ao contrário do termo “EXW”, que representa o mínimo de obrigações para o vendedor, o “DDP” acarreta o máximo de obrigações para o vendedor. O termo “DDP” não deve ser utilizado quando o vendedor não está apto para, direta ou indiretamente, obter os documentos necessários à importação da mercadoria. Esse termo pode ser utilizado em qualquer modalidade de transporte, inclusive multimodal (ATLANTA ADUANEIRAS, 2012).



QUADRO 1.2 Resumo rápido dos Incoterms família D

Incoterm (Sigla)	Significado	Modal de transporte	Responsabilidades
DAP	Entregue no lugar designado	Multimodal	A responsabilidade do(a) vendedor(a) consiste em colocar a mercadoria à disposição do(a) comprador(a), pronta para ser descarregada, não tratando das formalidades para importação, no terminal de destino designado, ou noutro local combinado, assumindo os custos e riscos inerentes ao transporte até ao local de destino.
DAT	Entregue no terminal designado	Multimodal	O(a) vendedor(a) termina a sua responsabilidade quando coloca a mercadoria à disposição do(a) comprador(a), no terminal de destino designado, não tratando das formalidades para importação assumindo os custos e riscos inerentes ao transporte até o porto de destino e com a descarga da mercadoria.
DDP	Entregue ao(à) comprador(a) com os direitos pagos	Multimodal	Em uma remessa de DDP, o(a) vendedor(a) assume todas as responsabilidades: liberação para exportação, transporte da mercadoria até o(a) comprador(a) e custos com a alfândega no país do(a) comprador(a).

Fonte: DAVID & STEWART 2010.

Quadro 1.4 Resumo rápido com informações gerais sobre Incoterms

INCOTERMS	DESCRIMINAÇÃO	SEGURO	FRETE	DESEMBARRAÇO	MODAL
EXW	Entrega no estabelecimento do(a) exportador(a)	Comprador(a)	Comprador(a)	Comprador(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
FCA	Mercadoria entregue ao(à) transportador(a)	Comprador(a)	Comprador(a)	Comprador(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
FAS	Mercadoria entregue já desembarçada ao lado do navio	Comprador(a)	Comprador(a)	Vendedor(a)	Marítimo ou fluvial
FOB	Mercadoria entregue a bordo do navio que fará o transporte	Comprador(a)	Comprador(a)	Vendedor(a)	Marítimo ou fluvial
CFR	Mercadoria entregue a bordo do navio no porto de origem	Comprador(a)	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Marítimo ou fluvial



INCOTERMS	DESCRIMINAÇÃO	SEGURO	FRETE	DESEMBARRAÇO	MODAL
CIF	Mercadoria entregue a bordo do navio no porto de destino	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Marítimo ou fluvial
CPT	Mercadoria entregue ao transportador (comprador) no porto de destino	Comprador(a)	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
CIP	CPT + seguro até o destino	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
DAP	Mercadoria entregue no destino, porém, as formalidades de importação e descarga são por conta do(a) comprador(a).	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
DAT	Mercadoria entregue no destino, descarregada. Porém, as formalidades de importação são por conta do(a) comprador(a).	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
DDP	Mercadoria entregue ao(à) comprador(a) no local designado, com tudo pago pelo(a) vendedor(a).	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Vendedor(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal

Fonte: autora

Resumo

Nesta primeira aula, aprendemos que roteirização é um planejamento e controle do roteiro utilizado para a entrega ou obtenção de mercadorias. Ela pode ser planejada tanto para o mercado interno quanto para o mercado externo.

Ao se planejar as rotas, tanto para o mercado interno quanto para o externo, devem-se levar em consideração os custos logísticos (processamento de pedidos, armazenagem, estocagem e transportes) e, caso a negociação seja internacional, os *Incoterms*.

Observamos, também, que *Incoterms* são os termos internacionais de comércio utilizados como cláusulas nas negociações internacionais e que estabelecem as responsabilidades (transporte, frete e seguro) referentes à entre-





ga da mercadoria para importadores(as) e exportadores(as).

Atividades de Aprendizagem



1. O que é roteirização?
2. Qual é a importância da roteirização?
3. O que são *Incoterms*?
4. Quais são os *Incoterms* e suas principais características?

Finalizamos nossa primeira aula. Parabéns!

Nesta aula falamos sobre a roteirização e sua aplicação. Na próxima aula, vamos estudar os seguros e transportes internacionais.

Até lá!



Aula 2. Frete, seguro e transportes internacionais

Objetivos:

- entender o que vem a ser frete, seguro e transporte internacionais; e
- descrever os tipos de transporte.



Figura 1.3 – Fretes internacionais.

Fonte: montagem sobre fotos sxc.hu

Prezado(a) aluno(a),

Neste segundo momento, iremos conhecer e identificar frete, seguro e os tipos de transporte que auxiliam e fazem parte do processo de importação e exportação. Começaremos com o frete internacional.

2.1 Frete internacional

Segundo Ribeiro (2001),

o frete representa o montante recebido pelo armador como remuneração pelo transporte de carga. A tarifa de frete é calculada com base no



peso (tonelada) ou no volume (cubagem), e é determinada para ser cobrada por mercadoria. Quando a mercadoria não estiver identificada, a tarifa de frete será cobrada como Tarifa Geral, cujo valor é mais alto.

Essa análise de Ribeiro se dá no mercado interno, mas sua execução no mercado externo é a mesma. Já de acordo com Amora (1999), no dicionário frete é aquilo que se paga pelo transporte de alguma coisa.

Desse modo, frete internacional é a quantia paga pelo transporte de produtos e mercadorias de um país a outro. Como já mencionado por Ribeiro (2001), será calculado “com base no peso (tonelada) ou no volume (cubagem), e é determinada para ser cobrada por mercadoria”, pois em um contêiner pode haver carga de diversas mercadorias.

A respeito de quem realiza o pagamento do frete, devemos observar o *Incoterm* que irá reger o contrato internacional entre o(a) importador(a) e o(a) exportador(a). Em cada *Incoterm* há a definição de quem será responsável pelo pagamento do frete, que está diretamente relacionado ao modal de transporte a ser utilizado, como nos mostra o Quadro 1.5 (abaixo).

Quadro 1.5 – Incoterms e responsabilidade do frete e do modal de transporte

INCOTERMS	FRETE	MODAL
EXW	Comprador(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
FCA	Comprador(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
FAS	Comprador(a)	Marítima ou fluvial
FOB	Comprador(a)	Marítima ou fluvial
CFR	Vendedor(a)	Marítima ou fluvial
CIF	Vendedor(a)	Marítima ou fluvial
CPT	Vendedor(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
CIP	Vendedor(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
DAP	Vendedor(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
DAT	Vendedor(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal
DDP	Vendedor(a)	Terrestre, marítimo, aéreo, ferroviário e multimodal

Fonte: autora



2.2 Seguro internacional



Figura

Fonte: montagem sobre foto sxc.hu

Segundo Amora (1999) em seu minidicionário, seguro “é o contrato em que uma das partes se obriga a indenizar a outra de um perigo ou prejuízo eventual, mediante o pagamento, pela segunda parte, de uma quantia determinada, chamada prêmio”. Assim, podemos entender, então, que seguro é um compromisso firmado entre as partes envolvidas (comprador/a e vendedor/a) ao contratar uma empresa específica para assegurar a mercadoria comercializada.

Em âmbito internacional, o seguro, segundo a Schualm (2012), é a atividade que deverá encobrir todo o traslado da mercadoria embarcada, abrangendo, assim, o transporte após o embarque, o desembarque e a movimentação da mercadoria até a entrega final no local designado pelo importador.

Assim, as operações de comércio exterior (importação e exportação) podem ser amparadas por três tipos distintos de seguro (todos para mercadorias destinadas à exportação): seguro de transporte interno, seguro de transporte internacional e seguro de crédito à exportação.

- **Seguro de transporte interno**

É o seguro que cobre os riscos contra danos ou perdas no transporte interno das mercadorias com destino à exportação, desde a fábrica até o local de embarque para o exterior.

- **Seguro de transporte internacional**

É o seguro que cobre os riscos contra danos ou perdas que possam ocorrer



Todo contrato é estruturado em cláusulas, que representam as vontades da negociação das partes envolvidas (comprador/a e vendedor/a). Em um contrato de seguro de transporte internacional, iremos nos deparar com alguns termos não tão conhecidos, como:

- Apólice – é um documento que formaliza a aceitação dos riscos do objeto no contrato, sendo discriminada uma série de condições, coberturas, garantias, valor do prêmio, o prazo do contrato, entre outros.
- Averbação – é o ato de constar num registro (uma cláusula), um fato que altere ou cancele o contrato.
- Fatura – é um documento comercial que afirma a venda de mercadorias a clientes.
- Endosso – um ato de transferir os direitos de um título a outra pessoa.



durante o transporte internacional, desde o local de embarque até seu desembarque no destino programado.

Os instrumentos ou termos que são envolvidos no contrato de transporte internacional, ou seja, no documento oficial da negociação de transporte internacional, são: proposta, apólice, averbação, fatura, aditivo (endosso), certificado de seguro (usados na exportação) e moeda do seguro (nacional ou estrangeira).

As taxas que irão compor o preço do seguro irão variar de acordo com as cláusulas, nas quais será estipulado cada detalhe da negociação, como:

- função das coberturas contratadas;
- meio de transporte;
- natureza da mercadoria;
- tipo de embalagem; e
- classificação do modal de transporte.

- **Seguro de crédito a exportação**

É o seguro que tem como finalidade oferecer ao(à) exportador(a) as garantias de recebimento do valor de suas exportações mesmo quando a empresa que está realizando a importação ou o banco representante não efetuar o pagamento.

2.2.1 Termos específicos da área de seguros

Nos contratos de negócio são utilizados alguns termos para compreender os perigos envolvidos em uma transação de mercadorias. Segundo David & Stewart (2010), os mais usados são:

- **Cobertura** – são os limites de abrangência e proteção das mercadorias. Existem dois tipos de cobertura, as básicas e as adicionais. As básicas, como o próprio nome diz, são mais gerais e comuns em todos os transportes. Já as adicionais são para aquelas mercadorias que necessitam de maiores cuidados, que envolvem preços maiores devido aos riscos adicionais.
- **Avaria** – em uma viagem marítima, é o prejuízo que incide sobre o(a) proprietário(a) da carga. Esta pode ser classificada em geral e particular.





- **Avaria geral** – em uma viagem marítima, prejuízo que recai sobre todos(as) os(as) proprietários(as) de carga a bordo. Pode ocorrer quando o(a) capitão(ã) do navio toma uma atitude que coloca em risco parte da carga no intuito de salvar o navio, a tripulação e o restante dela; por exemplo, o(a) capitão(ã) decide encalhar a embarcação para evitar perda total. Os(as) proprietários(as) da carga salva por essa ação têm um débito para com os(as) proprietários(as) da carga perdida e para com os(as) donos(as) do navio avariado.
- **Avaria particular** – prejuízo parcial no qual incorre um(a) proprietário(a) de carga em uma viagem marítima; a água do mar pode atingir a carga ou tempestades oceânicas podem avariá-la. Ao contrário do que ocorre no caso de avaria geral, os custos da avaria particular recaem exclusivamente sobre o(a) proprietário(a) da carga ou sobre a companhia seguradora.
- **Barataria** – ato de desobediência ou conduta imprópria e proposital do(a) capitão(ã) ou da tripulação de um navio. Esse comportamento causa dano ao navio ou à carga.
- **Aleijamento de carga** – ato de jogar fora parte da carga na tentativa de diminuir o peso da embarcação. O propósito disso é salvar o navio, a carga remanescente e a tripulação.
- **Perigo** – evento que ocasiona um dano. Fogo, colisão e enchente são exemplos de perigo.
- **Risco** – situação que aumenta a probabilidade de ameaça e, portanto, de dano. Por exemplo, a ocorrência de uma tempestade, que aumenta a probabilidade de danos causados por água, ou uma tripulação mal treinada, que aumenta a probabilidade de armazenamento inadequado. Há diferentes tipos de risco, são eles:
 - Risco especulativo – probabilidade de prejuízo ou de ganho. Por exemplo, investir no mercado de ações;
 - Risco simples – probabilidade de apenas um dano. Riscos puros podem ser objeto de seguro (isto é, transferido para uma seguradora);
 - Risco objetivo – probabilidade de um dano que pode ser calculada com





precisão, por haver informações empíricas abundantes à disposição (probabilidade de o fogo causar perda total em uma residência);

- Risco subjetivo – risco de perda entendido por um indivíduo ou por uma empresa. Somente após calcular o risco objetivo é possível saber se essa percepção estava correta.

Tendo a base da roteirização internacional, fretes e seguros, daremos continuidade nos aspectos mais importantes de todas essas abrangências, os transportes. É através dos transportes que se realizam a roteirização e a distribuição física de mercadorias; para assegurar as cargas transportadas é que os contratos de frete e seguros são negociados. Assim, toda a base estrutural da roteirização e da logística internacional se fundam nos transportes, que estudaremos logo a seguir.

