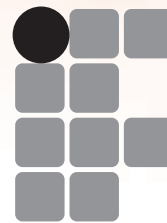




·rede
e-Tec
Brasil

Logística Internacional e Aduaneira

Airton Neubauer Filho



**INSTITUTO FEDERAL
PARANÁ**
Educação à Distância

**Curitiba-PR
2013**

Presidência da República Federativa do Brasil
Ministério da Educação
Secretaria de Educação Profissional e Tecnológica

© INSTITUTO FEDERAL DO PARANÁ – EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA

Este Caderno foi elaborado pelo Instituto Federal do Paraná para a rede e-Tec Brasil.

Prof. Irineu Mario Colombo
Reitor

Prof. Joelson Juk
Chefe de Gabinete

Prof. Ezequiel Westphal
Pró-Reitor de Ensino – PROENS

Gilmar José Ferreira dos Santos
Pró-Reitor de Administração – PROAD

Prof. Silvestre Labiak
Pró-Reitor de Extensão, Pesquisa e Inovação – PROEPI

Neide Alves
Pró-Reitor de Gestão de Pessoas – PROGEPE

Bruno Pereira Faraco
Pró-Reitor de Planejamento e Desenvolvimento Institucional – PROPLAN

Prof. Marcelo Camilo Pedra
Diretor Geral do Câmpus EaD

Prof. Célio Alves Tibes Junior
Diretor de Ensino, Pesquisa e Extensão – DEPE/EaD
Coordenador Geral da Rede e-Tec Brasil – IFPR

Thiago da Costa Florencio
Diretor Substituto de Planejamento e Administração do Câmpus EaD

Prof.^a Patrícia de Souza Machado
Coordenadora de Ensino Médio e Técnico do Câmpus EaD

Prof. Adriano Stadler
Coordenador do Curso

Francklin de Sá Lima
Tatiane Gonçalves
Assistentes Pedagógicas

Prof.^a Ester dos Santos Oliveira
Coordenadora de Design Instrucional

Prof.^a Sheila Cristina Mocellin
Lídia Emi Ogura Fujikawa
Karina Quadrado
Designers Instrucionais

Sílvia Kasprzak
Iara Penkal
Revisores Editoriais

Viviane Motim
Diagramador

Thaís Socher
Revisor

e-Tec/MEC
Projeto Gráfico

Catálogo na fonte pela Biblioteca do Instituto Federal do Paraná

N4771 Neubauer Filho, Airton
Logística internacional e aduaneira / Airton Neubauer
Filho. – Curitiba: Instituto Federal do Paraná, 2013.
112 p. : il. col.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-85-8299-004-9

1. Logística empresarial. 2. Comércio internacional. II. Título

CDD 658.78
20. ed

Apresentação e-Tec Brasil

Prezado estudante,

Bem-vindo 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 o 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 promover o fortalecimento da formação de jovens moradores de regiões distantes, geograficamente 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 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 educação técnica, – é 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
Novembro de 2011

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: sempre que se desejar que os estudantes desenvolvam atividades empregando diferentes mídias: vídeos, filmes, jornais, ambiente AVEA e outras.



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.



Sumário

Palavra do professor-autor	11
Aula 1 – Globalização: Histórico e elementos	13
1.1 Histórico da globalização.....	13
1.2 A função logística.....	15
1.3 A logística internacional.....	16
Aula 2 – Gestão da logística internacional	19
2.1 Sistemas logísticos internacionais.....	19
2.2 Gestão da logística global.....	20
Aula 3 – Cadeia de suprimentos e internacionalização	23
3.1 Componentes da cadeia de suprimentos internacional.....	23
3.2 A cadeia de suprimentos e os seus subprocessos.....	24
Aula 4 – Função tecnologia no comércio exterior	27
4.1 Importância da tecnologia na internacionalização.....	27
4.2 Utilização racional da tecnologia.....	28
Aula 5 – Fator tempo na internacionalização	31
5.1 O fator tempo e a logística internacional.....	31
5.2 Ciclo de importação e logística internacional.....	31
Aula 6 – Fluxo produtivo e o comércio exterior	35
6.1 Indicadores de produção.....	35
6.2 Indicadores de processos logísticos.....	36
Aula 7 - Importação: procedimentos e cuidados	39
7.1 Estágios de negociação de importação.....	39
7.2 Histórico e procedimentos.....	40
7.3 Desempenho das importações no Brasil.....	41
Aula 8 – Exportação: procedimentos e particularidades	43
8.1 Procedimentos específicos da exportação.....	43
8.2 Passo a passo na exportação.....	44

Aula 9 – Modal marítimo e fluvial no comércio exterior	47
9.1 Constituição do transporte marítimo.....	47
9.2 Características do modal marítimo e fluvial.....	48
Aula 10 – Modal aéreo	51
10.1 Constituição do transporte aéreo.....	51
10.2 Características do modal aéreo.....	52
Aula 11 – Modal rodoviário	55
11.1 Constituição do transporte rodoviário.....	55
11.2 Características da modalidade rodoviária.....	56
Aula 12 – Acondicionamento de carga	59
12.1 A função armazenagem.....	59
12.2 Características dos armazéns.....	61
Aula 13 – Câmbios e seguros	63
13.1 Características do câmbio.....	63
13.2 Seguros internacionais.....	64
Aula 14 – Operadores logísticos	65
14.1 Função dos operadores logísticos.....	65
14.2 Indicadores logísticos dos operadores.....	66
Aula 15 – Incoterms	69
15.1 Denominação e funções dos incoterms.....	69
15.2 Variações das Incoterms.....	70
Aula 16 – Aduana e legislação aduaneira	73
16.1 Constituição de uma aduana.....	73
16.2 Legislação aduaneira no Brasil.....	74
Aula 17 – Determinação de custos na importação	77
17.1 Incidência de impostos na importação.....	77
17.2 Custos na importação.....	78
Aula 18 – Determinação de custos na exportação	81
18.1 Procedimentos de custos para a exportação.....	81
18.2 Impostos incidentes na exportação.....	82

Aula 19 – Marketing internacional	83
19.1 Procedimentos do marketing e internacionalização.....	83
19.2 As barreiras do marketing internacional.....	84
Aula 20 – Análise da logística estratégica e a negociação internacional	87
20.1 Variáveis estratégicas e a logística internacional.....	87
20.2 Conhecimento e habilidades do negociador internacional.....	88
Referências	91
Atividades autoinstrutivas	95
Currículo do professor-autor	111



Palavra do professor-autor

No contexto atual, as empresas brasileiras e estrangeiras estão cada vez mais atentas à dinâmica dos procedimentos de compra e venda, logística de suprimentos e de tecnologia. O sistema em questão é complexo e requer o desenvolvimento de habilidades específicas, dentre as quais se destaca a importância de tomar decisões corretas em relação às suas compras e vendas internacionais. Trata-se, portanto, de um conjunto de fatores a serem considerados de forma simultânea para a obtenção de resultados, em relação à logística e aos procedimentos aduaneiros legais.

A logística internacional assume cada vez mais importância para o país, e apresenta um universo diversificado de profissões, como engenharias, logística, administração, além de outras, de forma terciária. Um profissional com estas especialidades será muito valorizado em um futuro próximo.

As atividades de aprendizagem são importantes para a fixação e o entendimento das variações de conhecimento, que são muito úteis para o desenvolvimento acadêmico do aluno. Com estas dicas, temos certeza de que poderemos realizar um excelente trabalho neste mundo excepcional da logística internacional e aduaneira.

Professor Airton Neubauer Filho



Aula 1 – Globalização: Histórico e elementos

O objetivo desta primeira aula é identificar o histórico dos elementos que compõem o contexto global de comércio de produtos e serviços, mais conhecido como globalização.

Você terá a oportunidade de identificar a principal ferramenta do comércio internacional – a logística de produtos e serviços – a partir dos conceitos estabelecidos nesta aula.

1.1 Histórico da globalização

O termo globalização nos traz uma conotação de envolvimento global, ou seja, o sentido de negociação global, histórico da globalização moderna. De acordo com o *site* Brasil Escola, acesso 24.05.2013: “Se buscarmos um ponto de partida para o processo de globalização, podemos destacar o advento das Grandes Navegações, quando ocorreu um incremento do comércio entre as mais diferentes partes do globo.

O mundo atual está dividido em aproximadamente 200 países, mas você sabia que somente uma pequena parcela tem relações de comércio com países que importam e exportam muitos produtos?

Apesar de alguns países já exercerem a atividade de compra e venda além das suas fronteiras há anos, outros, como a Coreia do Norte, por exemplo, quase que não possuem relações de troca com o mercado externo por conta de um boicote internacional, ou seja, estes países têm relações cortadas comercialmente com o mundo.



Figura 1.1: Logística internacional.

Fonte: Imagem cortesia de Nirots / FreeDigitalPhotos.net.



Podemos conhecer mais sobre esse assunto acessando o *link* <http://www.portalsaofrancisco.com.br/alfa/globalizacao/globalizacao.php>. Você encontrará informações mais detalhadas sobre o conceito de globalização, bem como suas características e importância.

Com a criação de grandes navios, sistemas de comunicação e serviços especializados, as distâncias ficaram menores para a comercialização entre as nações.

De acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (2012), a globalização intensa e o avanço constante da tecnologia permitiram a comunicação imediata entre as mais diversas regiões do planeta, possibilitando negócios internacionais.

Com isso, o ideal de comercialização internacional acelerou sua base na troca de bens e serviços entre os países, considerando suas especialidades. Por exemplo, o Brasil possui especialidade no setor do agronegócio, ou seja, produz com tecnologia a soja, o milho, além de produtos animais, como os provenientes de bovinos, aves e suínos. Parte dessa produção é comercializada com outros países, ou seja, é exportado.

Você sabia?

O Brasil é o terceiro maior produtor mundial de milho, totalizando 53,2 milhões de toneladas na safra 2009-2010. A primeira ideia é o cultivo do grão para atender ao consumo na mesa dos brasileiros, mas essa é a parte menor da produção. O principal destino da safra são as indústrias de rações para animais.

[...]O Brasil está entre os países que terão aumento significativo das exportações de milho, ao lado da Argentina. O crescimento será obtido por meio de ganhos de produtividade.

Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/vegetal/culturas/milho>>. Acesso em: 3 abr. 2013.

O Brasil iniciou seu processo de internacionalização a partir da década de 1990, como afirma Schneider (2002, p. 1):

Com a abertura da economia, o Brasil vem passando por grandes transformações, caracterizadas por um ambiente altamente concorrencial e de acelerada evolução tecnológica. Cada vez mais, as empresas devem estar preparadas para fazer frente à crescente competição imposta pela globalização da economia e pelas pressões dos mercados internacionais. Um dos grandes benefícios advindos desse processo é a possibilidade de conquista de novos mercados, antes não acessados.

Por outro lado, ainda precisamos comprar produtos e serviços que são necessários, mas que não possuímos condições de produzir, como os de tecnologia de ponta, tais como eletrônicos ou equipamentos sofisticados de medicina, pesquisa em diversas áreas, entre outros.

Os resultados esperados na comercialização internacional são os da **balança comercial** com superávit. As mudanças globais apresentam oportunidades e vantagens para as empresas mais preparadas, sobretudo com informações provenientes dos processos estáveis, bem como da melhor opção de ciclo produtivo de importação e de exportação. Mas, como isso acontece? Vamos observar a figura 1.2.



Figura 1.2: Globalização.

Fonte: Martel e Vieira (2010).

No diagrama é possível ver que existem fatores diretos influenciando a globalização. Cada um deles, como os custos globais, as variações de câmbio, as políticas de abertura de mercado, as forças dos países de primeiro mundo ou de grandes organizações, bem como a tecnologia, determinam a dinâmica da globalização.

1.2 A função logística

Christopher (1997, p. 92) considera a logística como um processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatas), por meio da organização e seus canais de marketing, a fim de poder maximizar a lucratividade presente e futura a partir da aplicação dos conceitos da economia de custos em relação aos seus pedidos. E como podemos identificar os fluxos logísticos? Vamos observar a figura 1.3.

A-Z

A **balança comercial** com superávit compreende a diferença entre o que foi exportado por um país e suas importações. Quando o volume de importações é menor, o saldo é positivo, e vice-versa. Exemplo: se durante o ano um país exportou 100 bilhões de dólares e importou 80 bilhões de dólares, obteve saldo positivo de 20 bilhões de dólares em sua balança comercial.



Para mais informações sobre o tema sugere-se a leitura do livro **Sem Fronteiras**, de 2002, escrito por Helson Braga e Guilherme Froner, da editora Aduaneiras. No capítulo 3 dessa obra você vai conhecer mais profundamente todas as variáveis do mercado externo, bem como o processo de inovação e o seu compromisso com a sustentabilidade.

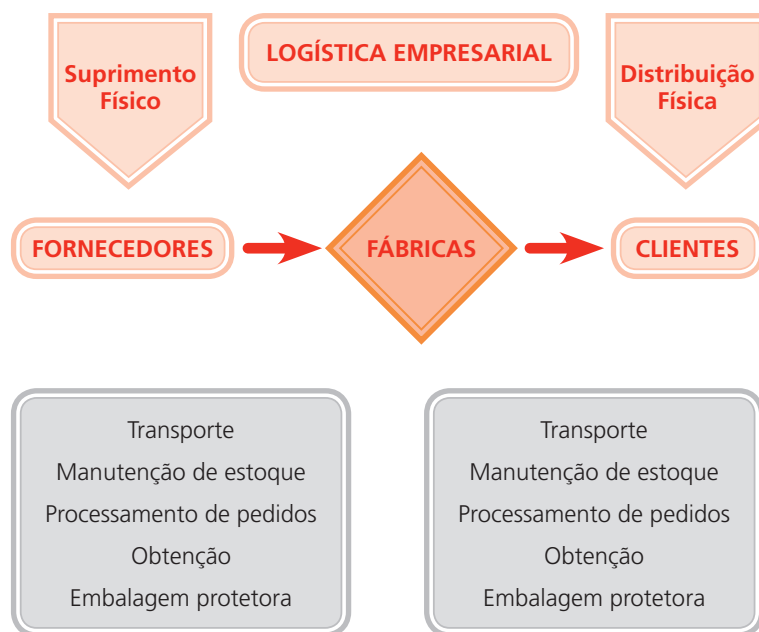


Figura 1.3: Logística empresarial.

Fonte: Christopher (1997).



Para saber mais sobre a relação da logística com o mercado externo, você pode acessar a página da internet para consultar o livro **Logística aduaneira**, no qual você poderá aprofundar o seu aprendizado sobre os trâmites que envolvem a logística internacional: http://www.aduaneiras.com.br/noticias/artigos/artigos_texto.asp?access=2&busca=Log%EDstica+internacional&ID=24320733



Cadeia de fluxos de procedimentos é o nome dado a um conjunto de procedimentos específicos para que um produto possa ir de um país para outro. Exemplo: transporte até o porto, aduana, embarque, trânsito, chegada ao exterior.

De acordo com a figura 1.3, podemos identificar o contexto da logística, desde a fabricação até a chegada nos clientes, passando pelos principais elementos que compõem os fluxos logísticos. O processo se estabelece da seguinte maneira: suprimentos abastecem a fábrica, que desenvolve produtos, que vão atingir os clientes. Paralelamente a isso estão os agentes que compõem a cadeia logística, tais como o transporte, a manutenção do estoque, o processamento de pedidos, a obtenção e as embalagens.