2.3 Transportes

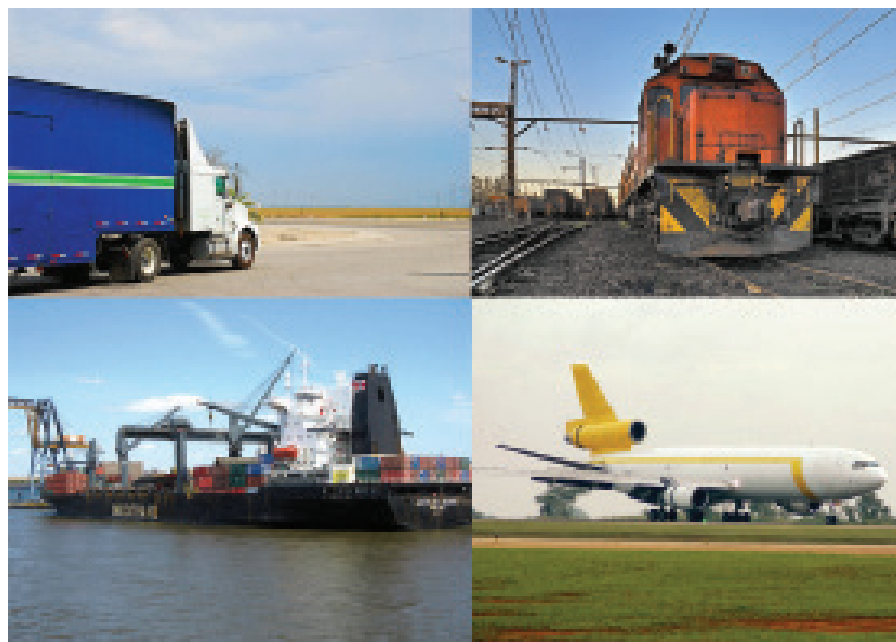


Figura 1.6 – Transportes internacionais.

Fonte: montagem sobre fotos sxc.hu

Os transportes estão presentes em todos os lugares, pois realizam a movimentação de pessoas ou mercadorias entre várias localidades. No comércio internacional, o transporte pode ser entendido como um deslocamento de cargas traçado e aceito pelas partes envolvidas através de um contrato.



Existem cinco tipos básicos de transporte:

a) ferroviário - aquele em que se usam os trilhos e os trens para o transporte tanto de pessoas quanto de cargas;

b) rodoviário - aquele em que se usam como vias as estradas. Carros e caminhões servem para o transporte tanto de pessoas quanto de cargas;

c) aeroviário - aquele em que se usam como vias o ar e os aviões para o transporte tanto de pessoas quanto de cargas;

d) aquaviário - é aquele em que usam como vias as águas, tanto o mar como rios e lagos. Quando se utiliza o mar ou os oceanos, os transportes são classificados como marítimos. Quando se utilizam os lagos (lacustre) e rios (fluvial) que separam estados e países, são denominados hidroviários.

e) dutoviário - é aquele em que se usam os dutos como vias de transporte de cargas especificamente a granel.

Desses tipos básicos, utilizamos com maior frequência quatro deles, que abarcam o transporte internacional nas negociações: ferroviário, marítimo, rodoviário e aéreo (CASTIGLIONI, 2009).

	Ferrovário	Marítimo	Rodoviário	Aéreo
Tipos de Transporte	<ul style="list-style-type: none"> - Trem 	<ul style="list-style-type: none"> - Navio - General cargo -Cargueiro - Tanque - Roll on/roll off - Porta-Contêiner - Porta 	<ul style="list-style-type: none"> - Carretas - Frigorífico - Treminhão - Bitrem - Cegonheiros - Baú - Graneleiros 	<ul style="list-style-type: none"> - Aeronaves
Vantagens	<ul style="list-style-type: none"> - Menor custo no transporte em relação ao rodoviário. -Está livre de congestionamento. - Tem caminho livre para seguir viagem. - Ter terminais de carga particulares dentro ou próximo das unidades produtoras. - Um vagão pode transportar de 25 a 100 toneladas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pode ser utilizado para todo tipo de carga. -Possibilita a remessa de milhares de toneladas ou metros cúbicos. -Maior capacidade de carga. - Menor custo de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> - Simplicidade no funcionamento. - Maior disponibilidade para embarques urgentes. -Permite ir a regiões mais afastadas. - As entregas geralmente são porta a porta. - Rapidez na entrega em curta distância. - Possibilidade de utilização de embalagens mais simples e de menor custo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Os aeroportos estão localizados próximos aos centros de produção. - Os fretes internos para colocação das mercadorias nos aeroportos são menores e o tempo, mais curto. - Redução de estoques em trânsito por meio de embarque contínuo. - Rapidez na utilização de materiais perecíveis - Segurança no transporte. -Segurança de transporte inferior ao transporte marítimo, cerca de 30%, em geral.



A-Z

Modais ou Modal – são os meios de movimentação de transbordo de materiais, ou seja, é o tipo de transporte existente para a utilização na transportação das mercadorias de um lugar a outro. Existem cinco tipos básicos: ferroviário, rodoviário, aquaviário (que se divide em marítimo e hidroviário, e este se subdivide em fluvial e lacustre), o aeroviário e, por fim, o dutoviário.

	Ferrovário	Marítimo	Rodoviário	Aéreo
Desvantagens	<ul style="list-style-type: none"> - Por percorrer caminhos únicos, pode provocar atraso na entrega das mercadorias em caso de obstrução da ferrovia. - Não é tão ágil quanto o rodoviário. 	<ul style="list-style-type: none"> - Necessidade de transbordo nos portos. - Distâncias do centro de produção. - Maior exigência de embalagens. - Espaço perdido dentro da unidade de carga. - Acréscimo no frete. 	<ul style="list-style-type: none"> - Apresenta preço de fretes mais elevados do que os modais ferroviários, aéreos e aquaviário. - Não é recomendado para produtos agrícolas a granel. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pouca capacidade de carga. - Frete aéreo é mais caro que o marítimo. - Deve-se considerar outras taxas e não só a do frete.

Figura 1.7 – Vantagens e desvantagens dos quatro tipos de transporte.

Fonte: CAZANTE; OLIVEIRA; SILVA, 2012.

Como observamos na figura acima, dos quatro transportes mais utilizados nas negociações, todos possuem vantagens e desvantagens que auxiliam na escolha do modal correto para o transporte da mercadoria negociada. Nos próximos tópicos, iremos detalhar cada um deles e suas principais atribuições.

2.3.1 Transporte rodoviário



Figura 1.7 – Caminhão de carga.

Fonte: sxc.hu

Segundo o Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012), o transporte rodoviário é aquele

[...] realizado sobre rodas nas vias de rodagem, pavimentadas ou não, para transporte de mercadorias e pessoas, sendo na maioria das vezes realizados por veículos automotores (ônibus, caminhões, veículos de passeio etc.). Como possui, na maioria dos casos, preço de frete superior ao hidroviário e ferroviário, é adequado para o transporte de mercadorias de alto valor ou perecíveis, produtos acabados ou semia-



cabados. É o principal meio de transporte realizado no Brasil. Contudo, devido às suas desvantagens em relação a outros modais, houve uma mudança com o passar dos anos de pensamentos e ações que devem influenciar a sua participação na matriz modal. Essa redução propiciará aos outros modais contribuir de forma mais eficiente para o transporte de passageiros e de cargas no Brasil.

Como vantagens desse tipo de transporte, podemos citar que é uma condução de simples funcionamento, pode ser usada em embarques urgentes e as entregas realizadas por esse meio são geralmente porta a porta. Podemos também nos atentar que, a uma curta distância, esse é o meio mais rápido, além de poder ir a lugares mais afastados transportando mercadorias que poderão estar em uma embalagem mais simples. Já as desvantagens apresentadas são exatamente no preço elevado dos fretes contratados – e este modal não pode transportar produtos agrícolas a granel.

No Brasil, é um modal bastante utilizado, mas a malha rodoviária está muito prejudicada pela quantidade de automóveis que a utilizam, prejudicando, assim, algumas.

2.3.2 Transporte ferroviário

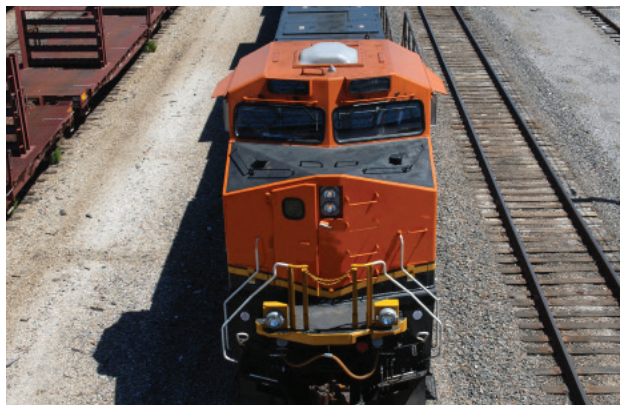


Figura 1.8 – Trem de carga.

Fonte: sxc.hu

Segundo o Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012), o transporte ferroviário é aquele

[...] realizado sobre linhas férreas para transportar pessoas e mercadorias. As mercadorias transportadas neste modal são de baixo valor agregado e em grandes quantidades, como: minério, produtos agrícolas, fertilizantes, carvão, derivados de petróleo etc. Uma característica



importante da linha férrea é a bitola, que tem como definição a distância entre os trilhos de uma ferrovia. No Brasil, existem 3 tipos de bitola: larga (1,60 m), métrica (1,00 m) e a mista. Destaca-se que grande parte da malha ferroviária do Brasil está concentrada nas regiões sul e sudeste com predominância para o transporte de cargas.

O transporte ferroviário é um dos modais mais utilizados no mundo inteiro, tanto para transporte de cargas quanto de pessoas. No Brasil, porém, é ainda muito precário, sendo que há alguns anos o país vem tentando recuperar o tempo perdido investindo na construção da Ferrovia Norte-Sul.

Entre as vantagens está justamente o preço do frete a ser cobrado, que é inferior ao dos outros modais, de forma geral. Além disso, é um tipo de transporte que suporta uma grande quantidade de cargas, cerca de até 100 toneladas, e não sofre com congestionamentos, por possuir vias próprias para utilizar, ainda mais se tiverem terminais próprios para embarque e desembarque das mercadorias.

Como desvantagem, é menos ágil se comparado ao transporte rodoviário, e fica sujeito a atrasos caso aconteça alguma obstrução no caminho a ser percorrido.

2.3.3 Transporte marítimo



Figura 1.9 – Navio de carga.

Fonte: sxc.hu

De acordo com o Ministério dos Transportes (2012), transporte marítimo é

[...] o tipo de transporte aquaviário realizado por meio de embarcações para deslocamentos de passageiros e mercadorias, utilizando o mar aberto como via. Pode ser de cabotagem/costeira (cuja navegação



marítima é realizada entre pontos da costa, ou entre um ponto costeiro e um ponto fluvial), ou de navegação de longo curso/internacional (navegação entre portos brasileiros e estrangeiros). Destaca-se que o transporte marítimo é o principal tipo de transporte nas comercializações internacionais e pode transportar diversos tipos de produtos como veículos, cereais, petróleo, alimentos, minérios, combustíveis etc.

Este modal é um dos mais utilizados para a exportação e importação, pois pode ser utilizado para qualquer tipo de carga, possui capacidade para milhares de toneladas e possui um preço baixo em relação ao aéreo (também utilizado para exportação).

Mas, como desvantagens, nota-se que é um transporte intermediário, pois há a necessidade de transbordo e da utilização de outro modal para que a mercadoria chegue ao seu destino, ocasionando gasto de tempo ao se realizar essa transferência de modais. Outro grande fator de desvantagem se refere à sua localização, sempre longe dos grandes centros de produção, o que exige a utilização de um modal auxiliar.

2.3.4 Transporte aéreo



Figura 1.10 – Avião de carga.

Fonte: Morguefile.com

É o único meio de transporte pelo ar, é realizado por meio de aviões, jatos ou helicópteros para o deslocamento de pessoas e mercadorias e utiliza o espaço aéreo como via. Pode ser nacional, denominado transporte doméstico, ou internacional. É muito ágil e recomendado para a utilização quando as mercadorias são pequenos volumes, encomendas urgentes ou possuem alto valor agregado (MDIC, 2012).



A localização, sempre perto dos grandes centros de produção, é uma de suas vantagens. Há redução nos estoques de embarque por se contar com um transporte ágil, programado e contínuo. É um dos modais mais utilizados no transporte de produtos perecíveis ou de alto valor agregado, pela segurança envolvida no seu processo.

Mas, como desvantagens, estão taxas cobradas, o altíssimo valor do frete e a menor capacidade de transporte de mercadorias.

Assim, podemos observar que o frete, o seguro e os transportes estão intimamente ligados, e que seu processo natural de junção e interdependência é necessário para que aconteça uma roteirização organizada e satisfatória, tanto para o(a) vendedor(a) quanto para o(a) comprador(a).

Resumo

Neste segundo momento, aprendemos que o frete, o seguro e os tipos de transporte auxiliam o processo de importação e exportação. O frete, portanto é a atividade que irá determinar, juntamente com o transporte, qual será o modal utilizado durante todo o processo. O seguro, porém, é a atividade que irá proteger o(a) exportador(a) e o(a) importador(a), pois, contratando esses serviços, ele protege as mercadorias para não sofrer dano ou perda durante a viagem.

Por fim, temos os condutores, ou seja, os meios utilizados para o transporte das mercadorias negociadas entre o(a) vendedor(a) e o(a) comprador(a). Existem cinco tipos básicos: ferroviário, rodoviário, aquaviário (que se divide em marítimo e hidroviário, que, por sua vez, se subdivide em fluvial e lacustre), o aeroviário e o dutoviário. Desses tipos básicos, os mais utilizados nas negociações internacionais são quatro: o ferroviário, o marítimo, o rodoviário e o aéreo.



Atividades de Aprendizagem

1. O que é frete internacional?
2. O que é seguro internacional?
3. O que é transporte internacional?
4. Quais são os tipos de transporte?





Finalizamos nossa segunda aula. Parabéns!

Nesta aula, falamos sobre o frete, o seguro e os transportes internacionais. Na próxima aula, vamos estudar os operadores logísticos e a sua importância.

Até lá!



Aula 3. Operadores logísticos

Objetivos:

- entender e definir o que são operadores logísticos; e
- descrever quantas e quais são as atividades desses operadores.



Figura 1. 11 – Operadores logísticos

Fonte: montagem sobre fotos morguefile.com

Prezado(a) aluno(a),

Neste terceiro momento, iremos conhecer e identificar os operadores logísticos e sua importância.

Então, vamos lá?

Segundo a Associação Brasileira de Movimentação e Logística - ABML (1999), o "operador logístico é a empresa prestadora de serviços especializada em



gerenciar e executar todas ou parte das atividades logísticas, nas várias fases da cadeia de abastecimento de seus clientes, agregando valor aos produtos dos mesmos”.

Assim, podemos definir os operadores logísticos como empresas que prestam serviços de movimentação física e fiscais, desde a matéria-prima até o ponto de consumo, utilizando tecnologia da informação e planejamento acrescentado ao seu leque de serviços.

Em toda negociação realizada é necessária a apresentação de documentos que comprovem que essa comercialização foi aprovada pelas partes envolvidas. Assim, quando os documentos envolvidos em uma negociação internacional ficam sob a responsabilidade de um operador logístico, este fará uma movimentação fiscal, indo atrás dos documentos necessários para o transporte da mercadoria. Nem todos os documentos estarão necessariamente em uma negociação, pois dependem de como esta foi realizada e da exigência documental estabelecida. A listagem abaixo contém todos os documentos existentes, segundo David e Stewart (2010):

- fatura comercial;
- fatura *pro forma*;
- fatura consular;
- fatura comercial especializada;
- licença de exportação;
- declaração de exportação;
- certificado de uso final;
- taxa de exportação;
- cotas de exportação;
- certificado de origem;





- certificado de manufatura;
- certificado de inspeção;
- atestado de certificação;
- certificado fitossanitário;
- certificado de análise;
- certificado de venda livre;
- licença de importação;
- fatura consular;
- certificado de seguro;
- conhecimento de embarque (uniforme ou intermodal);
- conhecimento aéreo (quando utilizar o transporte aéreo);
- cartas de afretamento;
- romaneio;
- carta de instrução do carregador;
- manifesto;
- declaração do carregador de mercadorias perigosas.

Antigamente, os operadores logísticos eram as próprias transportadoras, que ofereciam alguns serviços a mais a seus(suas) clientes. Com o tempo, esse novo setor foi surgindo com mais força e conquistando seu espaço.

Os operadores logísticos possuem basicamente duas atividades, as básicas e as de gerenciamento. As atividades básicas são as de gestão de transporte, armazenagem e controle de estoque. Já as atividades de gerenciamento são as que fornecem soluções que agregam valor ao produto ou serviços presta-





do, como, por exemplo, o processamento de pedidos, o gerenciamento de estoque e a estruturação da cadeia.

Para que uma empresa seja considerada operadora logística, deverá, no mínimo, prestar ao mesmo tempo um dos serviços das atividades básicas (controle de estoque, armazenagem e gestão de transportes).

Uma empresa classificada como operadora logística deve fazer uso da medida de desempenho, em que ela mesma vai avaliar os resultados de sua atuação. Para que isso ocorra da maneira correta, é necessário que sejam estabelecidas regras e metas a serem desempenhadas.

De forma geral, as medidas de desempenho consideram pontos como custos de transporte, custos de armazenagem, prazo de entrega, tempos de movimento, tempos de atendimento a pedidos, taxa de ocupação de veículos, níveis de estoque, número de devoluções, número de avarias, número de pedidos atendidos, número de reentregas, obsolescência e frequência de falta de mercadorias (ABML, 1999).

A contratação de um operador logístico deve ser feita de acordo com o setor da empresa contratante e o seu foco de negócio.

3.1 Atividades básicas do operador logístico

As atividades básicas de um operador logístico são as de gestão de transporte, armazenagem e controle de estoque. Logo abaixo iremos discorrer um pouco mais sobre cada uma.

3.1.1 Controle de estoque

Antes de tudo, é necessário entender que todo material ou bem mantido em uma organização pode ser considerado como estoque. Assim, de acordo com Castiglioni (2009), a gestão de estoques “engloba todas as atividades, procedimentos e técnicas que permitem garantir a qualidade correta, no tempo certo, de cada item ao longo da cadeia produtiva, tanto dentro como fora das organizações”, isto é, é a atividade que organiza os produtos dentro e fora das empresas.

De acordo com Trevia e Reis, para que o operador logístico efetue uma eficiente atividade de controle de estoque deve, necessariamente:





- Obter de cada cliente (ou ajudá-lo a estabelecer) a política a ser seguida na gestão dos estoques do mesmo;
- Controlar e responsabilizar-se por quantidades, localização e valores do estoque físico do cliente, enquanto o mesmo estiver sob sua guarda;
- Utilizar técnicas e meios modernos para acompanhar a evolução dos estoques no tempo, em termos de quantidades e localização para informar o cliente a respeito, com a prioridade adequada;
- Emitir relatórios periódicos sobre os estoques;
- Garantir a rastreabilidade dos produtos.

Dessa forma, podemos afirmar que a gestão de estoques engloba todas as atividades que promovem uma melhor organização dos estoques, tanto para a armazenagem quanto para a venda.

Seguindo esse pensamento, estudaremos a seguir outro quesito importante na questão da logística: o processo de armazenagem.

3.1.2 Armazenagem

A armazenagem pode ser entendida como um “conjunto de atividades relacionadas à função de abastecimento, a qual requer meios, métodos e técnicas adequadas, bem como instalações apropriadas, e que tem como propósito o recebimento, a estocagem e a distribuição dos materiais” (CASTIGLIONI, 2009, p.23).

Já segundo Trevia e Reis, para que o operador logístico efetue uma eficiente atividade de armazenagem deve:

- Dispor de instalações adequadas para o exercício da atividade de armazenagem, de acordo com a legislação e com as regras das entidades legais (Corpo de Bombeiros, Vigilância sanitária etc);
- Atender às necessidades dos clientes, em termos de docas de recebimento e expedição, de equipamento de movimentação, de sistemas de estantes ou áreas convenientes quando não for necessárias estantes, climatização quando necessário, entre outras;





- Dispor de sistema de administração de armazéns adequado a cada caso, incluindo, quando necessário, sistemas de impressão e leitura de códigos de barras e de radiofrequência;
- Ser capaz de controlar e responsabilizar-se pelas avarias;
- Realizar o controle de qualidade adequado, na entrada dos bens e materiais armazenados, quando necessário;
- Possuir apólices de seguro para as instalações e para os bens materiais;
- Emitir a documentação de despacho, de acordo com a legislação;
- Executar unitização (paletização e containerização), quando necessário.

Dessa maneira, ainda observando as ideias de Castiglioni (2009), observamos que a armazenagem funciona obedecendo à sua estrutura básica de receber, estocar e distribuir a mercadoria. Essas operações têm sua importância no funcionamento adequado do processo da cadeia logística. Assim, no recebimento estão envolvidas as operações de identificação inspeção fiscal, qualitativa e quantitativa da mercadoria e sua aceitação. Na operação de estocagem estão as atividades de guarda cuidadosa desse material, com aproveitamento de espaço. E, por fim, na atividade de distribuição, a mercadoria será expedida, passando, assim, pela embalagem necessária para entrega ao(à) comprador(a).

Notamos que cada atividade tem sua estrutura básica de funcionamento e uma sequência a ser seguida – a junção de todas resulta em um processo longo e detalhado da cadeia logística.

Ainda nas atividades básicas, logo a seguir veremos a gestão de transportes, que, tanto no mercado interno quanto no mercado externo, possui um valor tempo/dinheiro bem analisado e importante para os(as) empresários(as), pois é a parte em que o tempo despendido poderá ser reduzido se houver um bom planejamento de rota.

3.1.3 Gestão de transportes

Já estudamos, na aula dois, que os transportes são muito importantes para





o andamento da cadeia logística de uma empresa. Podemos classificá-los como sendo o elemento mais importante do custo logístico das empresas, pois um perfeito sistema de transportes contribui para o aumento da competitividade e para a redução de preços.

Conforme Trevia e Reis, para que o operador logístico efetue uma eficiente atividade de gestão de transportes, deve:

- Qualificar e homologar transportadoras;
- Contratar ou realizar transportes;
- Negociar o nível de serviço desejado das transportadoras;
- Pesquisar periodicamente os valores de fretes nas praças desejadas;
- Coordenar de forma eficaz a chamada de transportadoras;
- Conferir e realizar o pagamento de fretes;
- Medir e controlar o desempenho das transportadoras frente aos padrões estabelecidos;
- Emitir relatórios de acompanhamento do nível de serviço.

Desse modo, podemos defender a ideia de que, quando o operador logístico entra na parte da gestão de transportes, vai se deparar principalmente com atividades de supervisão, pois é necessária uma atenção minuciosa ao se planejar uma rota a ser seguida. Nesse momento, então, o operador logístico pode contar com empresas denominadas transportadoras, que fazem exatamente essa função, a transportar a carga na rota e no tempo especificado para a entrega.

Estudamos, então, a importância da gestão de transportes numa empresa. Nos dias de hoje, a mídia ainda limita a ideia de logística a uma atividade voltada apenas para os transportes, sendo que estes são uma parte importante dessa cadeia, mas não representam todo o processo. Agora, continuaremos abordando as atividades de um operador logístico, focando na parte gerencial.





3.2 Atividades gerenciais do operador logístico

As atividades de gerenciamento oferecidas pelos operadores logísticos são soluções que acrescentarão valor ao produto ou serviço prestado. Dividem-se em atividades: específicas da administração de materiais; da administração de materiais junto à manufatura; da distribuição física junto à manufatura; próprias da distribuição física; da distribuição física junto ao(a) cliente do(a) fornecedor(a) e da distribuição física junto ao(a) consumidor(a) (ABML, 1999).

De acordo com a Associação Brasileira de Movimentação e Logística (1999), nas atividades específicas da administração de materiais, podemos nos deparar com:

- Acompanhamento dos pedidos a fornecedores - a coordenação e execução dos pedidos a fornecedores são, em geral, realizadas pelos clientes. Em alguns casos, o cliente transfere ao prestador de serviços logísticos todas ou parte das atividades de acompanhamento de pedidos, tais como as abaixo indicadas;
- Rastreamento de pedidos - acompanhamento (*follow up*) dos pedidos a fornecedores, incluindo a condição corrente do pedido e as datas previstas para a entrega;
- Rastreamento de veículos - acompanhamento da posição dos veículos que transportam os materiais e produtos pedidos, em tempo real (quase real), através de um sistema de rastreamento via satélite ou rádio, com objetivos tais como gerenciar o processo logístico de forma mais eficiente, aumentar a segurança, monitorar o desempenho dos veículos, entre outros;
- Recebimento - operacionalização do recebimento dos materiais e produtos pedidos;
- Conferência física - verificação da condição física dos materiais e produtos recebidos quanto à integridade dos mesmos e das embalagens, e quanto à conformidade em termos de qualidade e validade;
- Conferência quantitativa - verificação da conformidade dos materiais recebidos no tocante à quantidade;





- Conferência documental - verificação da conformidade dos documentos relativos aos materiais recebidos, notas fiscais, manuais, certificados, entre outros;
- Transporte primário - execução ou contratação e gerenciamento ou acompanhamento do transporte de bens e materiais desde os fornecedores até as instalações do cliente ou do próprio prestador de serviços logísticos, com a verificação da conformidade e da qualidade do transporte;
- Controle e pagamento de fretes - controle de todo o transporte realizado por terceiros, contratado pelo cliente ou pelo próprio prestador de serviços logísticos, em termos das viagens realizadas e da autorização ou execução do pagamento de fretes;
- Paletização para movimentação interna e armazenagem - consolidação de materiais em paletes, visando à movimentação interna, à armazenagem e ao transbordo rápido e seguro no transporte externo;
- Etiquetagem - identificação adequada dos materiais colocados em caixas (contendo diversas unidades de um ou mais produtos) e paletes, preferencialmente através de código de barras. As unidades de qualquer produto brasileiro são identificadas através de códigos de barras EAN-13 ou EAN-8;
- Expedição - processo de expedição dos bens materiais, incluindo, se necessário, os seguintes serviços: conferência física, quantitativa e documental; roteirização; documentação, incluindo ordem de coleta, conhecimento e manifesto; impressão de nota fiscal; e embarque;
- Gestão de informações logísticas - atividades relativas à obtenção e processamento das informações essenciais ao bom desempenho dos serviços logísticos prestados;
- Assessoria fiscal - orientação que o prestador de serviços logísticos poderá oferecer aos seus clientes, adequando as rotinas à legislação vigente, visando à legalização das operações e a redução dos custos finais.
- Estudos de viabilidade: estudo dos serviços que o prestador de servi-





ços logísticos pode oferecer ao cliente, visando ao desenvolvimento de processos adequados e à redução dos custos. Se as equipes do prestador de serviços não estiverem habilitadas para isso, os estudos de viabilidade poderão ser contratados externamente pelo cliente ou pelo próprio prestador.