1.3 A logística internacional

A logística é uma ferramenta fundamental para a realização do comércio exterior, seja na importação ou na exportação. Na verdade, é uma **cadeia de fluxos de procedimentos** utilizada na globalização. A diferença é o tamanho do fluxo de processos.

Ao mesmo tempo em que uma empresa produz no mercado interno e encerra o seu ciclo produtivo quando efetua sua venda e realiza um novo pedido; no comércio exterior, um produto ou serviço é produzido aqui e utilizado em outro país ou produzido em outro país e utilizado aqui – esse processo entre exportador e importador envolve agentes específicos e passa por diversos componentes, os quais serão estudados nas próximas aulas.

Resumo

Nessa aula pudemos observar o contexto global e a caracterização do mercado externo. Compreendemos a importância da logística no mercado internacional e a atual dependência dos países em participar do mercado global. Por fim, vimos a importância da logística internacional como ferramenta estratégica das empresas.

Atividades de aprendizagem

- Em sua opinião, qual seriam as principais relações da logística com o mercado exterior, considerando o processo produtivo e a comercialização?





Aula 2 – Gestão da logística internacional

Nesta aula você poderá identificar os sistemas logísticos e compreender a importância da gestão focada no comércio exterior, estabelecendo o conceito de logística internacional, através do processo de gestão de procedimentos internacionais. A partir dos conceitos estabelecidos nesta aula, você poderá conhecer o funcionamento da gestão global e de seus sistemas específicos. Vamos saber mais?

Os sistemas logísticos globais buscam identificar o melhor caminho a percorrer em relação aos trâmites de comércio exterior, bem como utilizam as informações e experiências por meio da gestão eficiente do contexto de comercialização internacional.

2.1 Sistemas logísticos internacionais

A gestão logística é caracterizada por uma grande capacidade de compreensão das pessoas envolvidas com esse fim. Um sistema logístico compreende um poder de decisão baseado em informações precisas e rápidas. Em relação à **cadeia internacional de produtos**, o fluxo de materiais é importante, pois cada passo deve ser dimensionado de forma planejada e organizada, considerando todas as variáveis que podem desviar o foco.

Mas, como podemos identificar essa cadeia? Observe a figura 2.1.

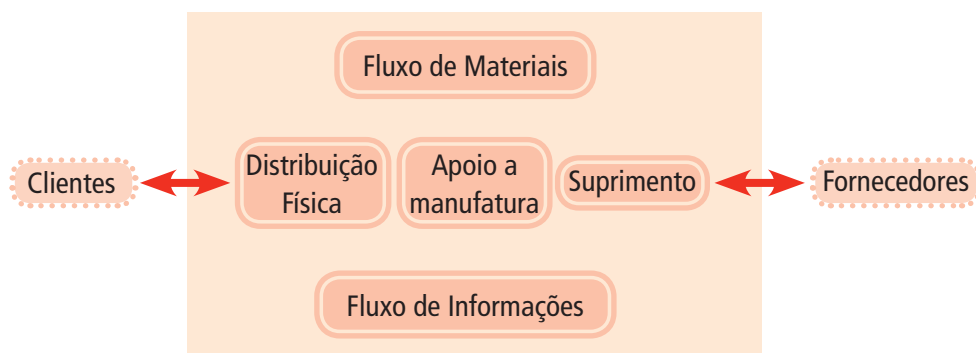


Figura 2.1: A integração da Logística.

Fonte: Bowersox e Closs (2001, p. 44).

A-Z

Cadeia internacional de produtos

compreendem todas as etapas desde a produção, transporte ao porto, aduana no país de origem, frete internacional, aduana no país de destino, até a chegada ao barracão.

Na figura 2.1, é possível observar os principais componentes que compõem um ciclo produtivo (retângulo azul). Todos interagem de forma cíclica e integrada para haver sintonia entre clientes e fornecedores e para que se tornem indicadores de eficiência em relação aos componentes compreendidos entre os clientes e fornecedores.

De fato, como afirmam Bowersox e Closs (2001), para ser eficaz no ambiente competitivo, a empresa deve expandir sua abordagem integrada de logística com a incorporação de clientes e fornecedores.

As empresas brasileiras têm sua capacidade produtiva e de distribuição de produtos prejudicada, sobretudo pela falta de investimentos em infraestrutura, além da dificuldade da busca de fornecedores no exterior. Também sofrem com a concorrência de grandes empresas solidificadas, em âmbito nacional e internacional.

Por isso, as empresas brasileiras enfrentam dificuldades para estabelecer eficiência em relação ao fluxo de produtos, sobretudo para sanar os problemas de logística, tal como a determinação do fluxo logístico mais adequado às necessidades de sua empresa, no que se refere ao dinâmico mercado internacional, que implica na constante adequação dos seus processos de reengenharia logística – este fator acaba sendo um relevante ponto de referência para a tomada de decisões estratégicas.

2.2 Gestão da logística global

O contexto globalizado e seus processos de produção possuem uma dinâmica positiva, considerando a tecnologia mundial, novos produtos, novas marcas e a necessidade de volume e venda, quando se trata de gestão de logística global, Isso leva ao surgimento de uma demanda de produtos e à identificação de informações essenciais para a redução de custos e tempo na obtenção de maior fluxo de produtos.

Christopher (1997) considera a gestão logística como um conjunto de atividades agrupadas em quatro grandes etapas da cadeia de valor de uma empresa, quanto aos seus indicadores para a gestão logística:

- **Gestão da logística de abastecimento** – envolve todas as atividades até a entrada das mercadorias compradas na empresa, tais como o planejamento de compras, que depende do planejamento dos níveis de

estoque adequados; e a emissão de documentação para efetivação de compra, transporte e abastecimento, recebimento e conferência, estocagem das mercadorias compradas e importação.

- **Gestão de estocagem** – trata-se de todas as atividades de manuseio dos produtos acabados manufaturados pela empresa até a expedição para seus clientes. Fazem parte dessa etapa a estocagem de produtos acabados, o planejamento dos níveis de estoque desejados, a preparação de pedidos, a embalagem, a etiquetagem e a preparação de promoções e expedição.
- **Administração de pedidos, atendimento ao cliente, crédito e cobrança** – envolve as atividades de relacionamento com clientes, desde a gestão dos pedidos até a cobrança. Suas principais atividades são a gestão dos pedidos dos clientes, a análise do crédito, a emissão da documentação de entrega, o faturamento e a gestão da cobrança.
- **Gestão da distribuição** – abrange desde expedição até a entrega e aceitação dos produtos pelos clientes da empresa. Tem como principais atividades o transporte de transferência, o transporte de distribuição, o transporte de retorno, também chamado de logística reversa, o rastreamento de embarque e das cargas, bem como a exportação.

Mas, como podemos identificar os principais pontos a serem analisados? Observe a figura 2.2:

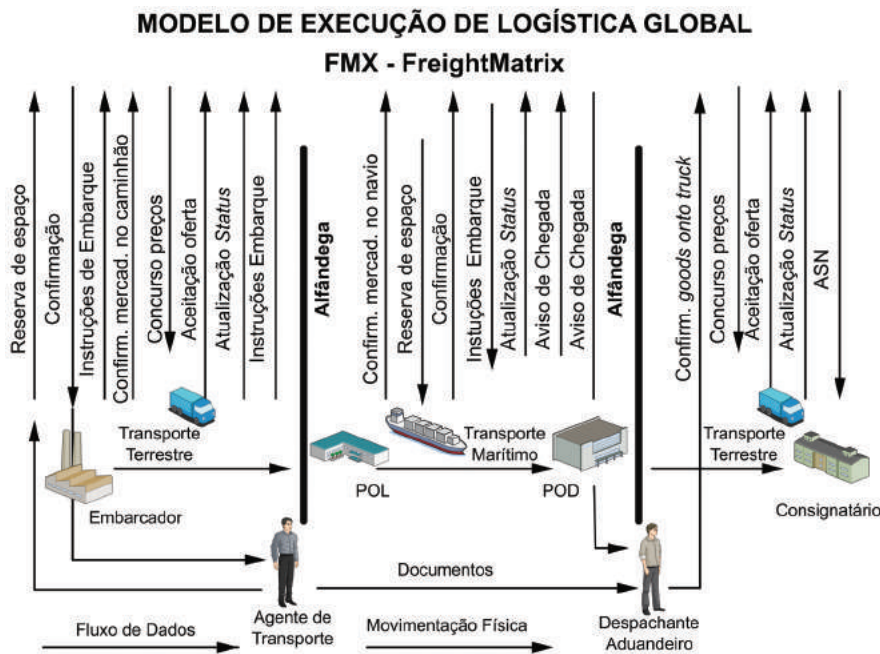


Figura 2.2 Modelo de execução da logística global.

Fonte: Campos (2010).



Para mais informações sobre a logística de abastecimento e estocagem, sugere-se a leitura do livro **Supply Chain: uma visão gerencial**, do professor Luiz Fernando R. de Campos, publicado pela editora Ibpx. Nesse livro você poderá conhecer as variações de complexidade entre as formas de estabelecer uma gestão logística na cadeia de suprimentos em diferentes segmentos de atuação.

Na figura 2.2, é possível verificar os principais pontos de análise para a determinação da eficiência da gestão, desde o embarcador até o consignatário, passando pelas alfândegas (aduanas), compondo todas as principais etapas de fluxo e gestão logística.

Resumo

Nessa aula pudemos observar a complexidade da cadeia logística e da importância da correta decisão sobre cada uma dessas etapas de comercialização



Atividades de aprendizagem

- Em sua opinião, quais seriam as habilidades requeridas ao gestor de fluxos logísticos globais para a eficiência no contexto internacional?



Para saber mais sobre a gestão logística e seus procedimentos internacionais, acesse a página www.exportmanager.com.br para consultar livros importantes que tratam desse assunto. Neste site você poderá encontrar também cursos *on-line*, como Assistente de comércio exterior e Global trader, que podem aprimorar e aprofundar seu conhecimento para crescer nesse campo de atuação.

Aula 3 – Cadeia de suprimentos e internacionalização

O objetivo desta aula é estabelecer a compreensão do conceito de cadeia de suprimentos e sua extensão no que diz respeito à comercialização internacional. Você também poderá identificar os elementos que compõem a gestão eficaz da cadeia de suprimentos no Brasil e no exterior.

A partir dos componentes propostos nessa aula, você poderá conhecer o funcionamento da gestão da cadeia de suprimentos e seus efeitos sobre as decisões. Vamos saber mais?

3.1 Componentes da cadeia de suprimentos internacional

O objetivo dos componentes da cadeia de suprimentos internacional e sua respectiva gestão é identificar, avaliar e criar um sistema de tomada de decisão para obtenção de resultados logísticos no comércio exterior.

O conceito de cadeia de suprimentos é o caminho pelo qual o produto passa para chegar ao seu destino. Também chamada de *supply chain*, é um dos mais importantes conceitos para a função logística internacional, visto que essa função torna-se ainda mais complexa, pois essa cadeia compreende um produto que é fabricado em um país, com todas as suas particularidades de origem, até ser consumido em outro país distante, com suas particularidades de cadeia de suprimentos. Mas, como isso acontece? Veja a figura 3.1.

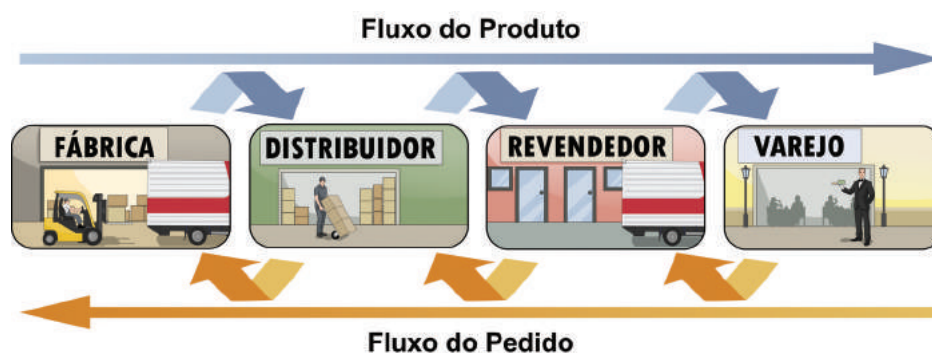


Figura 3.1 Fluxo do produto e de pedidos.

Fonte: Adaptado de Instituto de Engenharia e Gestão. Elaborado pelo IFPR.

A figura 3.1 demonstra o fluxo de suprimentos desde a fábrica até o varejo. Na cadeia internacional, entre o distribuidor, temos a aduana e o afretamento internacional.

De acordo com Soares (2004), algumas características específicas determinam a geração da cadeia de suprimentos:

- Quando a mercadoria é transportada entre fronteiras de diferentes países, como resultado de um negócio, ela está, na realidade, diante não só de um processo logístico, mas de uma cadeia de suprimentos logística que se inicia com a produção do bem e termina no momento de sua utilização em outro país;
- Quando a mercadoria é transportada além das fronteiras nacionais, ela está, invariavelmente, sujeita a um meio ambiente político, cultural, social e econômico diferente, que deve ser analisado como fator de planejamento, prevendo as possibilidades e variáveis.

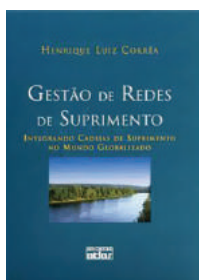
3.2 A cadeia de suprimentos e os seus subprocessos

A cadeia de suprimentos é formada por subprocessos ou subdivisões que compõem o sistema. São fatores relacionados ao ambiente externo, à movimentação constante deste mercado, fazendo com que as empresas dependam de adaptação contínua de sua cadeia.

São exemplos as alterações de preço dos fretes internacionais ou as alterações de câmbio, que, conta desta dinâmica que influencia diretamente a cadeia de suprimentos, exige que sejam tomadas decisões sobre troca de afretamentos ou mudança do tipo de produto a ser comercializado. .

Silva (2004) destaca o ambiente externo de qualquer empresa como um fator que pressiona constantemente as organizações a se adaptarem ao meio em busca de agilidade para manter-se no mercado. Em uma cadeia de suprimentos internacional, os fatores de interferência são muito relevantes, pois nessa cadeia os vetores de transportes são diferenciados e existe a presença de legislações aduaneiras, movimentações portuárias, entre outros.

Entre os fatores que interagem na cadeia de suprimentos internacional destacam-se a decisão de transporte internacional e interno, que devem ser



Para mais informações, sugere-se a leitura do livro **Gestão de Redes de Suprimentos**, da editora Atlas, escrito por Henrique Luiz Corrêa (2010). Nesse livro você pode entender mais profundamente a cadeia de suprimentos, suas variações e formas variadas de gestão.

utilizados no desenvolvimento de todo o processo; os procedimentos aduaneiros; a movimentação portuária/fronteira/aeroportuária; o processo de importação e distribuição; o nível de serviços logísticos; a localização dos fornecedores e dos centros de distribuição; e a decisão de níveis de estoques.