- **Prestação de Contas:** demonstrativo dos encargos financeiros do mês a ser entregue ao cliente, relacionando todas as atividades que geraram gastos e as respectivas autorizações, quando for o caso, e apresentando as medidas de desempenho.

Observamos, assim, que as atividades de administração de materiais são as básicas realizadas por todas as empresas, pois compreendem o acompanhamento desde o pedido até a entrega da mercadoria, observando todas as etapas de identificação, processamento e expedição.

Segundo a ABML (1999), as atividades da administração de materiais junto à manufatura possuem uma característica de consultoria, em que esta presta uma ajuda à empresa na parte de produção para agilizar e reduzir os custos do processo produtivo com o auxílio de algumas técnicas que veremos logo abaixo.

- **Kanban:** técnica japonesa de gestão de materiais e de produção, sinalizadas por meio de um cartão em que é apontada a necessidade ou não de peças na linha de produção;
- **JIT ou just-in-time:** filosofia de manufatura baseada na proposta de que materiais e componentes cheguem ao local de produção exatamente no momento em que são necessários, permitindo a redução a zero dos estoques dos componentes básicos. Resume-se em prover as partes necessárias no local correto e no momento certo;
- **Preparação de kits de produção:** separação dos materiais e componentes necessários à produção de um lote programado;
- **Abastecimento de linha:** transferência para a posição de entrada na linha de produção dos materiais e componentes necessários, no momento oportuno, com controle exercido por meio visual, auditivo ou através de sistema planejado (ABML, 1999).





De tal modo, podemos observar que cada atividade compara-se a uma argola: se todas forem colocadas de maneira correta, no fim teremos um lindo colar. Se cada atividade for realizada da maneira certa e no seu tempo determinado, os produtos serão entregues e o(a) consumidor(a) ficará feliz por tê-lo à sua disposição.

Assim, nas atividades ligadas à distribuição física junto à manufatura, devemos observar as seguintes etapas:

- Embalagem de produtos acabados ou semiacabados - aplicação do invólucro apropriado de acordo com o tipo de produto e ou a matéria-prima, aplicado diretamente ao material movimentado, para sua proteção e preservação;
- Unitização - **Paletização para armazenagem e transferência:** Agrupamento de um ou mais produtos em um palete ou outro tipo de material. Possibilita o manuseio, armazenagem, movimentação e transporte através de empilhadeiras, paleteiras, eliminando grande parte da mão de obra e agilizando o processo de movimentação do produto. Containerização: Consolidação de produtos acabados ou semiacabados em contêineres, para serem movimentados até o descarregamento final, em geral no exterior;
- Preparação para expedição - **Identificação do produto (marcação, código de barras, outros):** marcação de um produto, caixa ou palete por algum meio que permita identificá-lo. Atualmente, a forma mais adequada é a utilização do código de barras. **Montagem de kits de produto acabado (kits comerciais):** agrupamento de uma quantidade de produtos destinados a atender um pedido especial, em geral associado a promoções e montados em embalagens específicas para atender às necessidades da área de vendas/cliente;
- Distribuição direta da fábrica - entrega de produto acabado diretamente da fábrica para clientes;
- Transferência para centros de distribuição (CDs) - transferência de produto acabado ou semiacabado da fábrica para centros de distribuição do próprio fornecedor, do prestador de serviços logísticos ou de terceiro, para armazenagem e posterior distribuição;





- Roteirização - atividade de programação de entrega, em geral, realizada através de um *software* específico;
- Documentação - movimentação; embarque; impressão de nota fiscal (ABML, 1999).

A maioria das atividades acima está interligada com a preparação das mercadorias, ou seja, sua embalagem e o primeiro momento de distribuição, no qual serão analisadas as rotas para os centros de distribuição e para as outras empresas.

Já as atividades próprias da distribuição física, segundo a ABML (1999), são:

- Recebimento de produto acabado - processo de separação de cargas que chegam ao recebimento, consolidadas em um mesmo veículo, com vários produtos de um mesmo cliente ou de clientes diferentes;
- *Cross docking* - prestação de serviço de distribuição de produtos, como recebimento consolidado dos mesmos e, dentro do Centro de Distribuição, a desconsolidação e/ou pulverização das entregas solicitadas. A área é apenas de trânsito, onde todos os produtos que entram devem dar saída no mesmo período;
- Unitização - **Serviços especiais:** atendimento às necessidades dos clientes no que compete a serviços logísticos. **Separação (*pick/pack*):** atendimento às necessidades dos clientes no que se refere à venda fora do múltiplo de paletes, realizando o *picking* de produtos conforme o pedido, inclusive fazendo a roteirização, caso solicitado. **Montagem de kits comerciais:** agrupamento de unidades de vários itens, formando um novo produto. **Etiquetagem:** identificação normal via rótulo, em produtos nacionais. **Troca de etiquetas e manuais (nacionalização):** substituição necessária de rótulos na nacionalização de produtos importados. **Expedição:** processo de expedição dos produtos, incluindo, se necessário, os seguintes serviços;
- Transferência entre CDs - transferência de produto acabado ou semiacabado, de um CD para outro, em geral, para corrigir demandas mal estimadas (ABML, 1999).

A-Z

Picking é um termo em inglês utilizado para definir o Processo de retirar produtos dos estoques, para consolidar carga para um determinado cliente.





As atividades da distribuição são as que mais são detalhadas, pois há etapas e, principalmente, regras a serem seguidas em cada processo, dependendo dos produtos que serão distribuídos. Para as atividades da distribuição física junto ao cliente fornecedor, podemos ter, segundo a Associação Brasileira de Movimentação e Logística (1999):

- Entrega de produtos secos ou refrigerados - atividade comum de entrega de produtos no CD ou nas lojas do cliente do fornecedor;
- Abastecimento de gôndolas - controle dos estoques no ponto de venda através das conferências das quantidades e do reabastecimento das gôndolas;
- Retirada de paletes vazios - separação e retirada dos paletes vazios para a liberação da área e futura utilização dos mesmos;
- Retirada de devoluções - recebimento e redestino dos materiais e/ou produtos que tenham sido devolvidos pelo cliente do fornecedor (ABML, 1999).

Nas atividades da distribuição física junto ao consumidor, podemos observar as seguintes etapas:

- Entrega direta do fornecedor ao consumidor, como no caso de consórcios - expedição de produtos, podendo incluir os serviços inerentes à expedição, além do acompanhamento e controle de todo o processo até o recebimento;
- Serviço de atendimento ao consumidor - **Instalação:** serviço de implantação e/ou colocação do produto no ponto de interesse do consumidor, permitindo sua total operacionalização. **Troca de produtos:** retirada e substituição de itens adquiridos pelo consumidor, por motivos de avaria ou outro motivo técnico (ABML, 1999).

Todas essas atividades são etapas detalhadas que deverão ser realizadas para que o processo logístico tenha continuidade e atenda a seu objetivo principal: a satisfação do(a) cliente final.





Resumo

Nesta terceira aula, aprendemos sobre os operadores logísticos. São empresas que atuam em diversos segmentos da cadeia logística ao mesmo tempo. Atuam em duas frentes, a primeira nas atividades básicas (transporte, armazenagem e estoques) e a segunda no gerenciamento de toda a cadeia logística. Para selecionar um operador logístico que nos faça o serviço adequado, deve-se analisar o perfil da empresa e as opções existentes no mercado.



Atividades de Aprendizagem

1. O que são operadores logísticos?
2. De quantos tipos são as atividades dos operadores logísticos?
3. Quais são as atividades básicas oferecidas pelos operadores logísticos?
4. Quais são as atividades gerenciais oferecidas pelos operadores logísticos?

Finalizamos nossa terceira aula. Parabéns!

Nesta aula, estudamos sobre os operadores logísticos, suas finalidades, suas principais atividades e as etapas de cada uma delas dentro do processo logístico. Na próxima aula, vamos estudar os regimes aduaneiros.

Até lá!



Aula 4. Roteiros básicos de importação e exportação

Objetivos:

- entender o que é o processo de escolhas de rotas na roteirização; e
- definir quais são os tipos de transporte envolvidos nas rotas internacionais.

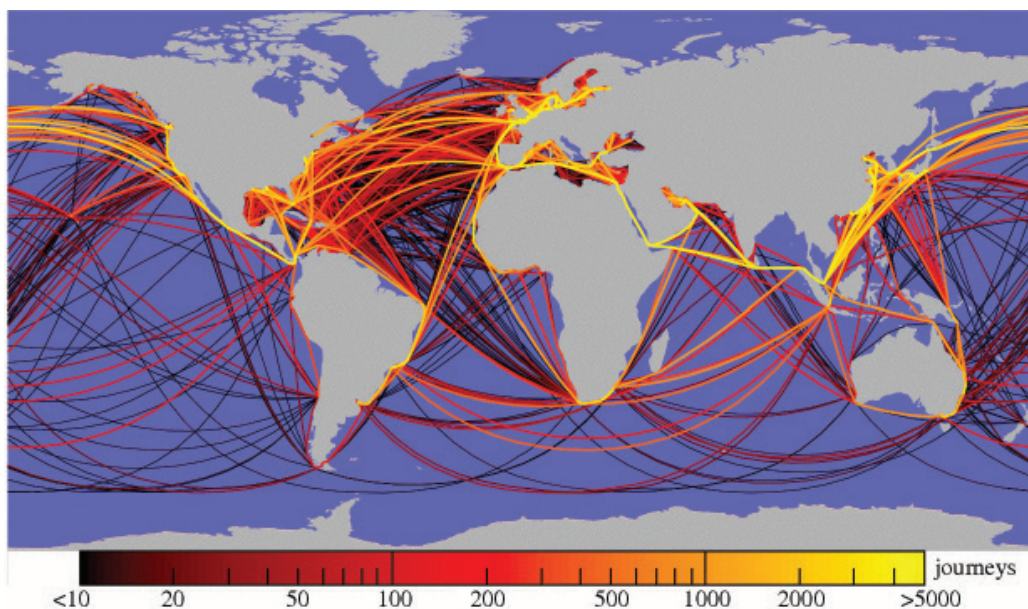


Figura 1.12 – Rotas internacionais.

Fonte: Wired.com

Prezado(a) aluno(a),

Neste último momento, iremos conhecer e identificar roteiros utilizados para fazer as transações internacionais de mercadorias.

Então, vamos lá?



Como observamos nas nossas aulas passadas, os roteiros devem ser bem planejados para que não aconteça nenhum imprevisto. Assim, observamos durante o nosso curso que a logística busca otimizar o tempo e o espaço, promovendo a distribuição, a estocagem, o armazenamento, o transporte e a entrega (como mostra a figura 1.13, abaixo) em um curto espaço de tempo, o conhecido *just-in-time*.

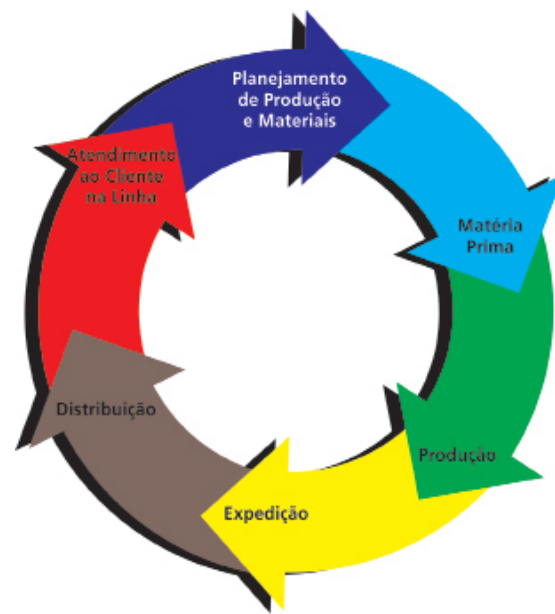


Figura 1.13 – Logística integrada.

Fonte:ZWA/BLOG, 2012.

A roteirização tem uma importância muito grande para a comercialização de mercadorias por atender ao mesmo o mercado interno e o externo em negociações internacionais.

Na roteirização do mercado interno, podemos contar com *softwares* que fazem todo o planejamento e controle da rota. Já no mercado externo, podemos contratar as partes envolvidas (seguro, frete e transporte) separadamente, ou contratar uma terceira empresa para realizar esses processos. Essas empresas são chamadas de despachantes e operadores logísticos.

Como observamos na figura 1.14 (abaixo), os pontos amarelos são os grandes centros urbanos, as linhas verdes são as estradas (transporte rodoviário), as linhas azuis são as rotas marítimas (transporte marítimo) e as linhas brancas são as rotas aéreas (transporte aéreo). Essas rotas são utilizadas tanto para as exportações quanto para as importações.