A integração dessas atividades logísticas da cadeia de suprimentos foi ampliada com sua valorização na elaboração das estratégias da empresa e crescente importância na conquista dos objetivos organizacionais. Contudo, a prática e realização de processos de forma integrada é um dos principais desafios, que deve priorizar o ganho global do sistema, e não apenas o ganho individual dos agentes envolvidos. É a chamada **integração plena e estratégica** das operações logísticas em *supply chain*, em que a formação de parcerias entre fornecedores e clientes, bem como a relativa transparência de ações estratégicas ao longo da cadeia de suprimentos são elementos fundamentais para o sucesso daquela iniciativa (LIBERATO, 2005).

Resumo

Nessa aula pudemos observar as diferentes possibilidades de utilização da cadeia de suprimentos, bem como as variáveis e os cuidados para que tenhamos trilhado o melhor caminho a ser percorrido no comércio exterior.

Atividades de aprendizagem

- Quais os principais cuidados a serem tomados para que possamos definir uma cadeia de suprimentos internacional com resultados positivos?

A-Z

Integração plena e estratégica das operações logísticas é um conceito que propõe a utilização eficiente de todas as etapas da cadeia de suprimentos, abrangendo todas as informações e todas as oportunidades, a fim de que o resultado seja o melhor possível.



Você poderá encontrar mais conteúdos pertinentes à cadeia de suprimentos internacionais acessando a página www.multieditoras.com.br para consultar livros importantes para o aprofundamento de seu aprendizado: Nesse *site*, você poderá encontrar o livro Logística de Transporte Internacional: veículo prático de competitividade, que é muito útil para o complemento desse assunto.



Aula 4 – Função tecnologia no comércio exterior

O objetivo desta aula é identificar a importância da tecnologia no contexto atual, sobretudo em relação ao contexto global e perceber os diferenciais de utilização da tecnologia em relação ao desempenho de custos e de tempo sobre os produtos comercializados no exterior. Após a identificação dos principais adventos tecnológicos, como a comunicação, as tecnologias de transporte e a gestão integrada e sua importância, você poderá compreender as diferentes possibilidades de utilização das ferramentas tecnológicas, como os sistemas integrados de comércio exterior e navios e aviões especializados no transporte de cargas.

Identificar e utilizar a tecnologia de comunicação e de transportes proporciona um melhor sistema de informação, bem como a busca de um melhor caminho para a tomada de decisão logística. Vamos saber mais?

4.1 Importância da tecnologia na internacionalização

A partir do início do século XX, alguns adventos tecnológicos foram decisivos para o avanço do comércio exterior: o sistema de transporte e a comunicação. Atualmente, os grandes navios são capazes de transportar uma quantidade grande de mercadorias ou matérias-primas, além de seu **transit time** ser muito menor.



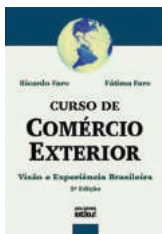
Figura 4.1: Tecnologia na internacionalização.
Fonte: Shutterstock.com

A-Z

Transit time é o tempo de trânsito ou tempo que um produto leva para transitar ou viajar, desde a origem até o destino.



Para saber mais sobre a relação da produção com a tecnologia e o comércio exterior, você pode acessar a página do Ipea (<http://www.ipea.gov.br>), que apresenta informações sobre a evolução tecnológica mundial, muito importantes para o aprofundamento de seu aprendizado:



Para mais informações, sugere-se o livro **Curso de Comércio Exterior**, de Ricardo Faro e Fátima Faro. No capítulo 1, é possível identificar a importância da tecnologia na tomada de decisões eficazes, bem como a utilização da tecnologia para a sustentação das empresas no comércio exterior.

As novas modalidades de comunicação, como videoconferências, localização por satélites, e-mail, celulares, entre outros, também facilitaram as negociações e os transportes. Com isso, o mundo ficou mais próximo, isto é, as distâncias diminuíram, e a abertura dos países em relação ao mercado externo propiciou uma velocidade maior em suas relações comerciais.

Por outro lado, as empresas buscam, nas importações, materiais e equipamentos que agregam maior tecnologia e qualidade na composição de seus produtos, além de produtos com baixo preço. Outro fator que também leva as empresas a importar determinado produto é a escassez ou a inexistência de produto similar no mercado interno. E como podemos observar a relação entre mercado e tecnologia? Analise a figura 4.2.

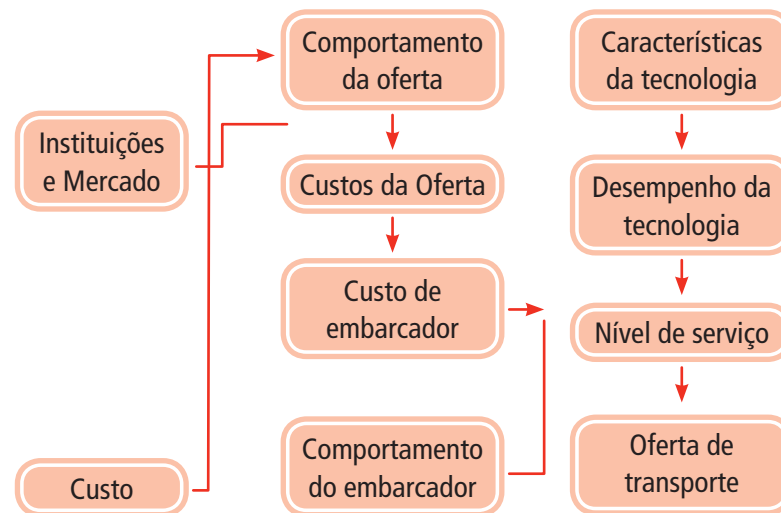


Figura 4.2: Comportamento do mercado.
Fonte: Ludovico, 2002.

Basicamente, o desempenho da tecnologia é fundamental para alavancar o mercado, pois reflete nos custos, e melhora a oferta e os níveis de serviço.

4.2 Utilização racional da tecnologia

Apesar da melhoria tecnológica dos produtos, serviços e procedimentos, devemos lembrar que todos esses adventos são ferramentas que devem ser utilizadas de forma racional, com critérios e preparo por parte dos gestores de fluxos internacionais. Também os custos devem ser observados, pois um produto ou processo mais rápido ou pode onerar a cadeia de suprimentos.

Observe a importância de se analisar o processo de comercialização internacional de forma ampla, observando todos os elementos como um todo. As tecnologias de produto são importantes para o desenvolvimento de processo de fabricação e de mercado – quanto mais pesquisa em tecnologia, maior será o desempenho e a competitividade do produto – e também se aplica à cadeia de produção, que apresenta cada vez mais processos rápidos e menos burocráticos.



Resumo

Nessa aula você pode identificar os principais adventos de tecnologia e sua importância para o desenvolvimento do contexto tecnológico, seja nos produtos ou serviços, seja na fabricação, distribuição, afretamento e aduana.

Atividades de aprendizagem

- Exemplifique onde a tecnologia pode exercer melhoria nos produtos e processos de fabricação.





Aula 5 – Fator tempo na internacionalização

Nesta aula, trataremos do impacto do fator tempo nos processos da logística. O objetivo é identificar a importância de racionalizar o tempo em relação à cadeia de suprimentos internacional. A partir dos conteúdos abordados nesta aula, você terá oportunidade de identificar a relação entre o tempo e a produção, a compra, o frete internacional, as aduanas e a distribuição da mercadoria.

A redução do tempo nas transações comerciais internacionais, com a utilização de tomadas de decisões racionais, tem como objetivo obter um número maior de negócios durante um determinado período. Assim, a rotatividade maior dos produtos também aumentará a lucratividade. Vamos saber mais?

5.1 O fator tempo e a logística internacional

Atualmente, o fator tempo é um elemento muito importante para a obtenção de lucratividade nas empresas. Quanto mais rápido o produto passa pelo ciclo produtivo e de vendas, mais vezes o produto será produzido e comercializado durante um ano. Portanto, a busca por um maior número de **ciclos de importação e exportação** é decisiva para o desenvolvimento da logística global. Com a racionalização do tempo, as fábricas produzirão mais, os navios transportarão mais e o volume transacionado também será maior.

5.2 Ciclo de importação e logística internacional

O tempo total do ciclo de importação é decisivo para a competitividade interna, pois os custos são determinados de forma inversa, ou seja, analisa-se o preço de venda no mercado interno para buscar produtos importados competitivos. Portanto, a definição de maiores fluxos ou ciclos de importação determina um melhor desempenho das empresas importadoras, mesmo considerando a maior exposição aos elementos cerceadores do processo, pois o resultado final torna-se mais positivo.

A-Z

Ciclo de importação e exportação é o tempo decorrido entre pedido, produção, pedido para o exterior, frete internacional, aduana, recebimento de mercadoria e repedido.

Atualmente, o lead time é um fator determinante para a obtenção de melhores resultados para as empresas brasileiras, sobretudo pelas dificuldades para o estabelecimento de planejamento a médio e longo prazos, devido às barreiras impostas pelos governos, sejam alfandegárias, expressas através de impostos e taxas, ou não alfandegárias, como o tempo excessivo para o trâmite burocrático. Essa medida é aplicada para proteger as empresas produtoras nacionais.

A-Z

Lead time é o tempo decorrente para que o produto passe pela etapa de importação da cadeia produtiva global.

Como parâmetro de análise do **lead time**, apresentamos um estudo de Lopez (2000), realizado pela Fundação Getúlio Vargas junto a 177 empresas praticantes do comércio exterior, entre 1998 e 1999, que apurou os valores médios para lead times, em dias, de cada atividade e modal, e o tempo ideal (desejável), compreendendo o foco do importador.

A tabela 5.1 demonstra o lead time das diversas atividades em relação aos modais marítimo, aéreo e terrestre. Note que o Brasil está longe do ideal em relação à melhoria de tempo de manipulação de mercadorias, como transportes, trâmites de documentos, licenças e homologações. Note, ainda, que o fator humano é diretamente ligado ao fator tempo. Cabe uma reflexão sobre esse assunto.

Tabela 5.1: Estimativas do lead time total do ciclo logístico (em dias).

Importação	Transporte					
	Marítimo		Aéreo		Terrestre	
	Atual	Ideal	Atual	Ideal	Atual	Ideal
Atividades						
Homologação do produto negociado	6,9	1,8	6,9	1,8	6,9	1,8
Licença de importação prévia ao embarque	4,6	0,9	4,6	0,9	4,6	0,9
Processo do fornecedor internacional de insumos*	20,5	9,5	20,5	9,5	20,5	9,5
Documentos do fornecedor internacional	5,6	2,2	5,6	2,2	5,6	2,2
Transporte local, desde as instalações do fornecedor dos insumos importados até o terminal para embarque para o Brasil	4,6	2,6	2,3	1,3	4,8	4,1
Desembarço aduaneiro na saída do país de origem	0,9	0,6	0,9	0,6	0,9	0,6
Transporte internacional na importação	21,4	15,0	2,3	1,4	7,5	6,8
Movimentação e armazenagem nas instalações alfandegadas no Brasil, antes do desembarço aduaneiro	3,3	1,0	3,3	1,0	3,3	1,0
Desembarço aduaneiro de importação no Brasil	3,6	1,1	3,6	1,1	3,6	1,1
Transporte local, desde o terminal internacional até as instalações do comprador	1,3	0,6	1,3	0,6	1,3	0,6
Subtotal da importação	72,7	35,3	51,3	20,4	59,0	28,6

Fonte: Lopez (2000, p. 54).

O fator tempo, segundo Lopez (2000), é um dos mais importantes parâmetros para a competitividade, pois condiciona o prazo de entrega do produto ao cliente. No caso do comércio exterior, o fator tempo dá ao Brasil uma desvantagem inicial intrínseca, caracterizada pela considerável distância física que o separa da maioria de seus principais fornecedores, como petróleo, fertilizantes, e compradores, como soja e milho.

Quando se trata de transporte de grandes quantidades, o modal marítimo, mesmo com maior tempo de trânsito, por ser bastante lento (até 40 dias), apresenta baixo custo. O transporte aéreo é rápido, mas com custo alto. O transporte rodoviário pode ser utilizado nos produtos comercializados no Mercosul.

Resumo

Nessa aula você observou a importância do fator tempo no sistema logístico internacional, desde a produção, movimentação de mercadorias, processos aduaneiros e ciclos de comércio exterior.

Atividades de aprendizagem

- Vamos identificar, por meio de uma pesquisa, onde podemos caracterizar, com exemplos, o tempo agindo de forma a melhorar as transações internacionais?



Para mais informações, leia o livro **Logística Internacional**, da editora Cengage Learning, 2009. Nele há um capítulo reservado à racionalização do tempo em favor da redução de custos dos empreendedores de comercialização internacional.



Para saber mais sobre a relação do tempo e seus impactos sobre a comercialização internacional, você pode acessar a página www.multieditoras.com.br para consultar o livro *Comércio Exterior Competitivo*, de José Manoel Cortiñas Lopez e Marilza Gama, que é muito importante para o aprofundamento do aprendizado desta aula.



Aula 6 – Fluxo produtivo e o comércio exterior

O objetivo desta aula é identificar a cadeia de produção em relação ao comércio exterior, composto pelas etapas de produção, comercialização e trânsito das mercadorias e serviços. A partir dos conceitos estabelecidos nesta aula, você terá oportunidade de identificar a cadeia de produção como ferramenta do comércio internacional.

A característica do fluxo produtivo é encontrar o melhor caminho para a produção de bens destinados ao comércio exterior, bem como estabelecer diretrizes para a obtenção de resultados, através de um conjunto de fatores administrados de forma conjunta. Vamos saber mais?

6.1 Indicadores de produção

Os indicadores logísticos de produção são elementos indispensáveis para a obtenção de uma previsão de resultados, principalmente no Brasil, que oscila seu mercado cambial e sua estrutura logística de uma forma constante. No âmbito mundial, os parâmetros indicadores possuem suas especificidades, por conta de sua competitividade, contudo, é certo que é um dos seus objetivos o controle do processo produtivo, sobretudo quando é focado para a exportação. Isso ocorre por conta das exigências, muito comuns, dos países compradores, e por conta da legislação, do costume ou do padrão de consumo específico de cada país. Para tanto, as empresas devem adaptar seu processo produtivo às exigências, estabelecer padrões de produção e, se for o caso, empenhar recursos financeiros e de recursos humanos para atender a necessidade.

Os indicadores são definidos pelo grau de eficiência dentro do processo de produção e distribuição. São determinados através do desempenho de custos, tempo e dinâmica de mercado em relação à engenharia de produtos em relação às vendas ou predefinição de resultados através de uma gerência estratégica.

Nesse contexto, é importante que seja feita uma análise para determinar a relação entre o trabalho e custo que este novo cliente vai demandar em relação à rentabilidade pretendida. Ballou (2010) assinala que na produção para a logística internacional, as peculiaridades de demanda, concorrência e legislação, que variam de país a país, devem ser tratadas com atenção. Isso

restringe o projeto do sistema logístico a um menor número de alternativas do que no caso doméstico, pois força-se a operar o sistema logístico de modo diferente, mesmo quando os produtos são iguais.

A natureza da distribuição internacional, como densidade demográfica, clientes e padrões de compra, pode variar bastante conforme o país – um produto bastante vendido numa nação pode não ter mercado em outra. Essas condições criam descontinuidades na demanda, tornando a distribuição internacional relativamente mais complicada que a doméstica. Assim, os indicadores logísticos no exterior deverão tomar como base o processo produtivo, de acordo com o país; o serviço do exportador; o tempo destinado ao embarque e as condições de câmbio, políticas e estrutura de preços de exportação.

6.2 Indicadores de processos logísticos

Dentro de uma empresa existem vários processos logísticos. No entanto, o acompanhamento de indicadores para todos eles não é recomendado, sob pena de tornar o processo de coleta de dados demasiadamente complexo, e dificultar a tomada de decisões diante de informações dispersas. Porém, indicadores voltados ao tempo de ciclo de importação são relevantes.

Você sabe identificá-los? Observe a figura 6.1. Nela, é possível identificar os principais processos que envolvemos trâmites logísticos internacionais.

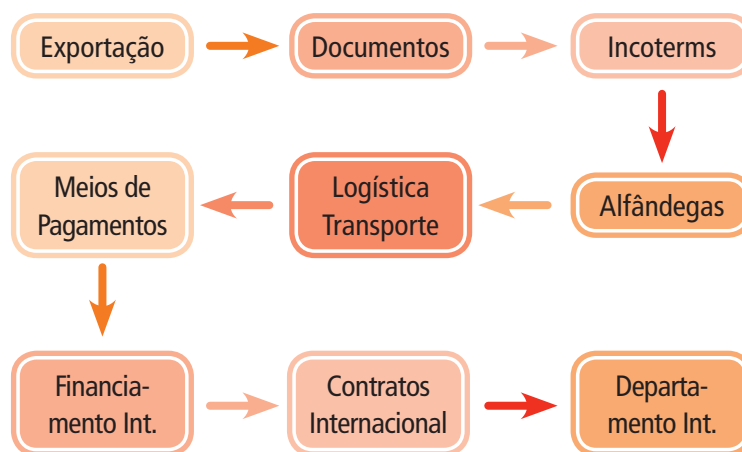


Figura 6.1: Fluxo dos trâmites logísticos.

Fonte: Alves, Alves e Bertelli (2009, p. 45).

Nesse sentido, Alves, Alves e Bertelli (2009, p. 2) afirmam que

Atualmente há uma grande ênfase na redução do tempo de ciclo no processo de importação de materiais, principalmente nas etapas que determinam o processo de importação a qual envolve o envio do programa ao fornecedor, fabricação dos produtos, coleta pelo agente de carga, consolidação com outras cargas para viabilizar o deslocamento dos materiais no container, trânsito, desembaraço aduaneiro e entrega da carga no destino final.

Mas, quais seriam as principais etapas no ciclo de importação?, Alves e Bertelli (2009, p. 45), na figura 6.2, exemplificam os respectivos tempos de cada fase, iniciando com o recebimento do pedido do cliente pela empresa manufatureira e terminando com a entrega dos produtos ao mesmo cliente, ou seja, eles mostram todas as etapas da cadeia logística que são recebimentos dos insumos comprados, processamento interno e entrega.

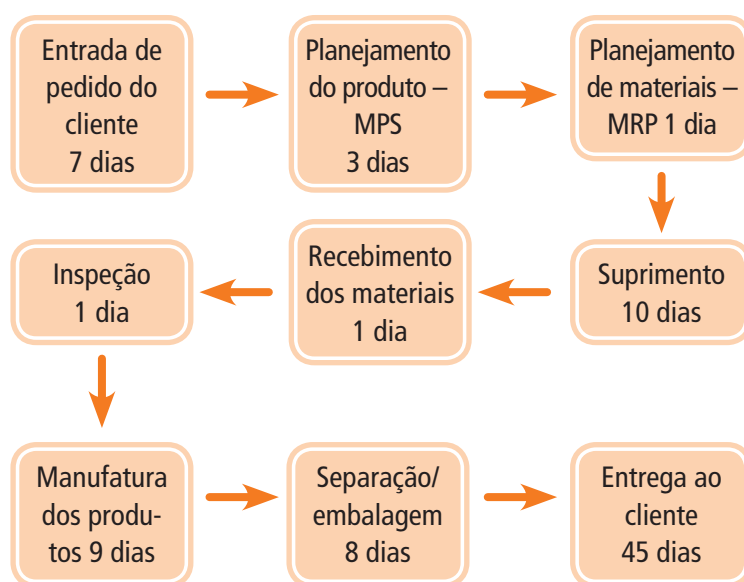


Figura 6.2: Exemplo de fluxo produtivo.

Fonte: Adaptado de Alves, Alves e Bertelli (2009).

Silva (2004) chama a atenção para o fato de que dentro das operações internacionais de exportação e importação, a redução do tempo perdido nos processos de comércio exterior, que em sua maioria são complexos, faz que uma eficiente aplicação do **Just in time (JIT)** traga competitividade à cadeia logística das organizações, pois ao se verificar a questão de tempo de entrega de grandes quantidades de mercadorias, desde o pedido inicial até seu consumo no destino (*lead time*), percebe-se que a importância de acelerar

A-Z

Just in time, que significa “na hora certa”, é um sistema de administração da produção que determina que nada deve ser produzido, transportado ou comprado antes da hora certa.

A-Z

Downsizing, "achatamento" em português, é uma técnica conhecida em todo o mundo que visa à eliminação de processos desnecessários que engessam a empresa e atrapalham a tomada de decisão, com o objetivo de criar uma organização mais eficiente e enxuta possível. Sua atuação é focada na área de recursos humanos (RH) da empresa.



Para mais informações sobre esse assunto, sugere-se ler o capítulo 4 do livro *Introdução ao Comércio Exterior*, da editora Saraiva, escrito por Claudio Cesar Soares. Nesse livro você encontrará elementos importantes para o aprofundamento do conteúdo desta aula, como conceitos, estruturas e teorias dos fluxos produtivos de comércio exterior.



Para saber mais sobre a relação dos fluxos produtivos e os incentivos legais e caminhos a percorrer para obtenção de resultados positivos, acesse a página http://www.ie.ufrj.br/ecex/a_ecex_espanhol/pdfs/evolucao_das_teorias_de_comercio_internacional.pdf e leia o artigo *Evolução das teorias de comércio internacional*, Edson P. Guimarães, escrito em 2010.

os fluxos físicos é vital para inserção com êxito em outros países. Os procedimentos gerenciais de **downsizing** e reengenharia visam reduzir custos e ajustar processos empresariais em relação a pessoal e, principalmente, realinhar as organizações aos processos relacionados aos clientes, com a garantia de uma visão abrangente do mercado para enfrentar suas constantes mudanças.

Resumo

Nessa aula foi possível observar a importância do processo produtivo, as decisões necessárias em relação à constituição do produto, os recursos humanos necessários e o planejamento da produção.

Atividades de aprendizagem

- Tomando como exemplo uma empresa industrial, determine os principais pontos de análise do processo produtivo, que farão o produto chegar ao consumidor com maior desempenho.

Aula 7 – Importação: procedimentos e cuidados

O objetivo desta aula é identificar os passos para uma empresa realizar uma importação, através dos seus procedimentos e atenção aos possíveis problemas existentes nesta modalidade de comercialização internacional. A partir dos princípios estabelecidos nesta aula, você terá oportunidade de identificar a cadeia de procedimentos pertinentes à importação por empresas habilitadas para tal finalidade.

Os procedimentos de importação demandam burocracia, bem como os cuidados específicos e importantes para se chegar ao objetivo final. Vamos saber mais?

7.1 Estágios de negociação de importação

Os procedimentos aduaneiros para importados são dinâmicos, pois passam por transformações muito rápidas, com incremento de novas tecnologias de sistemas de informação e de processos como o estabelecimento de padrões e determinações de tempo específico para os trâmites burocráticos para liberação de mercadorias.

Essa modalidade tem um tempo de espera elevado, considerando o padrão mundial. Para tanto, deve-se diferenciar em nosso processo de determinação da melhor cadeia de procedimentos de liberação alfandegária para estabilizar o ciclo de importação em relação aos produtos comercializados. Mas, quais são os estágios desse tipo de processo? Veja a figura 7.1.

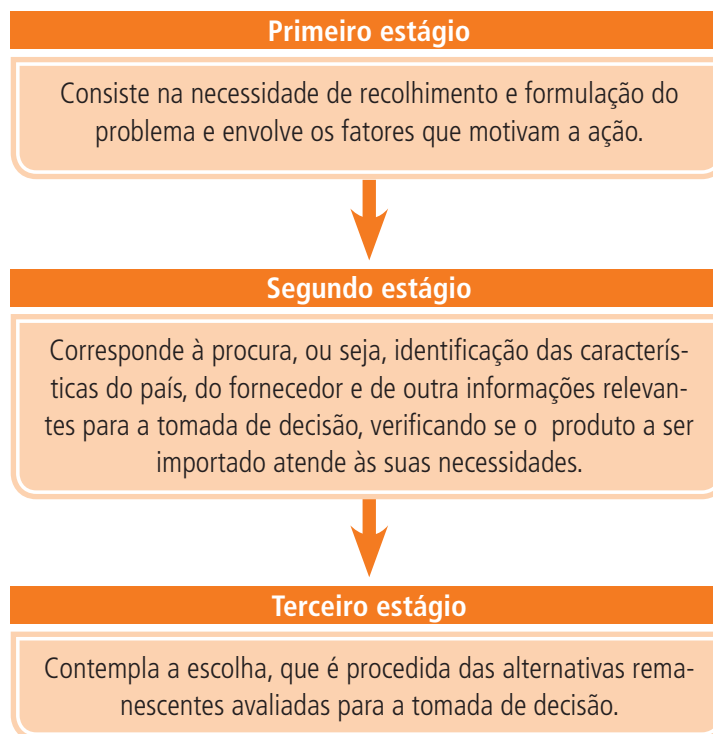


Figura 7.1: Estágios da importação.

Fonte: Adaptado de Kotabe e Helsén (2000).

Por meio desses estágios, o técnico em logística, pode identificar a melhor forma de mapear os caminhos a percorrer até a importação.

A-Z

Siscomex é um programa para o preenchimento da declaração de importação e o mantra que vem ser a identificação da chegada da carga no armazém.

Fatura invoice, também chamada de commercial invoice, é como uma nota fiscal internacional elaborada pela empresa exportadora contendo os dados do pedido, tais como preço unitário, quantidade e preço final, além da forma de negociação.

Packing list é a descrição do volume (peso, quantidade de caixas, peso bruto e peso líquido).

Conhecimento de carga é o documento que acompanha a carga – para cada modal existe um conhecimento específico.

7.2 Histórico e procedimentos

As importações no Brasil tiveram maior abertura no início dos anos 1990, no governo de Fernando Collor, com a padronização dos processos, a instalação de programas e sistemas específicos de importação, como o **Siscomex**. Além desses programas, as exigências para iniciar a importar ficaram mais rígidas, em um primeiro momento, , depois de um período, a empresa ficará sob um regime aduaneiro mais flexível. Os passos para o início dos procedimentos de importação são os seguintes:

Envio da documentação de despacho aduaneiro;

- **Fatura invoice;**
- Romaneio da carga ou **packing list;**
- **Conhecimento de carga;**
- Entrada com a documentação na alfândega;
- Registro da declaração de importação, com retenção dos impostos e taxas;

- Cadastro prévio na Receita Federal
- Parametrização e definição da forma de análise;
- Fiscalização e análise documental;
- Liberação da mercadoria.

Cada um desses passos devem ser seguidos de forma gradativa e constante, analisando-os como um todo e controlando-os de forma rígida, pois os erros nessas etapas acarretam em prejuízo significativo para o profissional de logística.

7.3 Desempenho das importações no Brasil

Podemos identificar a variação das importações brasileiras em relação ao mercado mundial e melhorar a relação entre as importações e o desenvolvimento interno de produtos de tecnologia.

Veja a seguir a tabela 7.1, que mostra o desempenho das importações no Brasil no período de janeiro a junho de 2012.

Tabela 7.1: Desempenho das importações no Brasil.

Desempenho das importações Janeiro-Junho/2012 US\$ milhões		
Tipo de importação	Valores totais	%
Importação total	110.144	100,0
Bens intermediários	48.063	43,6
Bens de capital	24.032	21,8
Bens de consumo	19.189	17,4
Petróleo e combustíveis	18.860	17,2

Fonte: Adaptado de MDIC (2012, p. 24).

Conforme a tabela 7.1, no ano de 2012, as compras de matérias-primas e intermediários representaram 43,6% do total de importações no Brasil, e as de bens de capital, 21,8%, com a demonstração de que a pauta brasileira de importação é fortemente vinculada a bens direcionados à atividade produtiva. As importações de bens de consumo representaram 17,4% das importações brasileiras.

Resumo

Nessa aula, você pôde identificar os procedimentos mais importantes para a definição de importação, bem como os procedimentos e as ferramentas para realização do processo e da liberação de mercadorias.



Para aprofundar seu conhecimento no contexto das importações, sugerimos a você fazer a leitura do livro **Logística no Comércio Exterior**, da Editora Aduaneiras. Neste livro você poderá encontrar mais informações sobre o processo de nacionalização de mercadorias, com uma integração entre os diferentes agentes que o compõem.



Para saber mais sobre a relação das importações e o mercado externo, você pode acessar o link http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=1lw36QzmDD8 e assistir ao filme *Etapas do Processo de Importação Fase 1*.

Atividades de aprendizagem

- Como podemos desenvolver uma perspectiva de melhorias para os procedimentos de importação no Brasil?

Aula 8 – Exportação: procedimentos e particularidades

O objetivo desta aula é estabelecer os procedimentos para a realização de uma exportação, observando todos os passos e a burocracia existente, desde a produção até os cuidados e as procedimentos específicos.

A partir dos conceitos estabelecidos nesta aula, você terá a oportunidade de identificar a cadeia de procedimentos para a efetivação de uma exportação, observando os cuidados necessários para atingir esse objetivo, sobretudo em longo prazo. Vamos saber mais?

Identificar os procedimentos para exportação é estabelecer um plano de ação para que a mercadoria (ou o serviço)_ esteja de acordo com o plano de exportação, em sintonia com as exigências impostas pelo importador e pelas relações legais. O sucesso do processo de exportação depende da sintonia entre todas as etapas. Vamos conhecer esses procedimentos a seguir.

8.1 Procedimentos específicos da exportação

O Brasil tem uma tradição na modalidade de exportação de produtos primários ou matérias-primas porque tem defasagem em relação às tecnologias de ponta, além de ter território e clima propícios para a produção desses bens.

Para tanto, a logística interna é voltada para os mecanismos de exportação, através de suas estradas, portos, armazenagens de entrepostos e vias de distribuição. O governo brasileiro não cobra alguns impostos ou taxas para beneficiar o exportador. Por outro lado, as estradas são responsáveis por uma parcela grande do **escoamento da produção**, o que encarece o produto no exterior. Chamamos isso de “o custo Brasil” que, somados à infraestrutura precária dos portos, falta de manutenção de caminhões, máquinas defasadas e falta de silos de armazenagem, compõem um panorama deficiente para a plena capacidade técnica de nossa exportação.