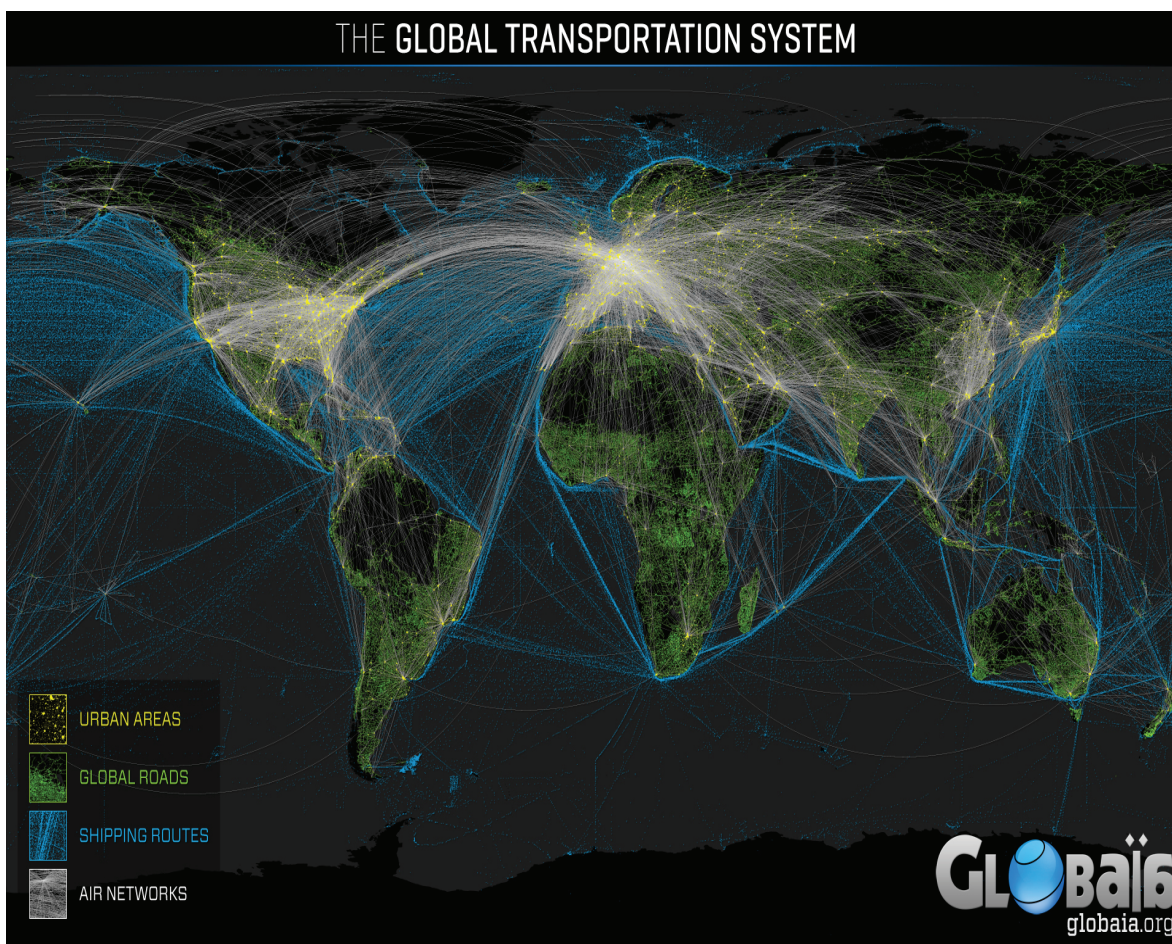


Figura 1.14 – Roteiros internacionais: cidades, estradas, navios e aviões.

Fonte: ASPENCARGO, 2012.

Para que a roteirização seja bem-sucedida, é necessário que o operador logístico fique atento às rotas disponíveis e eficazes no transporte das mercadorias negociadas. Deverão ser cautelosos, atenciosos e saber muito bem sobre os transportes, pois eles são as bases para as rotas, que existem para suprir as suas necessidades.

Os transportes estão presentes em todos os lugares: são eles que fazem a movimentação de pessoas ou mercadorias entre várias localidades. Na área comercial em âmbito internacional, os transportes são utilizados para um deslocamento de cargas programado e acordado em contrato por importador(a) e exportador(a).

No transporte brasileiro, segundo o Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012), podemos contar com cinco modalidades básicas de transportes, que são:



- **ferroviário** - é aquele em que se usam os trilhos e os trens para o transporte tanto de pessoas quanto de cargas;
- **rodoviário** - é aquele em que se usam como vias as estradas e carros e caminhões para o transporte tanto de pessoas quanto de cargas;
- **aeroviário** - é aquele em que se usam como vias o ar e os aviões para o transporte tanto de pessoas quanto de cargas;
- **aquaviário** - é aquele em que usam como vias as águas. Quando se utiliza o mar ou os oceanos são classificados como marítimos; já quando se utilizam os lagos (lacustre) e rios (fluvial) que separam os estados e países é denominado hidroviário;
- **dutoviário** - é aquele em que se usam os dutos como vias de transporte de cargas, que são especificamente a granel.

O transporte escolhido para ser utilizado durante as atividades de distribuição do processo logístico se dá de acordo com a mercadoria a ser transportada. Cada modal tem suas especificidades a respeito das exigências sobre a capacidade de cargas que elas suportam.

Neste momento, iremos analisar somente os quatro tipos principais de transportes que abarcam o transporte internacional nas negociações: ferroviário, marítimo, rodoviário e aéreo, pois são através deles que entendemos os roteiros básicos para importação e exportação.



4.1 Rotas ferroviárias



Figura 1.18 – Malha ferroviária brasileira.

Fonte: Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012).

É um dos modais em que o país oferece como transporte. A maioria das linhas existentes ainda é utilizada somente para transporte de cargas, poucas se destinam ao transporte de pessoas.

Conforme o Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012), as mercadorias transportadas por este modal são aquelas que possuem baixo valor agregado no mercado, como, por exemplo, minério, produtos agrícolas e carvão, dentre outros.

As principais linhas férreas e os produtos que são mais transportados por elas no país são, segundo o Ministério dos Transportes (*idem, ibidem*):



Controladora	Ferrovias	Km	Produtos
Vale	EFVM – Estrada de Ferro Vitória a Minas	905	Minério de ferro, carvão mineral, soja, produtos siderúrgicos e celulose
	EFC – Estrada de Ferro Carajás	892	Minério de ferro, ferro gusa, manganês, cobre e combustíveis derivados do petróleo e da soja
	FCA – Ferrovia Centro-Atlântica S/A	8.066	Soja e farelo, calcário siderúrgico, minério de ferro, fosfato, açúcar, milho e fertilizantes
	FNS – Ferrovia Norte-Sul	420	Soja e farelo, areia, fosfato e cloreto de potássio
Vale, Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Usiminas e Gerdau	MRS – MRS Logística S/A	1.674	Minério de ferro, carvão mineral, produtos siderúrgicos, ferro gusa, cimento e soja
ALL	ALL – América Latina Logística Malha Sul S/A	7.304	Soja e farelo, açúcar, derivados de petróleo e álcool, milho e cimento
	ALL – América Latina Logística Malha Paulista S/A	1.989	Açúcar, cloreto de potássio, adubo, calcário e derivados de petróleo e álcool
	ALL – América Latina Logística Malha Oeste S/A	1.945	Minério de ferro, soja e farelo, açúcar, manganês, derivados de petróleo e álcool
	ALL – América Latina Logística Malha Norte S/A	500	Soja e farelo, milho, óleo vegetal, adubo e combustível
CSN	Transnordestina Logística S/A	4.207	Cimento, derivados de petróleo, alumínio, calcário e coque
Gov. PR	Ferroeste	248	Soja e farelo, milho, contêiner e trigo
FTC	FTC – Ferrovia Tereza Cristina S/A	164	Carvão mineral
Total	-----	28.314	-----

Fonte: Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012).

Segundo Castiglioni (2009, p.114), “hoje há um consenso de que as ferrovias, no Brasil, devem ser destinadas ao transporte de grandes toneladas de produtos homogêneos, preferencialmente a granel, ao longo de distâncias relativamente longas”.

A malha ferroviária do Brasil possui algumas características que propiciam a afirmação de Castiglioni (*idem, ibidem*):

- grande capacidade de carga;
- adequado para grandes distâncias;
- elevada eficiência energética;



- alto custo de implantação;
- baixo custo de transporte;
- baixo custo de manutenção;
- possui maior segurança em relação ao modal rodoviário, visto que ocorrem poucos acidentes, furtos e roubos;
- transporte lento devido às suas operações de carga e descarga;
- baixa flexibilidade com pequena extensão da malha;
- baixa integração entre os estados;
- pouco poluente (BRASIL, 2012).

Esse transporte é mais usual no mercado interno, justamente por transportar produtos a granel. Já no âmbito internacional, esse transporte é usado mais com países limítrofes, pois o custo mais baixo do que os outros modais entra como grande fator decisório de escolha.

De acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, a malha ferroviária é pouco utilizada pelos exportadores porque o país ainda possui poucas malhas que suportam as negociações realizadas. Por outro lado, o país possui convênios bilaterais de transporte ferroviário com a Argentina, a Bolívia e o Uruguai.

4.2 Rotas rodoviárias

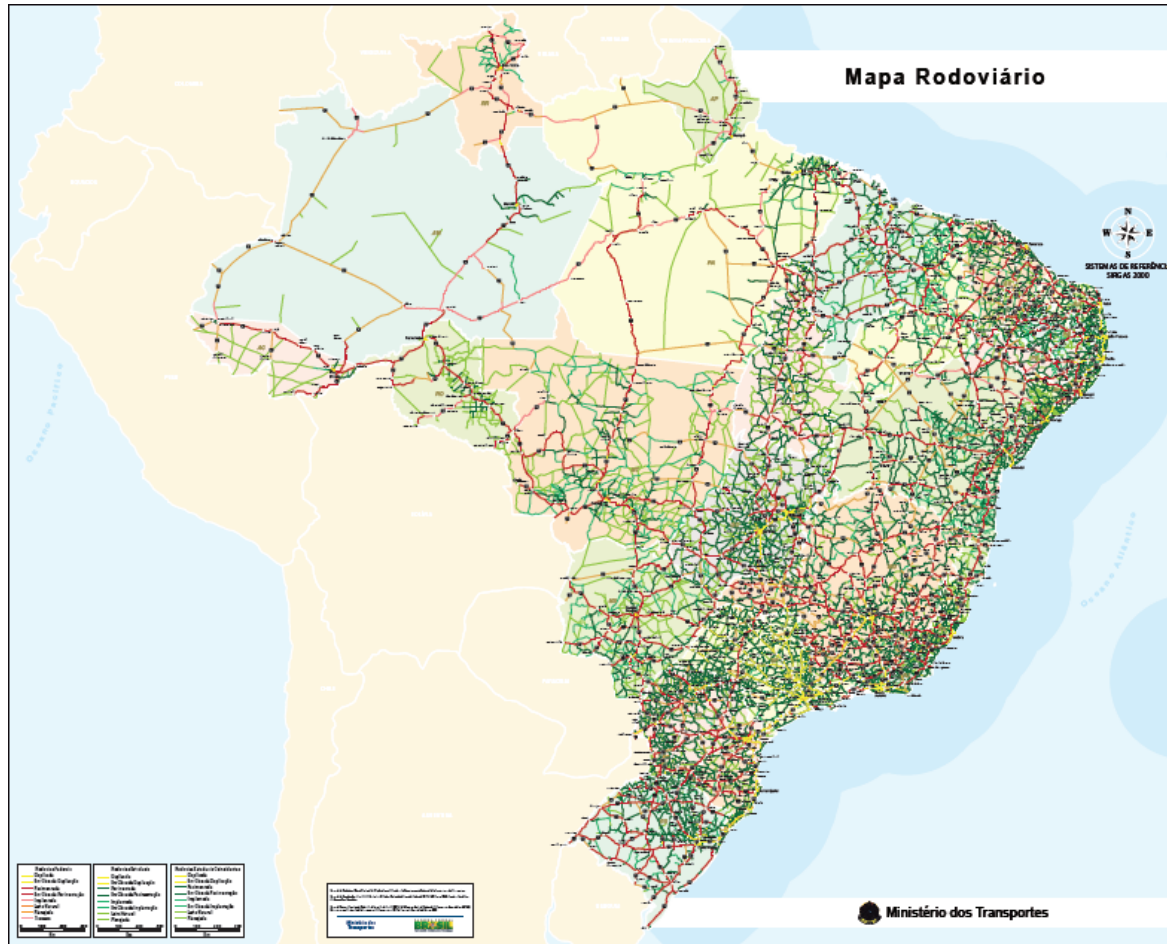


Figura 1.19 – Malha rodoviária brasileira.

Fonte: Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012).

O transporte rodoviário é caracterizado pela agilidade e rapidez na entrega do produto. É o principal meio de transporte utilizado no Brasil, tanto para o transporte de cargas quanto para o transporte de pessoas.

Para o Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012), o transporte de carga rodoviário possui as seguintes características:

- possui a maior representatividade entre os modais existentes;
- adequado para curtas e médias distâncias;
- baixo custo inicial de implantação;
- alto custo de manutenção;

- muito poluente com forte impacto ambiental;
- segurança no transporte comprometida devido à existência de roubos de cargas;
- serviço de entrega porta a porta;
- maior flexibilidade, com grande extensão da malha;
- transporte com velocidade moderada;
- os custos se tornam altos para grandes distâncias;
- tempo de entrega confiável;
- baixa capacidade de carga, com limitação de volume e peso;
- integra todos os estados brasileiros (BRASIL, 2012).

Sua agilidade é uma característica que reforça a ideia de que, para transporte para curtas e médias distâncias, embarques urgentes e entrega segura e direta ao(à) comprador(a), a recomendação é o uso do transporte rodoviário.

No aspecto de movimentação nacional, essas são realizadas através das rodovias federais e estaduais para transporte de cargas. Já no âmbito internacional, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior apresenta que o Brasil possui um convênio sobre o transporte internacional terrestre que regulamenta a movimentação de cargas e os procedimentos referentes a assuntos aduaneiros por meio do uso das rodovias com alguns países na América do Sul: a Argentina, a Bolívia, o Paraguai, o Uruguai, o Chile e o Peru.

4.3 Rotas marítimas

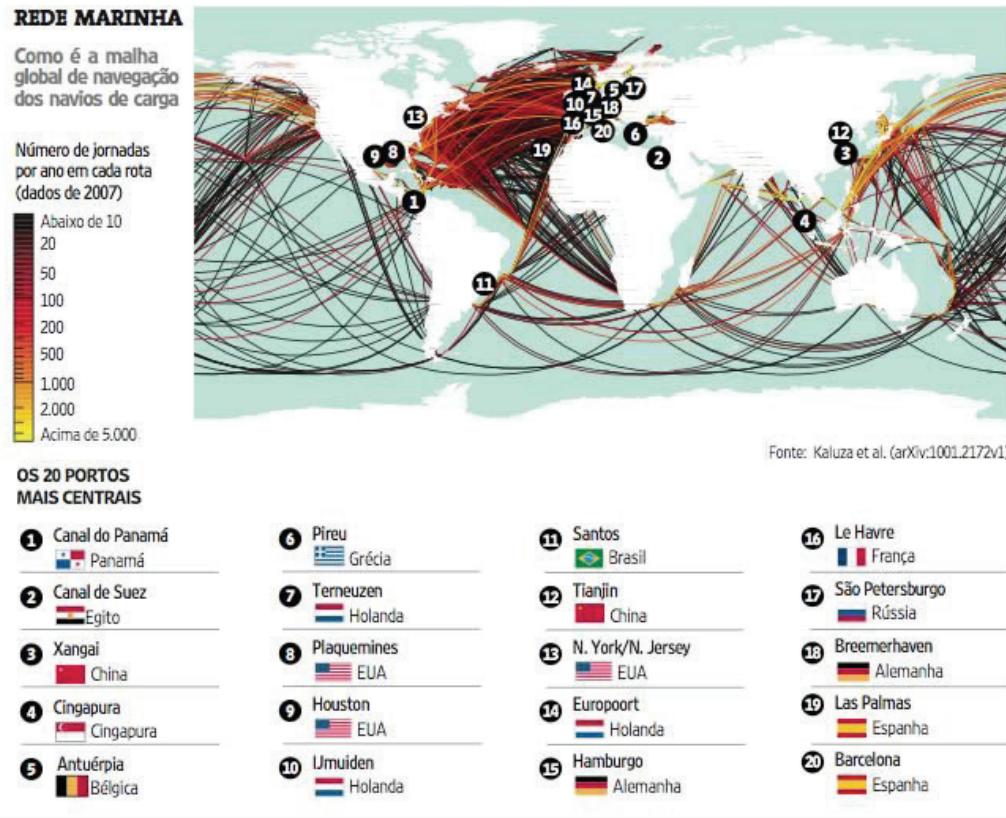


Figura 1.15 – Rotas marítimas.

Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/ambiente/ult10007u681971.shtml>> Acesso em: 06 maio 2014.

O transporte marítimo é um tipo do transporte aquaviário realizado por meio de embarcações que utilizam o mar como via de condução. Segundo o Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012), no país esse transporte possui algumas características como:

- grande capacidade de carga;
- pode transportar cargas de grandes tamanhos;
- baixo custo de transporte para grandes distâncias;
- transporta diversos tipos de cargas;
- flexibilidade superior ao transporte hidroviário;
- transporte lento;

- necessidade de portos/alfândegas (BRASIL, 2012).

Esse transporte representa a maioria utilizada no comércio exterior, pois seu custo é baixo a longas distâncias. Conforme o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, este tipo de transporte pode ser encontrado em três formas de navegação. São elas:

- **Navegação de cabotagem** – é aquela realizada entre portos do território nacional;
- **Navegação interior** – é aquela realizada em hidrovias, em percurso nacional ou internacional;
- **Navegação de longo curso** – é aquela utilizada dos portos nacionais aos portos estrangeiros.

Como estamos observando, esse transporte já possui uma grande atenção tanto no mercado interno quanto no mercado externo, tanto no transporte de cargas quanto no de pessoas. Iremos estudar, a seguir, quais são os principais portos brasileiros que propiciam essa importância.

4.3.1 Portos brasileiros

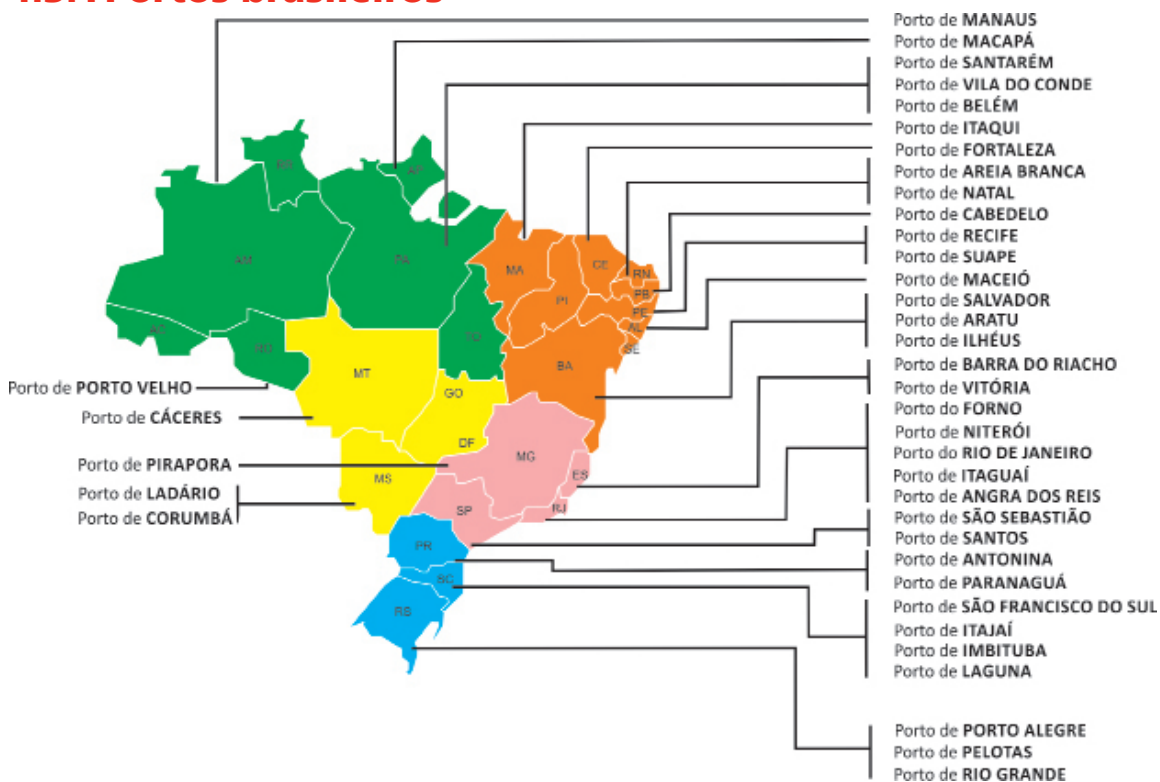


Figura 1.16 – Portos brasileiros.

Fonte: www.portosdobrasil.gov.br



Os portos são os grandes responsáveis pela maioria das entradas e saídas de mercadorias do país, sendo, assim, considerados um mecanismo de desenvolvimento econômico, conforme o Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012).

Nos portos são realizadas as operações de carga, descarga, transporte e armazenamento das mercadorias – assim, devem ser bem projetados, para suportar toda a movimentação realizada.

Segundo o Ministério dos Transportes (*idem, ibidem*), o Brasil possui, atualmente, 34 portos públicos. São estes:

Região Sul
Porto de Antonina (Paraná)
Porto de Paranaguá (Paraná)
Porto de São Francisco do Sul (Santa Catarina)
Porto de Itajaí (Santa Catarina)
Porto Pesqueiro de Laguna (Santa Catarina)
Porto de Imbituba (Santa Catarina)
Porto de Pelotas (Rio Grande do Sul)
Porto de Rio Grande (Rio Grande do Sul)

Região Norte
Porto de Macapá (Amapá)
Porto de Manaus (Amazonas)
Porto de Belém (Pará)
Porto de Vila do Conde (Pará)
Porto do Itaqui (Maranhão)

Região Sudeste
Porto de Vitória (Espírito Santo)
Porto de Barra do Riacho (Espírito Santo)
Porto do Forno (Rio de Janeiro)
Porto de Itaguaí (Rio de Janeiro)
Porto de Niterói (Rio de Janeiro)
Porto do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro)
Porto de Angra dos Reis (Rio de Janeiro)
Antigo Porto de Sepetiba, agora Porto de Itaguaí (Rio de Janeiro)
Porto de Santos (São Paulo)
Porto de São Sebastião (São Paulo)





Região Nordeste
Porto do Mucuripe ou Porto de Fortaleza (Ceará)
Terminal de Pecém (Ceará)
Porto de Areia Branca (Rio Grande do Norte)
Porto de Natal (Rio Grande do Norte)
Porto de Jaraguá ou Porto de Maceió (Alagoas)
Porto de Cabedelo (Paraíba)
Porto do Recife (Pernambuco)
Porto de Suape (Pernambuco)
Porto de Aratu (Bahia)
Porto de Ilhéus (Bahia)
Porto de Salvador (Bahia)

Fonte: Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012).

Observamos, então, que o modal marítimo é um dos impulsionadores do comércio, pois atua no mercado interno através das hidrovias (nos lagos e rios) e no mercado externo através dos oceanos, alcançando contato com quase todos os países do globo terrestre. Vamos analisar a seguir um dos modais que também é utilizado para o transporte de mercadorias tanto no mercado interno quanto no mercado externo, o modal aéreo.

4.4 Rotas aéreas

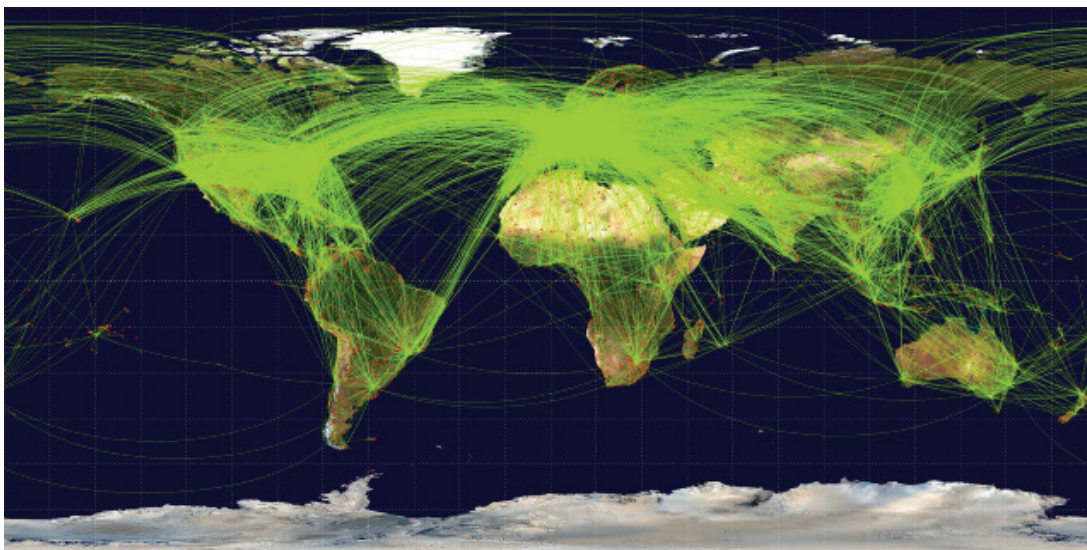


Figura 1.17 – Rotas aéreas internacionais.

Fonte: Aviação em notícia, 2011.

O transporte aéreo é um dos modais que também é utilizado tanto para transporte de pessoas quanto para o transporte de cargas, tanto no mercado



interno quanto no mercado externo. Mas, conforme o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, esse transporte é mais utilizado para pequenas cargas e que possuem necessidade de urgência na entrega. Um exemplo dessas pequenas cargas são as pedras preciosas, que possuem um alto valor agregado, sendo mais seguro o transporte pelo modal aéreo.