A-Z

Escoamento da produção é o caminho percorrido pelos produtos destinados à exportação, desde a colheita ou produção na fábrica, até o seu embarque para o exterior.

8.2 Passo a passo na exportação

Quais são os passos que o exportador deverá seguir após acordar com o comprador sua base de preços e condições de pagamento? Veja a seguir:

- Elaboração da Fatura *Invoice* e *Packing List*;
- Contratação de um agente afretador;
- Envio da carga para o entreposto aduaneiro;
- Elaboração do despacho de exportação;
- Pagamento das taxas de exportação;
- Operação portuária;
- Embarque da mercadoria;
- Transito para o exterior;
- Aduana no exterior;
- Liberação da mercadoria/entrega para o cliente.

Essa lista, apesar de resumida, compõe a base dos trâmites de exportação. Deve-se tomar cuidado para que não seja perdido o embarque. Além dos portos, as cargas podem ser exportadas através dos aeroportos, portos secos ou estações aduaneiras do interior (Eadis), que são terminais aduaneiros destinados a desafogar os portos e aeroportos. Com a publicação do novo Regulamento Aduaneiro (Dec. 6759/09) os EADIs passaram a ser denominados de Portos Secos. O procedimento para esses casos é idêntico, com exceção para cargas perigosas ou vivas, ou ainda em casos de urgência, onde terão prioridades.

A logística internacional para exportação se caracteriza na satisfação de necessidades em concordância com o mercado de **commodities**. São mercados regulados por uma cotação internacional através de bolsa de mercadorias, no caso do Brasil, de mercadorias primárias.

Veja na figura 8.1 o fluxo da logística internacional sob o foco da necessidade internacional exercendo pressão sobre o exportador de mercadorias, compreendendo os trâmites durante o processo, o afretamento e o exportador, com a responsabilidade de entrega nos prazos e nas condições internacionais:

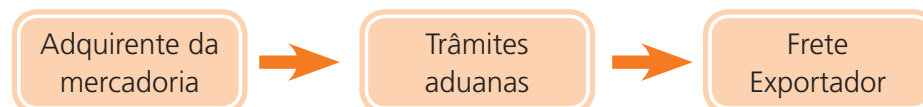


Figura 8.1 Fluxo de importações sob o foco do adquirente.

Fonte: Elaborado pelo autor (2012).

A-Z
Commodities são produtos com valores atribuídos ao mercado e regulados por bolsa específica, padronizando seu valor internacionalmente.

Resumo

Nessa aula foram descritas as atividades que compreendem o processo de exportação, as dificuldades encontradas no Brasil e a pressão do mercado externo sobre as exportações, em relação às suas necessidades.

Atividades de aprendizagem

- Como poderemos melhorar o nosso desempenho de exportação, considerando a infraestrutura brasileira e a nossa tecnologia atual.



Para ter mais informações e aprofundar seus conhecimentos sobre o tema exportação, sugere-se a leitura do livro **Exportação: aspectos práticos e operacionais**, do autor José Augusto de Castro, da editora Aduaneiras, 2005. No capítulo 6 desse livro, você pode entender mais profundamente a composição da estrutura e logística do processo de exportação, passo a passo.



Para saber mais sobre a estrutura da exportação, seu papel, sua importância e seus impactos na economia, bem como a relação da logística e o mercado externo, você pode acessar a página <http://www2.apexbrasil.com.br/busca?q=Exporta%C3%A7%C3%A3o> para consultar o projeto de mercados globais, atendendo à economia e cultura dos países. É bem importante para o aprofundamento de seu aprendizado.



Aula 9 – Modal marítimo e fluvial no comércio exterior

O objetivo desta aula é caracterizar a modalidade marítima e fluvial, atualmente utilizada para transportar cargas de grandes volumes, e contextualizá-la no tocante ao comércio exterior.

A partir dos conceitos estabelecidos nesta aula, você terá a oportunidade de identificar as características, vantagens e desvantagens desse modal. Vamos saber mais?

A característica do modal marítimo e fluvial é estabelecer mais velocidade na transferência de grandes volumes de mercadorias entre os países, sobretudo, produtos com baixo valor agregado, justificando a sua relação entre a distância e o volume negociado.

9.1 Constituição do transporte marítimo

O modal marítimo é o meio de transporte mais antigo. Realizado nos mares e oceanos, é muito utilizado internacionalmente para o deslocamento de mercadorias (KEEDI, 2004) e representa o modal com maior capacidade estática individual de carga por veículo.

E qual é a vantagem de usar o modal marítimo?

O transporte marítimo tem a capacidade de movimentar cargas de grande tonelage e torna possível o transporte de produtos com baixo valor agregado por conta de seu grande volume. Silva (2004) cita como vantagens desse modal a flexibilidade de cargas inerentes aos navios, que podem movimentar todos os tipos de cargas, e a sua capacidade de continuidade nas operações de cargas containerizadas, ou seja, mesmo sob condições climáticas desfavoráveis, torna-se possível operar o transporte marítimo.

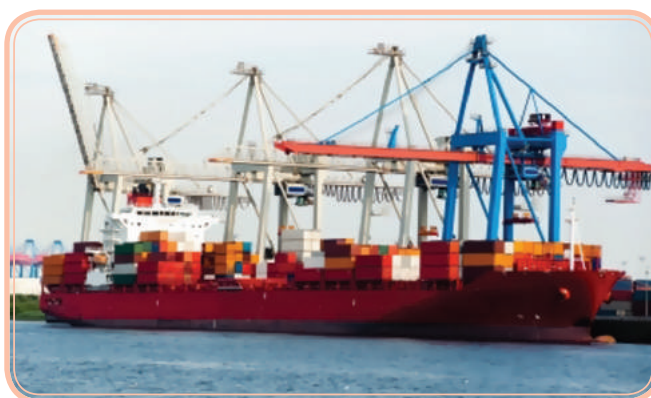


Figura 9.1: Transporte marítimo.

Fonte: Imagem cortesia de Franky242 / FreeDigitalPhotos.net.

O modal marítimo custa caro?

Os custos do transporte marítimo são um dos menores, e são influenciados pelas características da carga, como peso e volume cúbico da carga, por exemplo, fragilidade, embalagem e valor, bem como a distância entre os portos e a localização dos portos (OLIVEIRA et al., 2005). Por isso, Bowersox e Closs (2001) afirmam que essa modalidade de transporte apresenta custo fixo médio e variável baixa.

E as desvantagens do transporte marítimo?

Como desvantagem dessa modalidade de transporte pode-se citar o tempo de viagem desde a origem até o destino final e os eventuais riscos, associados a fatores como congestionamentos, burocracia, atraso na chegada e saída de navios. (BERTAN, 2010).

Entretanto, essa modalidade de transporte tem grande importância no comércio exterior brasileiro, sendo o mais utilizado e representando mais de 98% do transporte de carga na exportação e importação (KEEDI, 2004).

Todavia, é necessário que se realizem grandes investimentos nesse modal, para aumentar o poder competitivo.

9.2 Características do modal marítimo e fluvial

A opção do transporte marítimo traz como principais vantagens:

- maior capacidade de transporte de carga, com opções de fretes diretos;

- custo de transporte baixo;
- flexibilidade no tipo de carga a ser carregada.

Tipos de navegação

- De longo curso:** é a navegação realizada entre portos internacional, com grandes distâncias;
- De cabotagem:** é uma navegação realizada entre os pontos internos de um mesmo país, sem que esteja internacionalizada;
- De interior ou fluvial:** utiliza-se de rios, lagos ou hidrovias.

O conhecimento de carga utilizado para essa modalidade é o *Bill of Lading* (B/L) ou Nota de Embarque. Esse documento acompanha a carga marítima em todas as vezes que se realiza uma comercialização internacional.

Tipos de navios

Os navios são construídos com diferentes propósitos e com funções específicas, de acordo com sua necessidade. Os principais tipos são graneleiro, cargueiro, porta-contêiner, **roll-on-roll-off** e tanques.

Resumo

Nessa aula pudemos verificar as principais características do transporte marítimo e fluvial, suas características, particularidades, funções e capacidade de carga.

Atividade de aprendizagem

- Quais são as características ideais para que possamos determinar que uma carga seja transportada pelo modal marítimo? Vamos pensar em custos e distância!



Para mais informações, sugere-se a leitura do livro **Comércio Exterior: teoria e gestão**, dos autores Reinaldo Dias e Waldemar Rodrigues, publicado pela editora Atlas. Nesse livro, o modal marítimo ganha amplo foco, apresentando um estudo de variáveis de custo e propiciando um aprofundamento do conhecimento sobre esse modal.

A-Z

Navio **roll-on roll-off**: tem a função de carregar basicamente automóveis e similares, com uma rampa de acesso e particularidades projetadas de forma específica para acondicionar e transportar com segurança.



Para saber mais sobre o modal marítimo, a relação da logística e o mercado externo, você pode acessar a página: <http://www.global21.com.br/noticias/2020092/1/chineses-trocam-soja-brasileira-por-argentina-claudia-trevisan> Leia o artigo Chineses trocam soja brasileira por Argentina, de Claudia Trevisan. É muito importante para o aprofundamento de seu aprendizado.



Aula 10 – Modal aéreo

O objetivo desta aula é identificar as características da modalidade aérea, suas vantagens e condições específicas de utilização. A partir desses conceitos, você terá condições de identificar os principais procedimentos para a decisão de utilização do modal, e compreender seus procedimentos e os resultados esperados.

A função do modal aéreo é estabelecer um transporte de mercadoria com um tempo muito baixo, apesar do valor alto. Para essa modalidade, os produtos devem possuir elevado valor agregado ou o trajeto deve ser curto. Vamos saber mais?

10.1 Constituição do transporte aéreo

O Brasil dispõe de uma rede integrada de aeroportos, apresentando terminais mesmo em locais distantes, o que torna os voos de passageiros uma possibilidade viável. Por outro lado, na questão de cargas, ainda necessita de muitas mudanças.

Nossa capacidade de armazenagem, bem como as conexões, ainda estão muito abaixo do padrão internacional. Muitas capitais não possuem voos diretos do exterior, ocasionando perda de tempo em relação ao transporte internacional, que serve de opção para o transporte de cargas – que, por característica, devem ter maior giro, maior valor e, conseqüentemente, menor tempo de trânsito.

A grande vantagem proporcionada por esse modo é o tempo de deslocamento porta a porta bastante reduzido, abrindo um mercado específico para essa modalidade (BOWERSOX; CLOSS, 2001).

E qual é a grande diferença desse modal?

Segundo Segre (2006, p. 144) o transporte aéreo:

Diferencia-se de outros modais por sua agilidade e rapidez. É recomendado para mercadorias de alto valor agregado e baixo volume (tipicamente produtos industrializados e containerizados), que demandam sistemas logísticos que possam oferecer altos níveis de serviço, além da excelente adequação para viagens de longas distâncias e intercontinentais.

Além de transportar cargas com velocidade muito superior às demais modalidades, o transporte aéreo apresenta níveis de avaria e extravio mais baixos, tendo como resultado maior segurança e confiabilidade (BERTAN, 2010). Por isso, não somente produtos de alto valor agregado são transportados por avião, como também uma série de produtos sensíveis à ação do tempo, como cosméticos, por exemplo.



Figura 10.1: Modal aéreo.

Fonte: imagem cortesia de Digitalart / FreeDigitalPhotos.net.

No entanto, apesar das vantagens dessa modalidade, o transporte aéreo ainda é pouco utilizado, comparado às demais modalidades, uma vez que o alto custo torna-o inviável, às vezes. Entretanto, como ressaltam Bowersox e Closs (2001), esse aspecto pode ser compensado pela grande rapidez, que permite que o custo de outros elementos do projeto logístico, como a armazenagem, sejam reduzidos ou até eliminados.

10.2 Características do modal aéreo

A escolha do modal aéreo tem como função e característica elementos distintos, que devem ser respeitados, sob pena de inviabilizar esse modal. O tempo é um fator muito importante para que as cargas estejam disponíveis no barracão, evitando a estocagem de longa duração. A redução do es-



Aula 11 – Modal rodoviário

O objetivo desta aula é identificar a modalidade de transporte rodoviário, suas aplicações, limitações e formas de utilização em relação aos objetivos das empresas no âmbito internacional. A partir desses conceitos, você terá a oportunidade de identificar as melhores condições para a contratação do modal, considerando o tipo de mercadoria.

Uma das características do modal rodoviário é a sua possibilidade de utilização no acordo internacional entre os países da América do Sul (Mercosul). Para o estabelecimento dessa modalidade, deve-se considerar uma combinação de fatores, como o tipo de carga, a forma de recebimento e os trâmites específicos dessa forma de transporte. Vamos ver como isso acontece?

11.1 Constituição do transporte rodoviário

O transporte por rodovias expandiu-se de forma muito rápida desde o fim da Segunda Guerra Mundial, como resultado da velocidade e capacidade de operar sistemas porta a porta, bem como da velocidade de movimentação intermunicipal (BOWERSOX; CLOSS, 2001). Nessa modalidade de transportes, as cargas são, em sua maioria, transportadas por caminhões, sejam eles próprios, da empresa ou arrendados, e são operados pelo transportador.

No contexto internacional, a modalidade rodoviária é utilizada para transportes na região do Mercosul, compreendendo países vizinhos do Brasil, como Argentina, Paraguai, Uruguai e Chile. Nesse caso, os caminhões necessitam de boa manutenção, por conta das longas distâncias. A opção pelo modal rodoviário para negócios entre esses países depende de fatores como o tempo de espera nas aduanas, a agilidade e as rotas frequentes.

E qual a vantagem do modal rodoviário?

Conforme Bertan (2010, p. 32) o transporte rodoviário é o mais independente das modalidades de transportes, uma vez que possibilita “movimentar uma grande variedade de materiais para qualquer destino, devido à sua flexibilidade, utilizadas para pequenas encomendas, e curtas, médias ou longas distâncias, por meio de coletas e entregas ponto a ponto”.

Os principais custos do transporte rodoviário são operacionais, ou seja, custos variáveis, tais como depreciação do veículo, remuneração do capital e de pessoal, seguro do veículo, impostos, combustível, pneus, manutenção, pedágio (LIMA, 2001). Bowersox e Closs (2001) observam que as principais dificuldades dessa modalidade de transportes estão relacionadas com o custo crescente da submissão de equipamentos, com a escassez de mão de obra e com os gastos com pátios e plataformas. Somado a isso, no Brasil, existe a má conservação das estradas, o que prejudica essa modalidade de transporte, aumentando o tempo de viagem e aumentando os custos operacionais (ALVARENGA; NOVAES, 1994).

11.2 Características da modalidade rodoviária

Nesse modal, a mercadoria pode ser transportada porta a porta. Por conta disso, o **handling** da carga é menor. O impacto ambiental é maior, com mais poluição ao meio ambiente. As cargas podem ser movimentadas de forma fracionada, desde que as empresas tenham linhas fixas. Em relação ao custo, pode ser vantajoso, conforme o tipo de carga ou distância a ser percorrida. Os caminhões podem ser cegonheiras, que transportam veículos, prancha, para transporte de containers, caçamba ou **bitrens**.

A-Z

Handling é o manuseio da carga por meio de empilhadeira, transpaleteiras, caminhões e outros, a fim de manipular a carga enquanto está sendo transportada

Caminhão **bitrem** tem como característica uma carreta a mais, multiplicando a sua capacidade de transporte.