Outro exemplo são as amostras que os(as) exportadores(as) enviam ao(à) importador(a) para ser um diferencial na negociação. Esse transporte pode ser efetivado por serviços e companhias regulares de vôos, desde que avise(m) o(a) receptor(a) acerca das informações necessárias sobre a mercadoria enviada.

Nessa modalidade de transporte, o Brasil possui alguns dos principais portos envolvidos no comércio internacional. Eles são indicados no mapa abaixo.



Figura 1.18 – Principais aeroportos brasileiros.

Fonte: ODONEBELLINE, 2012.

Nas negociações realizadas entre um(a) importador(a) e exportador(a), podemos escolher uma das modalidades descritas acima (ferroviária, rodoviária, marítima ou aérea) ou mais de uma modalidade de transporte. No último caso, denominamos de transporte multimodal – e é a que veremos logo a seguir.

4.5 Mapa multimodal brasileiro



FFigura 1.20 – Mapa multimodal brasileiro.

Fonte: Ministério dos Transportes (BRASIL, 2012).

A logística como um todo “é uma das ferramentas de gestão moderna que, no contexto atual de globalização, pode assegurar a competitividade das corporações frente ao processo de abertura de mercados e formação de blocos econômicos” (SILVA, 2007, p. 17).



Nesse sentido, os operadores logísticos que atuam no mercado sempre irão buscar meios para facilitar o fluxo de mercadorias, tanto para o mercado interno quanto para o mercado externo.

Como meios de transporte, podemos contar com os cinco tipos básicos que o Brasil oferece: o ferroviário, o rodoviário, o aquaviário, o aeroviário e, por fim, o dutoviário. Já no que se refere à classificação desses transportes, segundo Castiglioni (2009, p.112), temos:

- Modais ou unimodais – formas que envolvem apenas uma modalidade;
- Intermodais – envolvem mais de uma modalidade e, para cada trecho ou modal, realiza-se um contrato;
- Multimodais – formas de transporte que envolve mais de uma modalidade, porém regidas por um único contrato;
- Segmentadas – envolvem vários contratos para diversos modais;
- Sucessivos – no caso desses transportes, a mercadoria, para alcançar o destino final, necessita de transbordo em veículo da mesma modalidade de transporte e é regida por um único contrato.

Podemos observar que há várias classificações das junções dos modais para realizar uma entrega, cada uma descrita de acordo com os modais envolvidos e com os contratos realizados.

No Brasil, nos deparamos com um crescente uso da classificação multimodal, em que a empresa só se preocupa com o pagamento final, pois a transportadora cria uma rota específica com as combinações de modais existentes para aquela entrega, desde a saída até a chegada dos produtos.

Conforme Castiglioni (2009, p.112-113) existem dez combinações de transportes integrados, que são:

1. Ferrorrodoviário;
2. Ferro-hidroviário;





3. Ferroaeroviário;
4. Ferrodutoviário;
5. Rodoaéreo;
6. Rodo-hidroviário;
7. Rododutoviário;
8. Hidrodutoviário;
9. Hidroaéreo;
10. Aerodutoviário.

Nem todas essas combinações são vistas como práticas, mesmo sendo financeiramente viáveis. Um dos equipamentos mais utilizados nos transportes das negociações realizadas são os contêineres. Atualmente, a classificação mais empregada e a que mais cresce atualmente é a multimodal.

Por fim, analisamos que, nas negociações realizadas entre importador(a) e exportador(a), há vários detalhes a serem observados, além da própria negociação em si, para que a negociação seja realizada com sucesso. É importante buscar sempre profissionais na área, principalmente para os contratos de frete, seguro e transportes. E, se mesmo assim ainda não estiver seguro a respeito das negociações, podemos contar com os operadores logísticos, terceirizando essa parte mais técnica da negociação.

Resumo

Nesta quarta e última aula, revisamos a importância dos transportes nos processos logísticos e operações internacionais.

Observamos que existem cinco tipos básicos de transportes que o Brasil oferece, mais os que são mais usados são quatro: o ferroviário, o rodoviário, o aeroviário e o marítimo. Isso não significa que os outros, como o dutoviário e o hidroviário, não sejam utilizados. Lembramos, também, que o transporte aquaviário se divide em dois, o marítimo e o hidroviário, tornando assim seis tipos – e não apenas cinco.





Notamos a presença das classificações existentes para a escolha dos modais para seguir suas rotas específicas, estabelecendo combinações possíveis para que a roteirização fique mais segura. Para se saber mais acerca dos roteiros, deve-se estudar as rotas de cada modal específico juntamente com os operadores logísticos e despachantes.



Atividades de Aprendizagem

1. Qual é a importância dos transportes na roteirização internacional?
2. Quais os tipos de transportes que o Brasil oferece?
3. Quais são os tipos mais utilizados nas negociações?
4. Quais as classificações de transportes existentes ao se utilizar em uma rota?

Finalizamos nossas aulas. Parabéns!

Esperamos que tenha gostado desta disciplina e que ela contribua para seu crescimento profissional e pessoal. Foi gratificante participar desta etapa com você.

Sucesso e bons estudos!





Palavras Finais

Prezado(a) aluno(a),

Gostaríamos de parabenizá-lo por concluir mais uma etapa deste curso e pelo percurso já percorrido até aqui. Esses passos são importantes, tanto para crescimento profissional quanto para o pessoal. Observamos que estamos apenas no começo desse processo do conhecimento e que, cada vez mais que aprendemos é um impulso para continuarmos a aprender sempre mais.

Todo aprendizado vem com o tempo, com a experiência e com atividades que virão, sejam elas com o(a) seu(sua) professor(a) tutor(a), sejam elas na prática profissional, sempre devemos estar abertos a todas as novas oportunidades de evolução do conhecimento, pois a cada momento se torna mais empolgante e satisfatório fazer parte de um mundo com tantos detalhes a explorar.

Silva (2007) usou Confúcio, um dos grandes pensadores e analistas estratégicos, para dizer que “O maior inimigo do conhecimento não é a ignorância, mas a presunção de conhecer”. Ou seja, devemos sempre manter a curiosidade de uma criança dentro de nós para nosso próprio crescimento intelectual. É através da curiosidade nos deparamos com perguntas a serem respondidas na área estudada, e assim vamos mantendo acessa aquela chama do saber, pois iremos atrás das respostas certas até conseguí-las. E assim segue o ciclo do conhecimento.

O ciclo do conhecimento é aquele que sempre buscamos fazer perguntas e respondê-las, pois a cada resposta estamos buscando novos aprendizados. Para finalizar minhas palavras a você, aluno(a), espero que este seja apenas um começo na sua vida, mesmo com as dificuldades encontradas no nosso caminho não devemos parar nunca. Devemos sempre estar em contínuo movimento, pois o mundo está cada vez mais globalizado, e tem as ferramentas necessárias para auxiliar cada um de nós nas nossas vontades, uma delas é o conhecimento a distância.

Como disse Dalai Lama (1946), um dos grandes pensadores da humanidade, “devemos ser a mudança que queremos ser no mundo”. Eu finalizo meu conteúdo a vocês. Siga sempre evoluindo, não importam os meios e as dificuldades, siga sempre em frente que o seu momento de sucesso vai te surpreender.

Bons estudos!

Prof^a. Hozana Alves Ferreira Mendes





Guia de Soluções

Aula 1

1. O que é roteirização?

Podemos definir a roteirização como uma atividade de planejamento e organização das entregas em geral, sendo observados pontos de coleta ou entrega das cargas por meio de rotas programadas. É um processo no qual há auxílio de *softwares* com o intuito de programar e planejar rotas a serem seguidas pelos modais escolhidos para o transporte das mercadorias.

2. Qual é a importância da roteirização?

A roteirização envolve roteiros que devem ser cumpridos por veículos de uma frota objetivando a entrega ou aquisição de uma mercadoria. Sua importância se dá na execução dessas rotas de maneira precisa, pois o tempo na logística possui muito valor para os(as) empresários(as).

3. O que são *Incoterms*?

Incoterms são os Termos Internacionais do Comércio utilizados em um contrato de negociação e que surgiram com a finalidade de administrar os contratemplos que aconteciam durante a interpretação de um contrato internacional realizado entre exportadores(as) e importadores(as). Essas confusões eram encontradas, principalmente, nas despesas decorrentes da transportação e na responsabilidade de perdas e danos, além de toda a movimentação e estoque, quando necessários.

Desta maneira os *Incoterms* são cláusulas que determinam as responsabilidades do(a) importador(a) e do(a) exportador(a) sobre a mercadoria, no que diz respeito ao frete, seguro e transporte no processo da negociação como um todo.

4. Quais são os *Incoterms* e suas principais características?

EXW (Ex Works) - a mercadoria é colocada à disposição do(a) comprador(a) no estabelecimento do(a) vendedor(a), ou noutro local nomeado (fábrica, armazém etc.), sem estar pronta para exportação ou carregada em qualquer veículo de transporte.



FCA (Free Carrier) - o(a) vendedor(a) completa as suas obrigações quando entrega a mercadoria, pronta para a exportação, aos cuidados do transportador internacional indicado pelo(a) comprador(a), no local determinado.

FAS (Free Alongside Ship) - o(a) vendedor(a) completa as suas obrigações no momento em que coloca a mercadoria, pronta para exportação, ao lado do navio transportador, no porto de embarque designado (no cais ou em embarcações utilizadas para carregamento).

FOB (Free on Board) - o(a) vendedor(a) dá por concluídas as suas obrigações quando a mercadoria transpõe a amurada do navio (*ship's rail*) no porto de embarque indicado e, a partir daquele momento, o(a) comprador(a) assume todas as responsabilidades quanto a perdas e danos.

CFR (Costs and Freight) - o(a) vendedor(a) é responsável pelo pagamento dos custos necessários para colocar a mercadoria a bordo do navio, pelo pagamento do frete até o porto de destino designado e pelo despacho para exportação.

CIF (Costs Insurance and Freight) - além das responsabilidades inerentes ao *Incoterm* anterior, o(a) vendedor(a) deve pagar o prêmio de seguro do transporte principal.

CPT (Carriage Paid To...) - o(a) vendedor(a) contrata e paga o frete para levar as mercadorias ao local de destino designado, sendo responsável pelo despacho das mercadorias para exportação. A partir do momento em que as mercadorias são entregues à custódia do transportador, os riscos por perdas e danos são transferidos para o(a) comprador(a), assim como possíveis custos adicionais que possam incorrer.

CIP (Carriage and Insurance Paid to...) - as responsabilidades do(a) vendedor(a) são as mesmas descritas no CPT, acrescidas da contratação e pagamento do seguro até o destino.

DAP (Delivered At Place) - a responsabilidade do(a) vendedor(a) consiste em colocar a mercadoria à disposição do(a) comprador(a), pronta para ser descarregada, não tratando das formalidades para importação, no terminal de destino designado, ou noutro local combinado, assumindo os custos e riscos inerentes ao transporte até ao local de destino.



DAT (Delivered at Terminal) - o(a) vendedor(a) termina a sua responsabilidade quando coloca a mercadoria à disposição do(a) comprador(a), não tratando das formalidades para importação, no terminal de destino designado, assumindo os custos e riscos inerentes ao transporte até o porto de destino e com a descarga da mercadoria.

DDP (Delivered Duty Paid) - é o *Incoterm* que estabelece o maior grau de compromisso para o(a) vendedor(a), na medida em que o mesmo assume todos os riscos e custos relativos ao transporte e entrega da mercadoria no local de destino designado. O(a) vendedor(a) entrega a mercadoria ao(a) comprador(a), tratando das formalidades de importação, no local de destino designado.

Aula 2

1. O que é frete internacional?

Frete internacional é a quantia paga pelo transporte de produtos e mercadorias de um país com destino a outro país. O valor do frete está relacionado à quantidade de mercadorias e à distância que elas irão percorrer. Ou seja, é o valor que será pago na locação de meios para que sejam transportadas as mercadorias.

2. O que é seguro internacional?

O seguro internacional é a atividade que deverá encobrir todo o traslado da mercadoria embarcada. Abrangendo, porém o transporte até o local designado pelo(a) importador(a) até o embarque, o desembarque e a movimentação da mercadoria até a entrega final. Consiste no valor pago para que a mercadoria seja transportada com segura até o local de destino, assim se algum imprevisto acontecer à carga, a seguradora deverá devolver a mercadoria em dinheiro, já que a carga foi perdida.

3. O que é transporte internacional?

O transporte pode ser entendido como um deslocamento de cargas redigido e aceito pelas partes envolvidas através de um contrato. É o meio de condução utilizado no transporte das mercadorias.





4. Quais são os tipos de transporte?

Existem cinco tipos básicos de transportes: o ferroviário, o aeroviário, o aquaviário (marítimo e hidroviário), o rodoviário e o dutoviário. Destes, usaremos com maior frequência nas negociações internacionais quatro tipos principais: o rodoviário, o ferroviário, o marítimo e o aéreo.

Aula 3

1. O que são operadores logísticos?

Operadores logísticos são empresas que prestam serviços de movimentação física e fiscais, desde a matéria-prima até o ponto de consumo, utilizando tecnologia da informação e planejamento acrescentado ao seu leque de serviços.

2. De quantos tipos são as atividades dos operadores logísticos?

Os operadores logísticos atuam em duas frentes: a primeira é nas atividades básicas (transporte, armazenagem e estoques), e a segunda é a de gerenciamento de toda a cadeia logística.

3. Quais são as atividades básicas oferecidas pelos operadores logísticos?

As atividades básicas oferecidas pelos operadores logísticos são: transporte, armazenagem e estoques.

O transporte pode ser entendido como um deslocamento de cargas redigido e aceito pelas partes envolvidas através de um contrato. É muito importante para o andamento da cadeia logística de uma empresa, pois um perfeito sistema de transportes contribui para o aumento da competitividade e redução de preços.

A armazenagem pode ser entendida como um “conjunto de atividades relacionadas à função de abastecimento, a qual requer meios, métodos e técnicas adequadas, bem como instalações apropriadas, e que tem como propósito o recebimento, a estocagem e a distribuição dos materiais” (CASTIGLIONI, 2009).



Estoque pode ser entendido como “todo material ou bem mantido em uma organização”. Assim, a gestão de estoques é a atividade que engloba todas as ações que permitem garantir a qualidade correta, no tempo certo de cada item ao longo da cadeia produtiva.

4. Quais são as atividades gerenciais oferecidas pelos operadores logísticos?

Os operadores logísticos realizam atividades gerenciais com a finalidade de acompanhar os detalhes técnicos que abrangem todo o processo logístico. São elas:

- atividades específicas da administração de materiais;
- atividades da administração de materiais junto à manufatura;
- atividades da distribuição física junto à manufatura;
- atividades próprias da distribuição física;
- atividades da distribuição física junto ao(à) cliente do(a) fornecedor(a);
- atividades da distribuição física junto ao(à) consumidor(a).

Aula 4

1. Qual é a importância dos transportes na roteirização internacional?

A roteirização torna semelhante o mercado interno com o mercado externo. Na roteirização do mercado interno podemos contar com *softwares* que fazem todo o planejamento e controle da rota. Já no mercado externo, podemos contratar as partes envolvidas (seguro, frete e transporte) separadamente, ou contratar uma terceira empresa para realizar esses processos. Essas empresas são chamadas de despachantes e operadores logísticos. O transporte pode ser entendido como um deslocamento de cargas redigido e aceito pelas partes envolvidas através de um contrato. É muito importante para o andamento da cadeia logística de uma empresa, pois um perfeito sistema de transportes contribui para o aumento da competitividade e para a redução de preços.





2. Quais tipos de transporte o Brasil oferece?

O Brasil oferece cinco tipos básicos de transportes:

- Ferroviário – é aquele em que se usam os trilhos e os trens para o transporte tanto de pessoas quanto de cargas;
- Aeroviário – é aquele em que se usam como vias o ar e os aviões para o transporte tanto de pessoas quanto de cargas;
- Aquaviário - é aquele em que usam como vias as águas, tanto o mar como rios e lagos. Quando se utiliza o mar ou os oceanos, os transportes são classificados como marítimos. Quando se utilizam os lagos (lacustre) e rios (fluvial) que separam estados e países, são denominados hidroviários;
- Rodoviário – é aquele em que se usam como vias as estradas. Carros e caminhões servem para o transporte tanto de pessoas quanto de cargas;
- Dutoviário – é aquele em que se usam os dutos como vias de transporte de cargas, que são especificamente a granel.

3. Quais são os tipos mais utilizados nas negociações?

Dos transportes que o país oferece, são usados com maior frequência nas negociações internacionais quatro tipos principais de transportes: o rodoviário, o ferroviário, o marítimo e o aéreo.

4. Quais as classificações de transportes existentes ao se utilizar uma rota?

Segundo Castiglioni (2009, p.112), os transportes podem ser classificados como:

- Modais ou unimodais – formas que envolvem apenas uma modalidade;
- Intermodais – envolvem mais de uma modalidade e, para cada trecho ou modal, realiza-se um contrato;
- Multimodais – formas de transporte que envolvem mais de uma modalidade, porém regidas por um único contrato;



- Segmentadas – envolvem vários contratos para diversos modais;
- Sucessivos – no caso desses transportes, a mercadoria, para alcançar o destino final, necessita de transbordo em veículo da mesma modalidade de transporte. É regida por um único contrato.

Referências

ABML. **Conceito de operador logístico**. Publicado em: 1999. Disponível em: <<http://www.abml.org.br/website/downloads/conceitoDoOperadorLogistico.pdf>>. Acesso em: jun. 2012.

ALGAR AVIATION. Blog do Piloto. **Céu de brigadeiro para a carga**. Publicado em: 05 jun. 2011. Disponível em: <<http://algaraviation.com.br/blog/?p=422>>. Acesso em: jun. 2012.

AMORA, Antônio Soares. **Minidicionário Soares Amora da Língua Portuguesa**. 6. Ed. São Paulo: Saraiva, 1999.

ASPENCARGO. **Transporte rodoviário**. Disponível em: <<http://www.aspencargo.com.br/transporte.htm>>. Acesso em: jun. 2012.

ATLANTA ADUANEIRAS. **Termos Internacionais do Comércio**. Disponível em: <<http://www.atlantaaduaneira.com.br/incoterms.html>>. Acesso em: jun. 2012.

AVIAÇÃO EM NOTÍCIA. **2.700 novas rotas aéreas em 2011**. Publicado em 20 jan. 2011. Disponível em: <<http://aviacaoemnoticia.blogspot.com.br/2011/01/2700-novas-rotas-aereas-em-2011.html>>. Acesso em: jun. 2012.

BANDEIRA, Denise Lindstrom; BECKER, João Luiz; BORENSTEIN, Denis. **Sistema para distribuição integrada de contêineres cheios e vazios**. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-65132008000300004>. Acesso em: jun. 2012.

BRASCOMEX. **Incoterms 2010 – versão atualizada**. Disponível em: <<http://blog.brascomexgroup.com/wp-content/uploads/2010/11/INCOTERMS-01.jpg>>. Acesso em: jun. 2012.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Site do Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: jun. 2012.

CASTIGLIONI, José Antonio de Mattos. **Logística operacional: guia prático**. 2. Ed. São Paulo: Érica, 2009.

CAZANTI, Jaqueline; OLIVEIRA, Paulo Alexandre; SILVA, Silvana Mendes. **Transporte internacional**. Maringá Management. Disponível em: <<http://www.maringamanagement.com.br/novo/index.php/ojs/article/viewFile/76/41>>. Acesso em: jun. 2012.



CUNHA, C.B. (1997) Uma contribuição para o problema de roteirização de veículos com restrições operacionais. São Paulo: EPUSP, Departamento de Engenharia de Transportes. 222p. (Tese de Doutorado). In CUNHA, Claudio Barbieri. **Aspectos práticos da aplicação de modelos de roteirização de veículos a problemas reais**. Departamento de Engenharia de Transportes. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Disponível em: <http://sites.poli.usp.br/ptr/ptr/docentes/cbcunha/files/roteirizacao_aspectos_praticos_CBC.pdf>. Acesso em: set. 2012.

DAVID, Pierre A.; STEWART, Richard **D. Logística internacional**. Tradução de Laís Andrade. Revisão técnica: Joaquim José Correia Assunção Junior, Carlos Francisco Simões Gomes. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

ENERGIA EFICIENTE. **Navios: da poesia ao desastre**. Publicado em: 01 Fev. 2010. Disponível em: <<http://www.energiaeficiente.com.br/2010/02/page/2/>>. Acesso em: jun. 2012.

FEAT. **Feat transportes internacionais**. Disponível em: <http://www.sdbrazil.com/system/gg_feat_por/article.asp?codigo=1>. Acesso em: jun. 2012.

FIEC. **CIN/CE realiza curso sobre transporte marítimo de cargas**. Publicado em: 21 Maio 2012. Disponível em: <http://www.fiec.org.br/portalv2/sites/fiec-onlinev2/home.php?st=exibeConteudo&conteudo_id=53550>. Acesso em: jun. 2012.

GEOMUNDO. **Reflexões sobre os meios de transportes no Brasil**. Disponível em: <<http://www.geomundo.com.br/geografia-30208.htm>>. Acesso em: jun. 2012.

GLOBAIA.ORG. **Global transportation system**. Disponível em: <<http://globaia.org/en/anthropocene/gts.jpg>>. Acesso em: jun. 2012.

LUIZA, Anna. **Tipos de Transportes**. Transportes. Publicado em: 23 Nov. 2010. Disponível em: <<http://tipos-de-transporte.blogspot.com.br/>>. Acesso em: jun. 2012.

MACEDOSUL. **Soluções de seguro internacionais**. <http://www.macedosul.com.br/seguros_internacional.php>. Acesso em: jun. 2012.

MDIC. **Aprendendo a exportar**. Disponível em: <<http://www.aprendendoaexportar.gov.br/inicial/index.htm>>. Acesso em: jun. 2012.

ODONEBELLINE. **Principais portos brasileiros**. Disponível em: <http://odonebelline.zip.net/arch2010-10-17_2010-10-23.html>. Acesso em: jun. 2012.





RIBEIRO, Romeu Arthur. **Logística como um fator de competitividade**. Adcontar, Belém, v. 2, nº 1, p. 7-10, maio 2001. Disponível em: <<http://www.nead.unama.br/bibliotecavirtual/revista/adcontar/pdf/adcontar22art17.pdf>>. Acesso em: set. 2012.

SCHUALM. **Seguro internacional**. Disponível em: <<http://www.schualm.com.br/16fipe.htm>>. Acesso em: jul. 2012.

SILVA, Luiz Augusto Tagliacollo. **Logística no comércio exterior**. 2. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

TRANSBER. **Operadores logísticos**. Disponível em: <<http://www.transberperu.com/es/index.asp>>. Acesso em: jun. 2012.

TREVIA, Carlos Frederico; REIS, Samira Dias. **Estratégia de contratação de operadores Logísticos**. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://logistica-total.com.br/files/articles/2a180ef57e7603ae3ceb7dcb5dacb1c2.pdf>>. Acesso em: jun. 2012.

ZWA/BLOG. Logística no e-commerce. Disponível em: <<http://www.zwatecnologia.com.br/blog/logistica-no-e-commerce/>>. Acesso em: jun. 2012.

Obras Consultadas

AICEP GLOBAL PARQUES. **Acessibilidades**. Disponível em: <<http://www.globalparques.pt/pt/parques-empresariais/zils/a-zils-global-parques/ acessibilidades>>. Acesso em: jun. 2012.

BORDO LIVRE. **Rotas marítimas**. Disponível em: <http://www.comm-pt.org/bordolivre/jan_fev2005/pag2_jan_fev2005.htm>. Acesso em: jun. 2012.

FIORDE. **Frete internacional**. Disponível em: <<http://www.fiorde.com.br/wordpress/frete-internacional>>. Acesso em: jun. 2012.

LOGÍSTICA: Otimize sua produção. **Operadores logísticos**. Disponível em: <<http://logistica-estoque.blogspot.com.br/2011/03/operadores-logisticos-psls.html>>. Acesso em: jun. 2012.

MELO, Henrique. De outra maneira. **Piratas nas costas da Somália – um ato justificável?** Disponível em: <<http://www.deoutramaneira.com/piratas.php>>. Acesso em: jun. 2012.



PORTOPÉDIA. **Frete internacional**. Disponível em: <http://www.portogente.com.br/portopedia/Frete_Internacional/>. Acesso em: jun. 2012.

RFLOG. **Frete internacional**. Disponível em: <http://www.rflog.net/?page_id=81>. Acesso em: jun. 2012.

TÉCNICO DE LOGÍSTICA. **Malha ferroviária**. Disponível em: <<http://tcnicodelogstica.blogspot.com.br/2011/05/malha-ferroviaria.html>>. Acesso em: jun. 2012.

Bibliografia Básica

CASTIGLIONI, José Antonio de Mattos. **Logística operacional**: guia prático. 2. Ed. São Paulo: Érica, 2009.

DAVID, Pierre A.; STEWART, Richard D. **Logística internacional**. Tradução de Laís Andrade. Revisão técnica: Joaquim José Correia Assunção Junior, Carlos Francisco Simões Gomes. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

SILVA, Luiz Augusto Tagliacollo. **Logística no comércio exterior**. 2. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.



Currículo da Professora-autora



Hozana Alves Ferreira Mendes – Graduada em Relações Internacionais pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás em 2008. Possui também diversos cursos de extensão na área de língua inglesa e um treinamento de exportação para agente de comércio exterior. Estagiou durante seu período acadêmico na empresa júnior da universidade e para a Secretaria de Indústria e Comércio do estado de Goiás.

Profissionalmente, atuou no ensino técnico profissionalizante do Centro de Educação Profissional de Anápolis (CEPA), ministrando as disciplinas de Logística Internacional e Aduaneira, para alunos do Curso Técnico em Logística Empresarial, e Metodologia para o Trabalho Científico, para os alunos do Curso Técnico em Informática para Internet. Também foi orientadora de Trabalhos de Conclusão de Curso para alunos do Curso de Secretariado.

Exerceu a função de auxiliar administrativo em empresa de grande porte na Bahia e em algumas empresas de pequeno porte na cidade de Anápolis. Atuou, ainda, como auxiliar administrativo, professora presencial e coordenadora pedagógica dos cursos Técnicos em Secretariado, Informática, Logística e Química, e de Formação Inicial e Continuada (FIC) no Centro de Educação Profissional de Anápolis - CEPA.