Baú Refrigerado



Caminhão (Carrocacia)



Caminhão Trucado (Truck)



Caminhão Toco



Caminhão Tanque



Caminhão tipo Gaiola

Figura 11.1: Característica do modal rodoviário.

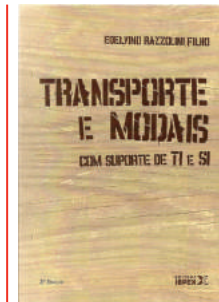
Fonte <http://3.bp.blogspot.com>

Resumo

Nessa aula, foi abordada a modalidade rodoviária, com as características dos caminhões, condições das estradas, além do transporte internacional com suas relações específicas.

Atividades de aprendizagem

- Qual é a melhor forma de estabelecer o modal rodoviário no Brasil, considerando a infraestrutura, agilidade e redução de custos?



Para aprofundar seus estudos, segue a sugestão de leitura do livro **Transporte e Modais**, da editora Ibpex, escrito por Edelvino Razzolini Filho. Nesse livro, você poderá entender mais profundamente as condições mais favoráveis para a determinação do modal rodoviário, utilizando o suporte da tecnologia da informação.

Para saber mais sobre o modal rodoviário, você pode acessar: http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=xl-vYtOiQFw Assista ao filme sobre a relação entre a opção do modal e os resultados logísticos, com o objetivo de aprofundar seu conhecimento sobre este assunto.



Aula 12 – Acondicionamento de carga

O objetivo desta aula é identificar o ambiente de estocagem de materiais dentro da cadeia de comércio exterior, com suas condições específicas de armazenagem e movimentação. A partir desses conceitos, você terá a oportunidade de identificar a forma mais adequada para a operação, o acondicionamento e a expedição dos materiais.

A função principal do acondicionamento de cargas é a manutenção dos produtos de forma adequada, estabelecimento de padrões de armazenagem e de movimentação, bem como a utilização racional do fluxo de movimentação, considerando o tempo e custos envolvidos. Vamos saber mais?

12.1 A função armazenagem

O acondicionamento de cargas pode se dar em diversas dimensões, desde uma pequena caixa, até um container. O container é destinado à grandes distâncias, podendo ser carga geral ou refrigerado que são para cargas que têm necessidade de temperatura específica.

As formas de armazenar mercadorias avançaram de forma muito rápida no Brasil. As cargas tornaram-se maiores, mais específicas e com necessidade de agilidade, por conta da competitividade. Os barracões destinados a armazenar as mercadorias constituem uma etapa vital para a comercialização, sobretudo no comércio internacional.



Figura 12.1: Armazenagem.

Fonte: Allentown / Wikimedia.

A-Z

Carga entrepostada

é um local alfandegado, ou seja, com aduana. As cargas ficam em um depósito, de tal forma que estejam prontas para serem exportadas.

Pré-steak é o prazo final para a carga ser embarcada, depois de passar pela aduana e ser exportada.

Para um processo de internacionalização de mercadorias, estas passarão por movimentação e acondicionamento especializados, para que haja garantias de integridade da carga. Para tanto, os barracões devem estar dispostos de forma estratégica e preparados com equipamentos como empilhadeiras, máquinas e pessoal treinado e eficiente, a fim de manipular as cargas de forma a atender as expectativas dos clientes.

As cargas destinadas à exportação passam por um barracão ou silo de armazenagem, são transbordados para um caminhão ou trem, depois são rearmazenados em outro barracão ou silo, já de forma **entrepостada**, até o **pré-steak**, para ser embarcado. Para que as mercadorias estejam dispostas de forma adequada, é importante que todos os processos de comunicação e fluxo de informações estejam funcionando de forma integrada.

Mas como isso acontece desde o fornecedor até a saída da carga? Observe a figura 12.2:

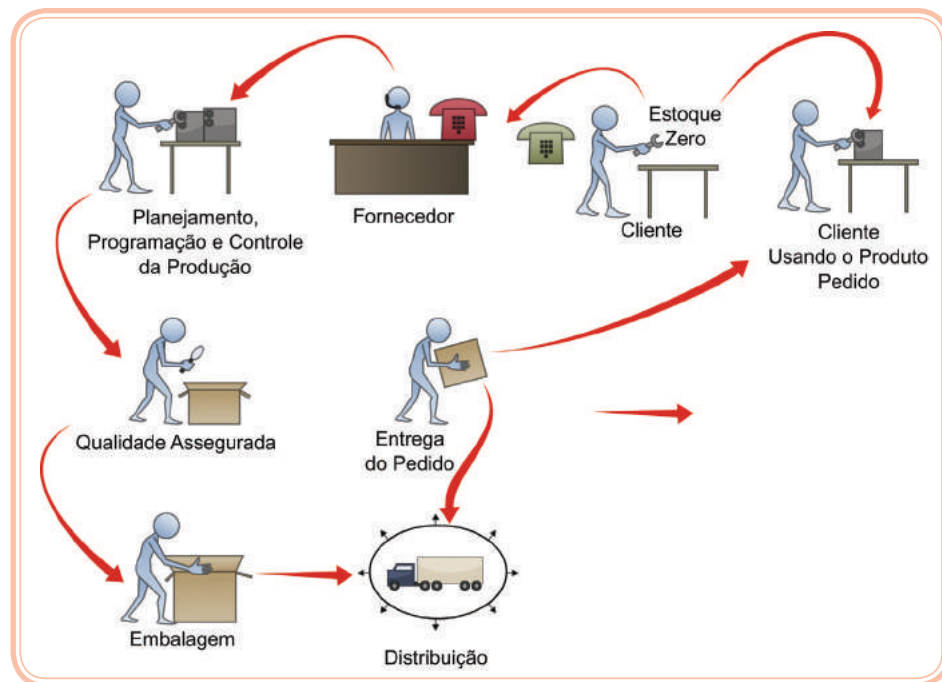


Figura 12.2: Ciclo de pedido – informações.

Fonte: Adaptado de Gadioli (2012, p.2). Elaborado pelo IFPR.

De acordo com a figura 12.2, podemos identificar o planejamento de pedidos, onde o fluxo planejado pode melhorar o desempenho da armazenagem dos produtos. É imprescindível que este esteja integrado, de forma a identificar possíveis erros ao longo dessa cadeia.

12.2 Características dos armazéns

Os armazéns são construídos para acondicionar cargas com funções específicas. Para tanto, devem estar dimensionadas de forma a atender as necessidades específicas. O Brasil é especialista em exportar grãos e farelos. Nesse sentido, silos de armazenagens são ideais para essa finalidade.

Para a armazenagem de derivados de petróleo são construídos tanques, com todos os cuidados necessários para a segurança desse material perigoso. Para os produtos como os que são encontrados em um supermercado, existem os armazéns de carga geral.

Você conhece algumas formas eficientes de armazenar?

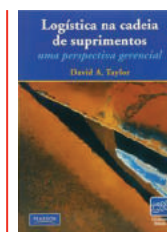
Existem novas e dinâmicas técnicas de armazenagem, como as plataformas logísticas e os centros de distribuição, que são centros de excelência de armazenagem e distribuição, com o objetivo de trazer maior agilidade na forma de armazenar ou distribuir uma carga.

Resumo

Nessa aula, pudemos identificar as diferentes formas de armazenar um produto, considerando sua composição e destino, além de estabelecer os diferentes tipos de armazéns.

Atividades de aprendizagem

- Vamos exemplificar tipos diferentes de 4 mercadorias e suas necessidades específicas de acondicionamento?



Para ter mais informações sobre o assunto, você poderá ler o livro **Logística na Cadeia de Suprimentos**, de David A. Taylor, publicado pela editora Pearson, em 2005. Nesse livro você poderá entender, de forma dinâmica, e aprofundar seus conhecimentos sobre os diferentes processos que compõem os suprimentos e acondicionamentos. A obra aborda, ainda, a problemática e propõe soluções para os principais problemas de acondicionamento de suprimentos e produtos finais.



Para saber mais sobre as técnicas de acondicionamento de cargas, bem como a relação da logística de acondicionamento e os resultados esperados, você pode ler o artigo **Marca e Posicionamento Universal**, de Marco Antônio Vieira (2011), acessando a página http://www.portaldomarketing.com.br/Artigos_de_logistica/Dicas_essenciais_para_o_acondicionamento_adequado_da_carga.htm



Aula 13 – Câmbios e seguros

O objetivo desta aula é caracterizar os câmbios e seguros dessas modalidades e destacar a segurança que podem oferecer. A partir desses conceitos, você terá a oportunidade de compreender a forma de contratar os câmbios e seguros internacionais.

A função do câmbio é acordar com o seu comprador uma forma de contrato para assegurar a negociação, bem como garantir a idoneidade dos produtos negociados, em relação a possíveis perdas. Vamos saber mais?

13.1 Características do câmbio

Qualquer negociação internacional necessita de remessa financeira para que seja concretizada. Porém, uma negociação entre países diferentes conta com moedas correntes diferentes. Então, os bancos fazem o trabalho de converter a moeda do país de origem para a do país de destino. Isso se chama câmbio.

O repasse financeiro se dá através do banco do importador, que vai avisar o banco do exportador que o valor está disponível para a continuidade da operação de câmbio.

E quais são as fases de uma operação de câmbio?

A primeira fase compreende uma troca de documentos, como a proforma invoice ou pedido. Após essa etapa emite-se um contrato de câmbio, que deve ser analisado de forma meticulosa por parte do exportador, pois qualquer divergência pode causar discrepância e afetar a operação de compra e venda internacional.

A segunda fase é o fechamento ou a concretização da operação de câmbio, na qual o banco executa a liquidação do processo ou o seu encerramento.

13.1.1 Tipos de câmbio - nível 2

- **Pagamento antecipado:** o importador envia o pagamento para, depois de recebido, o exportador começar a produzir ou, se já estiver disponível, enviar o produto para exportação. Essa modalidade é comum quando o empresário brasileiro compra do exterior.
- **Carta de crédito:** também conhecido como L/C ou *letter of credit*, é um documento emitido pelo banco do importador, garantindo o pagamento mediante o embarque da mercadoria, ou com um prazo determinado.
- **Cobrança à vista ou a prazo:** é uma promessa de pagamento que será feita via transferência bancária. Essa modalidade requer confiança por parte de quem exporta, pois não garante o pagamento.



Além do conteúdo apresentado nessa aula, você poderá encontrar mais conteúdo a respeito desse assunto no livro **Comércio Internacional e Câmbio**, do autor Bruno Ratti, da editora Aduaneiras. Nesse livro você pode entender mais profundamente todas as variáveis do processo que envolve as modalidades de câmbio e contratação de seguros internacionais.

A-Z

Valor **CIF** da mercadoria, sendo:
C = *Cost* ou custos da mercadoria – é o valor base negociado no exterior;
I = *Insurance* ou seguro – é o valor do prêmio do seguro da mercadoria (é opcional para o comprador);
F = *Freight* ou frete internacional



Para saber mais sobre as modalidades de câmbio e suas variações e compreender de forma específica a necessidade de cada operação cambial, você poderá acessar o site [http://www.bcb.gov.br/busca.asp?consulta=Taxas+de+c%](http://www.bcb.gov.br/busca.asp?consulta=Taxas+de+c%E2%80%90) e clicar no ícone "câmbio e capitais Internacionais".

13.2 Seguros internacionais

A modalidade de seguro internacional é importante quando o produto tem alto valor agregado e quando houver riscos durante o trajeto. É comum as mercadorias serem cobertas enquanto estiverem sendo transportadas, porém sempre serão ressarcidas pelo valor declarado das mercadorias. O valor do seguro gira em torno de 0,5% a 1,5% do valor da mercadoria. Quando a carga chega à alfândega, a base da cálculo do carregamento é calculado pelo **CIF**.

Resumo

Nessa aula pudemos observar as diferentes formas de enviar o dinheiro para o exterior, a necessidade de segurança de enviar e assegurar o envio da carga e quando o seguro pode ser importante para a integridade da carga comprada no exterior.

Atividades de aprendizagem

- Pesquise na internet quais produtos poderiam ser comercializados nas diferentes formas de câmbio e em que situações caberia o seguro internacional.

Aula 14 – Operadores logísticos

O objetivo desta aula é identificar cada um dos agentes operadores logísticos - componentes importantes para o fluxo operacional de mercadorias transacionadas no comércio exterior. A partir dos conceitos estabelecidos nessa aula, você terá a oportunidade de identificar os agentes, sua importância e forma de atuação.

A função dos agentes de operação logística ou operadores logísticos é efetuar a movimentação de cargas durante o processo de transição da negociação internacional, ou seja, enquanto a carga está em trânsito entre a compra e o recebimento da mercadoria, sobretudo nos portos e aeroportos. Vamos saber mais?

14.1 Função dos operadores logísticos

Inserido no contexto de importação e exportação, existe uma função logística muito importante para que os produtos sejam transportados de forma ágil e segura. Essa movimentação e acondicionamento dos produtos conta com o trabalho dos operadores logísticos. Mas como é esse trabalho?

Os operadores logísticos são responsáveis pelo transporte e manuseio da carga até chegar ao porto, sua movimentação para o embarque da mercadoria, retirada do embarcador, movimentação para aguardar sua liberação e transporte até o comprador. E como isso acontece na importação?

O sistema de importação constitui-se de diversas empresas especializadas, de diversos ramos de atividades, que disputam internamente, em seus mercados, e ainda enfrentam as dificuldades de operação, frente às deficiências de maquinários ou instalações, prejudicando a agilidade e qualidade desse tipo de operação.

É um processo complexo, em que muitos fatores são concorrentes e devem ser analisados de forma única, para determinar o melhor fluxo para o abastecimento de mercadorias. Alguns desses agentes, componentes desse ciclo de importação, são descritos a seguir:

- **Embarcador** – é o agente responsável pelo embarque da mercadoria; geralmente, é o próprio fabricante da mercadoria.
- **Recebedor** – é a organização cuja atividade econômica consiste em comercializar mercadorias em grandes e/ou pequenos lotes (atacadista e varejista).
- **Operador logístico portuário e aduaneiro** – é o agente que dedica as suas atividades em gerir as movimentações de carga enquanto estiver em entrepostos aduaneiros, como a chegada ao porto de embarque, a disponibilização para vistorias, o embarque e os desembarques, ou seja, todas as etapas da cadeia embarque-desembarque de suprimentos (armazenagem, embalagem, controle de estoque, etc.),

São empresas com enorme flexibilidade e versatilidade para movimentar bens físicos de várias marcas, várias categorias, pesos distintos, perecíveis, voláteis, frágeis ou não, de absolutamente qualquer indústria (NUNES, 2001, p.16-17).

- **Operador de transporte** – é o agente cuja atividade-fim consiste em transportar mercadorias nos diferentes estágios da cadeia produtiva.

14.2 Indicadores logísticos dos operadores

Os operadores logísticos também fornecem suportes físicos e infraestruturas, complementando o suporte logístico necessário para a cadeia de movimentações de mercadorias.

E quais são os principais elementos ou indicadores de análise para a operação logística?

De acordo com Robeson e Copacino (1994, p. 510), podemos identificá-los como:

- a) caminhões;
- b) armazéns;

- c) serviços de mão de obra e gestão;
- d) serviços específicos (em alguns casos), incluindo:
 - I. gestão do inventário;
 - II. preparação da produção;
 - III. planejamento estratégico da distribuição;
 - IV. aquisição de locais;
 - V. disposição do armazém.

E quais são os principais **indicadores logísticos** que compreendem a demanda de operação logística? Observe a figura 14.1:



Figura 14.1: Canal logístico e operador.
 Fonte: Robson e Copacino (1994, p.82)

Resumo

Nessa aula, você identificou os diferentes operadores logísticos, suas funções específicas e sua importância no contexto de movimentação de cargas, enquanto está tramitando nas na cadeia de exportação.

Atividades de aprendizagem

- Vamos pesquisar as formas de operação logística, através de exemplos práticos de operações de comercialização internacional?

A-Z

Indicadores logísticos são pontos vitais de análise para o desempenho, considerando o planejamento e controle de operações logísticas.



Para ter mais informações, segue a sugestão de leitura do livro **Operadores logísticos**, de Mauro Vivaldini e Silvio R. I. Pires, da editora Atlas, publicado em 2011. Nesse livro você poderá compreender de forma mais ampla e diversificada os diferentes agentes que compõem a operação logística.

Para saber mais sobre os componentes operadores logísticos, você poderá acessar os artigos que estão disponíveis no site http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=jq72c1_oYgQ. Para conhecer mais amplamente, através do filme, as funções específicas de cada um desses componentes.



Aula 15 – Incoterms

O objetivo desta aula é identificar a forma de negociação em relação às responsabilidades de pagamento das etapas em que a mercadoria estará tramitando. A partir dos conceitos estabelecidos nessa aula, você terá a oportunidade de identificar em que momento o exportador terá que efetuar o pagamento e quando a responsabilidade sobre os custos de transporte, entre outros, passará ao importador.

A função do estabelecimento das incoterms é definir exatamente os pontos onde serão atribuídas as responsabilidades de pagamento do trânsito da mercadoria negociada, desde o barracão do exportador até a chegada da carga no barracão do importador. Vamos saber mais?

15.1 Denominação e funções dos incoterms

Incoterm significa Termo Internacional de Comércio. **Mas, o que quer dizer Incoterm?** Quando importador e exportador estão em negociação, necessita-se saber quem vai pagar pelo trânsito da carga, desde quando ela sai do barracão do exportador até chegar ao barracão do importador. Para tanto, usam-se siglas de 3 letras para estabelecer os pagamentos através de acordo mútuo.

As questões debatidas para o pagamento são o frete internacional, o seguro e as operações portuárias e terminais. Cada modalidade prevê um pagamento específico, o custo da mercadoria, e parte ou a totalidade dessas movimentações de carga. Para tal fim, necessita-se de um contrato internacional, mencionando as responsabilidades para cada um destes custos.

Quais são os mais usados?

- **EXW (Ex Fábrica):** todos os custos a partir do barracão do exportador são por conta do importador.

- **FOB (Free on Board):** também chamado “livre a bordo”, prevê que os custos pagos pelo exportador vão até o embarque do navio. O frete internacional e todos os que virão após o embarque serão por conta do importador.
- **C&F (Cost and Freight):** chamado de “custo e frete”, prevê que o importador vai pagar o custo da mercadoria e também todos os custos até a chegada ao destino, sem o seguro.
- **CIF (Cost, Insurance and Freight):** Custo, seguro e frete. O importador paga todos os custos no porto de destino, incluindo o seguro internacional.

15.2 Variações das Incoterms

Todos esses custos devem ser bem especificados em um contrato, além de analisados quando redigidos. É comum haver problemas em relação às Incoterms por conta da inexperiência dos importadores ou da malícia dos exportadores. O Brasil ainda está começando a desenvolver o mercado internacional de forma diversificada, portanto necessita ficar atento a essas questões.

A figura 15.1 demonstra todas as modalidades de Incoterms utilizadas, de forma específica, de acordo com as necessidades e habilidades dos comerciantes, segundo o *site* www.atlantaaduaneira.com.br.

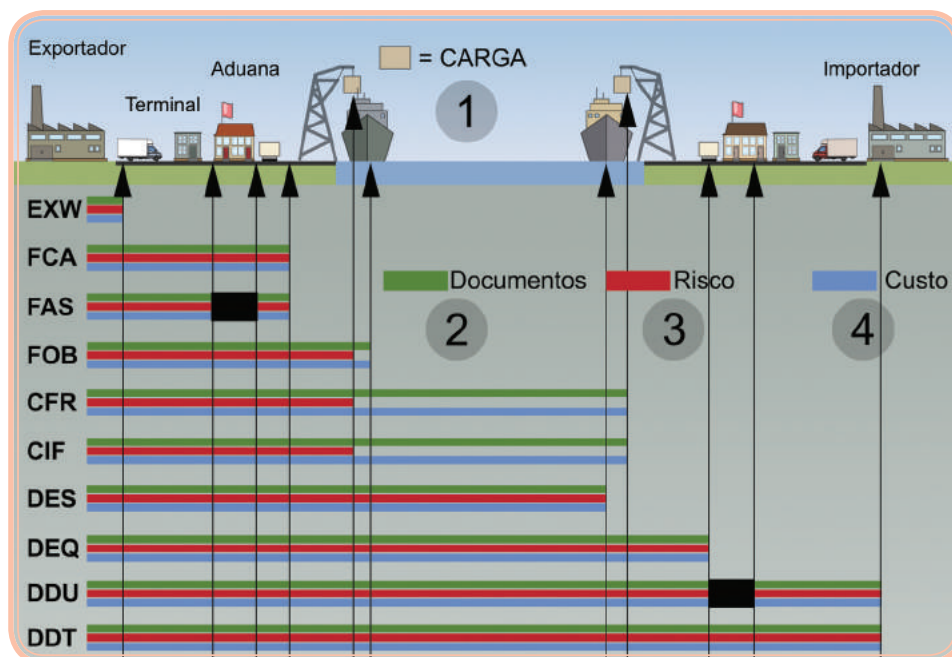


Figura 15.1: Incoterms.

Fonte: Adaptado de Arriba, 2010. Elaborado pelo IFPR.

Existem 11 modalidades de Incoterms para qualquer modal de transporte (terrestre, marítimo, aéreo e ferroviário), incluindo multimodal: EXW, FCA, CIP, CPT, DAP, DAT, DDP.

Estes são usados somente para transporte de mercadorias via marítima ou fluvial: FAS, FOB, CFR, CIF.

As siglas do grupo "F" (CFA, FAZ e FOB) e a do grupo "E" (EXW) correspondem ao transporte principal não pago. Já as do grupo "D" (delivered) e as do grupo "C" correspondem ao transporte principal pago.

Transporte principal pago e não pago é um tipo de transporte internacional que impacta sobre o custo final da mercadoria, sobretudo em relação aos cálculos na aduana. Quando o país exportador está em posição favorável, tende a realizar uma negociação CIF, ou seja, quem compra paga o frete também. Sugerimos como melhores práticas a negociação pela forma *Ex Work*, ou seja, quem compra paga tudo desde a saída da carga do barracão.

Resumo

Nessa aula você observou as diferentes negociações dos custos que envolvem a movimentação da carga desde o exterior até a chegada da carga pelo importador. Os custos aduaneiros de importação sempre correm por conta do importador, mas os custos intermediários são negociados antes da carga viajar. A Incoterm estabelecida será acordada mutuamente, dependendo da necessidade do comprador e do mercado.

Atividades de aprendizagem

- Vamos pesquisar alguns exemplos de Incoterms, como CIF, EXW, FOB e C&F de algumas mercadorias transacionadas? Assim poderemos melhorar o conhecimento sobre o assunto.



Para mais informações, sugere-se a leitura do livro **Comentários aos INCOTERMS**, de Claudio Luiz Gonçalves de Souza (editora Líder). Nesse livro você poderá entender mais profundamente todas as modalidades dos Incoterms, de forma comentada e prática, com fácil entendimento.

Para saber mais sobre as Incoterms, seus conceitos, suas formas de negociação e obtenção de resultados, e obter indicações do filme Incoterms 2010, acesse o site http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=ojLeqidRJLA e aprofunde seus conhecimentos sobre o tema





Aula 16 – Aduana e legislação aduaneira

O objetivo desta aula é identificar os componentes de uma aduana, seus procedimentos e componentes, em relação ao seu contexto legal e operacional. A partir dos conceitos estabelecidos nesta aula, você terá a oportunidade de identificar o funcionamento de uma aduana com os seus componentes específicos.

A função da aduana é o estabelecimento de uma barreira, que tem por objetivo proteger os produtos nacionais, bem como regulamentar as importações e exportações através de seus agentes, com suas funções diferenciadas. Vamos saber mais?

16.1 Constituição de uma aduana

Aduana ou customs representa **um local** por onde as mercadorias importadas ou exportadas passam pela fiscalização de órgãos especializados, de acordo com o tipo de produto. Basicamente, os produtos sofrem fiscalização maior se tiverem potencial de causar danos (ambientais, de saúde etc.) ao país, , se forem considerados produtos perigosos ou simplesmente para proteger a indústria nacional. Nesse caso, o Brasil determina alíquotas maiores de impostos sobre os produtos importados.

No caso contrário, isto é, nas importações, os países tendem a facilitar, diminuindo os impostos e oferecendo incentivos, pois exportando o país gera mais empregos e divisas, o que não acontece com a importação de mercadorias. De qualquer forma, todo país necessitam importar para que seja suprida a eventual falta de algum produto ou serviço de maior qualidade, oferecida no exterior.

Na aduana, as cargas estão no que chamamos de condição **internacionalizada**, e assim ficarão até que seja desembaraçada no país de destino.

Existem órgãos públicos responsáveis por regulamentar e fiscalizar o comércio exterior, com destaque para o Ministério da Fazenda (MF) e seus setores específicos. De acordo com Rebono (2004), o MF é responsável pelo controle, pela arrecadação e fiscalização do comércio exterior.

A-Z

Carga internacionalizada:

quando a carga passa pela alfândega, perde sua nacionalidade. Após ser liberada no país de destino, ela terá a nacionalidade do destino. Se a carga, por qualquer motivo, retornar ao país de origem, deverá ser nacionalizada novamente, isto é, com pagamento de impostos e todos os trâmites para liberá-la novamente – exceto quando é feita devolução por desacordo em contrato ou defeitos.

Uma aduana é composta pela Receita Federal, órgão público, responsável pela regulamentação e controle dos produtos importados e exportados de um país. A Polícia Federal é responsável pelo controle de pessoas e produtos em relação à sua legalidade. A Capitania dos Portos é responsável pelo trânsito de embarcações e suas especificidades legais.

Existem órgãos reguladores, como ANVISA, IAP, IBAMA, Ministério do Exército.

Cosméticos e produtos ligados à saúde, por exemplo, são regulados pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Também são órgãos fiscalizadores e reguladores o Exército brasileiro, para cargas explosivas e armamentos; o Ibama, para madeiras e outros de origem florestal; além da Polícia Federal, que rege a segurança e controla as infrações, como no caso de contrabando.

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) tem como órgão principal a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), que emite licenças de exportação, controla as operações do comércio exterior e pronuncia-se sobre a conveniência da participação do Brasil em acordos ou convênios internacionais relacionados com o comércio exterior.

16.2 Legislação aduaneira no Brasil

A legislação aduaneira vem a ser o conjunto de normas de controle e fiscalização de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, em território nacional, a título definitivo ou não, sendo consolidadas no Regulamento Aduaneiro (RA). Dessa forma, empresas brasileiras podem atuar no mercado internacional, inclusive na importação. Quanto à pessoa física, ela pode também importar em quantidades que não apontem finalidade comercial e prática de comércio, sendo viabilizado então o uso próprio. A partir de 2002, a Secretaria da Receita Federal (SRF) promoveu mudanças relevantes à habilitação do importador/exportador, por meio do Registro de Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros da Receita Federal (**Radar**).

A-Z

Radar é o registro na Receita Federal do exportador/importador para que possa iniciar suas negociações no exterior.

Mas, como se faz para importar e exportar?

Para importar e exportar, as empresas devem estar cadastradas no Registro de Exportadores e Importadores (REI), cuja inscrição é automática, no ato da primeira operação no Siscomex. Para ilustrar melhor o que vimos até o

momento, veja a figura 16.1, que explica melhor o fluxo aduaneiro e seus órgãos competentes:

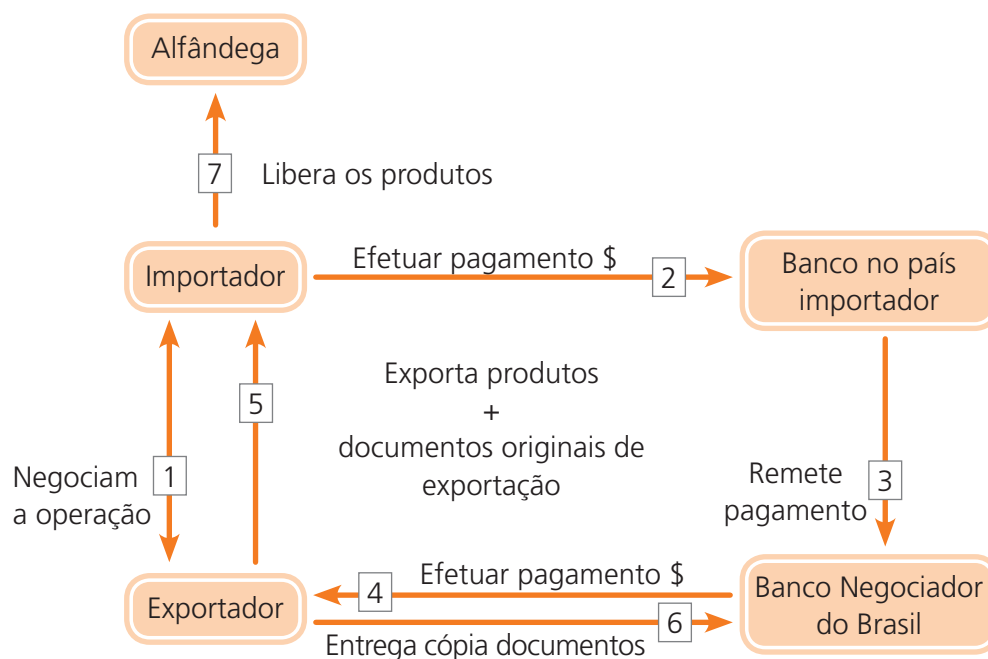


Figura 16.1: Demonstração de procedimentos de remessa e alfândega.
Fonte: Castro (2005).

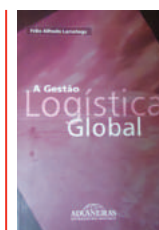
Alfândega Libera os produtos Importador Efetuar pagamento \$ Banco no país importador Negociam a operação Exporta produtos + documentos originais de exportação Remete pagamento Exportador Entrega cópia documentos Banco Negociador do Brasil

Resumo

Nessa aula sobre o assunto aduana e legislação internacional, pudemos conhecer a constituição de uma aduana, seus órgãos especializados a reger, fiscalizar e regular a entrada e saída de produtos de nosso país, além de conhecer os elementos básicos da legislação aduaneira.

Atividades de aprendizagem

- Como você poderia mudar algum procedimento das aduanas para que as cargas possam ter maior agilidade? Justifique sua resposta.



Para aprofundar seus estudos, sugerimos a leitura do livro *A Gestão Logística global*, do autor Felix Alfredo Larrañaga, da editora Aduaneiras. Nesse livro, no capítulo 1, você poderá entender mais profundamente o funcionamento e os procedimentos de uma aduana, com seus componentes e legislação.



Para saber mais sobre os procedimentos legais e funcionamento das aduanas, você pode acessar o site www.aduana.com.br e buscar explicações detalhadas sobre todo o funcionamento de uma aduana e seus componentes específicos, podendo melhorar o conhecimento sobre o assunto além de dicas de livros.





Aula 17 – Determinação de custos na importação

O objetivo desta aula é identificar os custos que compõem o processo de importação e analisar seu impacto e sua composição, no tocante à tomada de decisão para a composição de custos em relação ao mercado competitivo. A partir das considerações desses custos será possível identificar a possibilidade de importar determinados produtos; ou, por uma combinação de custos, será possível decidir continuar ou não importando determinado produto.

A função da determinação mais próxima dos custos de uma importação é fundamental para a decisão de começar ou continuar a realizar processos de importação. Sobretudo, por conta da dinâmica muito grande em relação ao comércio internacional. Vamos saber mais?

17.1 Incidência de impostos na importação

Analisando o panorama das importações no Brasil, nota-se um excesso no tempo de liberação e altos impostos e taxas em relação ao valor da mercadoria negociada no exterior, que são aplicados de forma a gerar um fator de 100 a 120% sobre o valor da mercadoria no exterior. Apesar do índice de custos de importação, ainda é lucrativo para as empresas encerrarem seu processo produtivo no mercado interno e passar a estabelecer um contrato de manufatura com origem da China, por exemplo, ainda com uma margem de lucros significativa.

Desde a decisão de compra no exterior até o pós-venda em território nacional, existem inúmeros pontos de análise de desempenho e custos logísticos. Os cálculos de internacionalização são considerados como um dos pontos mais importantes nos indicadores de gestão de produtos importados.

E como esses custos podem ser classificados?

Os custos incidentes nos processos de importação, conforme Keedi (2010, p. 82), podem ser classificados em gerais e circunstanciais, conforme quadro 17.1:

Quadro 17.1: Custos logísticos de importação.

Gerais	Deve-se considerar o de armazenagem ou permanência da mercadoria no ponto de origem, à espera do embarque, e no ponto de destino, à espera do desembarque. Carregamento e estiva da mercadoria na sua origem, num veículo para transporte interno, e o transporte até o embarque internacional. Também existem os fretes internacional e nacional do produto.
Circunstanciais	São outros custos que poderão estar envolvidos para que essa operação geral descrita aconteça.

Fonte: Adaptado de Keedi (2010).

17.2 Custos na importação

A partir dos custos são efetuadas todas as decisões logísticas - o planejamento somente pode ter êxito se estiver aliado a esses fatores. Para a base de cálculo, é estabelecido o valor CIF da mercadoria.

A-Z

Desconsolidação: quando a carga chega de outros países, vem acompanhada de um conhecimento com uma listagem dos produtos de forma geral. Chegando ao Brasil, cada importador recebe um conhecimento específico, ou seja, a carga é desconsolidada.

Desunitização: quando a mercadoria chega em contêineres, o fiscal pode pedir sua vistoria. Nesse caso, a carga deve ser retirada do contêiner, ou seja, desunitizada. Unitizar quer dizer colocar a mercadoria dentro do contêiner.

Handling: a palavra *hand*, em inglês, quer dizer mão. *Handling* é o manuseio da carga.

C: Custo da mercadoria no exterior
I: Seguro internacional
F: Frete internacional

Após a identificação, através do conhecimento de carga e a Fatura *Invoice*, o despachante aduaneiro, profissional responsável por efetuar a liberação da mercadoria, recolhe os impostos e as taxas, tais como Imposto de Importação, IPI, Taxa de Siscomex, ICMS, armazenagem, **desconsolidação, desunitização, handling**, entre outras.

Os custos de importação representam um dos principais fatores para o desempenho das empresas brasileiras. É preciso estar atento ao fato de o ciclo de importação estar mais rápido, pois este constitui um diferencial de competitividade, quando adequados aos processos de custos. Portanto, é decisivo para as empresas brasileiras encontrar um espaço no mercado internacional através do gerenciamento de custos para que tenham eficácia no que se refere à importância de um planejamento para um crescimento e longo prazo e solidificação da empresa.



Aula 18 – Determinação de custos na exportação

O objetivo desta aula é determinar os componentes geradores dos custos para o processo de exportação, com o intuito de oferecer informações importantes para a decisão de exportar. A partir dos conceitos estabelecidos nessa aula, você terá a oportunidade de identificar os procedimentos de custos e incidência de impostos para esta modalidade de comércio exterior.

Identificar e compor os custos para a exportação é estabelecer uma planilha confiável para diminuir possíveis falhas no processo, evitando-se prejuízos a curto e médio prazos. Vamos saber mais?

18.1 Procedimentos de custos para a exportação

Os países têm como objetivo comum melhorar constantemente suas exportações, pois a geração de empregos e divisas para o país é importante, sobretudo para a sua economia. Porém, para que possamos exportar com qualidade, os produtos devem possuir, primeiramente, um **valor agregado** maior, para que tenhamos menor custo na cadeia produtiva. O Brasil tem como excelência produtos primários, ou seja, nossa base de exportação é composta de produtos como soja, milho, petróleo, carne, frutas entre outros. Para que pudéssemos ter um rendimento maior em nossas exportações, deveríamos fazer investimentos em tecnologia, para que os produtos tenham mais valor. Mas, os países mais avançados tecnologicamente saem na frente e possuem os produtos de ponta.

A internacionalização é interessante para os países?

Sim. As organizações precisam buscar constantes modernizações, conquistar novos mercados e preservar sua posição no âmbito nacional. Em contrapartida, o governo apoia e incentiva as exportações brasileiras, contribuindo para uma participação de destaque na balança comercial e alavancando o número de empregos e renda nacional.

A-Z

Valor agregado é o investimento em tecnologia, tornando o produto com maior valor. Um contêiner de soja, por exemplo, terá um valor muito menor que um contêiner de CDs gravados com algum programa, pois, apesar do valor do CD ser pequeno, a tecnologia gravada aumentará seu valor.

Para realizar uma exportação, após a empresa estar habilitada na Receita Federal, o exportador deve ficar atento a feiras internacionais, consulados e contatos intermediários para a negociação efetiva de seu produto. Após a negociação, o câmbio, a definição dos Incoterms e a documentação, a carga deve ser conduzida para o porto de embarque.

18.2 Impostos incidentes na exportação

Para os produtos exportados não há incidência de impostos de exportação, salvo exceções, pois existe boa vontade dos órgãos fiscalizadores para que a mercadoria seja embarcada no prazo. Os Estados brasileiros também não incidem o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). Porém, ainda incidirá o custo dos impostos sobre a produção, que é alta em nosso país, além do custo do frete até o porto, taxas de manuseio de carga, embarque e conhecimento, que estão em desacordo com o valor comumente baixo de nossas mercadorias.



Para mais informações, segue a sugestão de leitura do livro *O Exportador*, do autor Nicola Minervini, da Pearson Editora. Nesse livro você poderá entender mais profundamente todos os custos incidentes nas exportações e seus impactos nos custos da empresa.

Para saber mais sobre a relação dos custos de exportação, você pode acessar a página: http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=_kcZV9prQlg e assistir ao filme **Exportação passo a passo**. É importante para o aprofundamento de seu aprendizado.



Em relação à competitividade internacional, não conseguimos equiparar os preços praticados por nossos concorrentes, por conta do custo do produto ou distanciamento geográfico, que encarece o custo de transporte ao destino. Por exemplo: nosso cacau não consegue ser competitivo na Europa por conta de produtores mais próximos.

Resumo

Nessa aula, pudemos ver como a exportação é importante para os países, além de verificarmos a necessidade de investimentos em tecnologia e infraestrutura para que os produtos tenham maior valor, bem como uma melhor canalização de sua exportação. Também foi possível observar os custos incidentes sobre uma exportação.

Atividades de aprendizagem

- Como poderíamos melhorar nossas exportações, baseado nas informações passadas na aula de hoje?

Aula 19 – Marketing internacional

O objetivo desta aula é caracterizar o marketing internacional, com os seus agentes e seu procedimento, com vistas à obtenção de bons clientes e fornecedores. A partir dos conceitos estabelecidos nessa aula, você terá a oportunidade de identificar os agentes envolvidos no marketing internacional e sua importância para efetivar futuros negócios internacionais.

A função do marketing internacional é identificar os melhores fornecedores ou compradores, com dimensão global, em relação à sua capacidade de fornecimento, cumprimento de prazos e qualidade dos produtos. Vamos saber mais?

19.1 Procedimentos do marketing e internacionalização

É muito recente o advento do marketing internacional utilizando-se as ferramentas de ponta de comunicação e integração entre os países. Os exportadores potenciais necessitam estabelecer um roteiro de contatos para que possam vender seus produtos lá fora. Um bom programa de visitas internacionais e feiras, muitas vezes, é muito custoso para as empresas, pois um stand em uma feira internacional é incompatível com a proposta de exportação, levando em consideração o valor do produto e a quantidade a ser comercializada. Existem missões internacionais, além de cooperativas, que podem facilitar o contato internacional. De que maneira?

Atualmente, existem *sites* de busca e agentes internacionais que podem ajudar a encontrar um comprador, mediante uma comissão. Quando o produto é oferecido em grande quantidade, como o milho ou a soja, são enviados através de agentes internacionais, com base em preços cotados em uma bolsa internacional. São os chamados commodities, que são produtos regulados em relação ao mercado através de cotações, com suas variações de compra e venda.

A dinâmica do mercado externo, também exige constante relação com fornecedores inovadores e confiáveis, com tecnologia de produto e de processo produtivo. Os produtos internacionais com valor agregado são sempre aceitos no mercado interno e, mesmo com alta taxa de internacionalização, ainda consiste em um mercado lucrativo. Portanto, a distância do Brasil em relação aos grandes compradores dificulta a ação dos pequenos e médios empresários por conta da distância geográfica e das condições de investimento em marketing. Além disso, a diferença de tecnologia empregada em nossos produtos faz com que os nossos preços não sejam competitivos no mercado externo.

19.2 As barreiras do marketing internacional

As principais barreiras para o desenvolvimento de nossos produtos são a concorrência, as barreiras financeiras e os canais de distribuição, com suas características específicas, que tornam nossos produtos mais distantes do mercado internacional, como demonstra a figura 19.1.

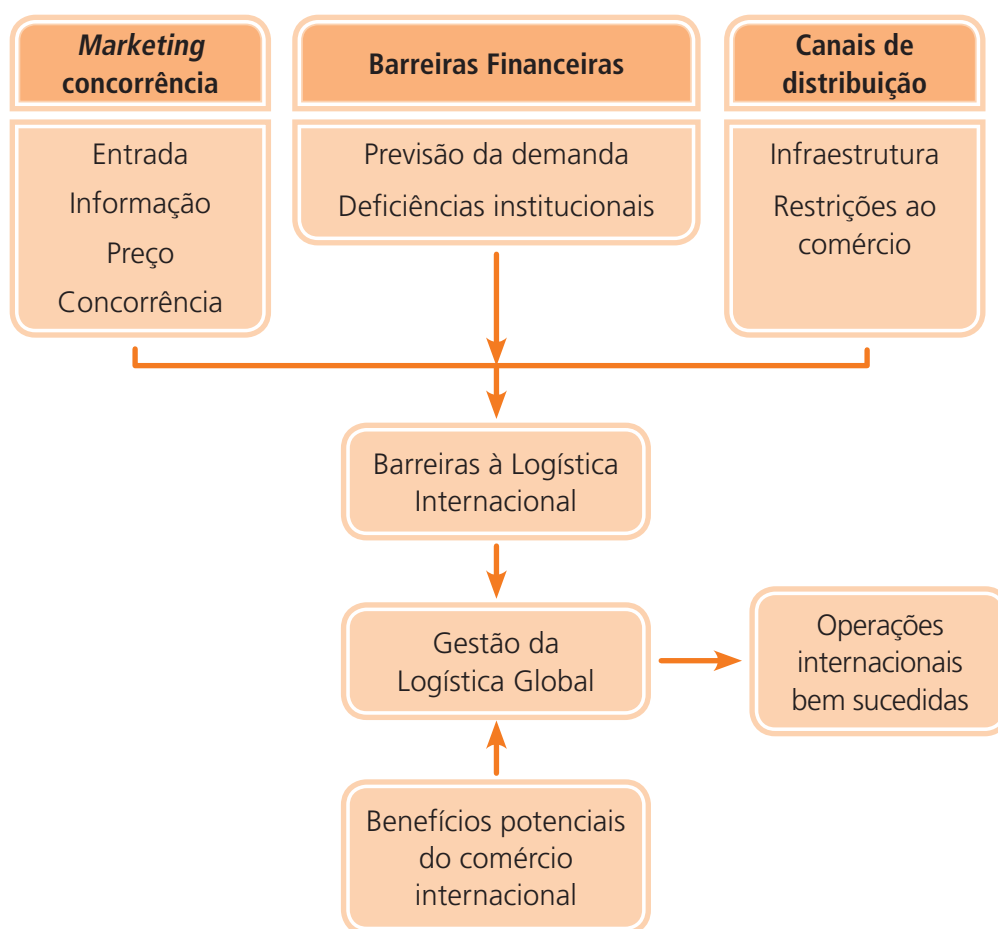


Figura 19.1: Dificuldades do marketing internacional.
Fonte: Larrañaga (2003).

Você sabia?

Deficiências institucionais são os agentes, órgãos e governo agindo de modo a dificultar os processos de compra e venda entre países.

Resumo

Nessa aula, pudemos observar a constituição do marketing internacional e as dificuldades encontradas para que seja possível almejar um espaço no contexto internacional.

Atividades de aprendizagem

- De que forma podemos melhorar a condição do Brasil em relação ao marketing, considerando as dificuldades encontradas pelos exportadores atuais? Justifique sua resposta.



Como sugestão de leitura, indicamos o livro *Marketing Internacional*, de Edmir Kuazaqui, publicado pela M Books Editora, em 2011. Nesse livro você poderá entender mais profundamente esse assunto dinâmico e envolvente.



Para saber mais sobre as diferentes técnicas de marketing e as relações do marketing com os resultados esperados pelas empresas, você pode acessar o site http://www.portaldomarketing.com.br/Artigos3/Nova_era_do_marketing.htm e ler o artigo *Nova Era do Marketing*, de Raphael Natalin Acheti (2011).



Aula 20 – Análise da logística estratégica e a negociação internacional

O objetivo desta aula é identificar as estratégias logísticas de forma ampla, envolvendo todos os elementos da cadeia de produção internacional. A partir dos conceitos estabelecidos nessa aula, você terá a oportunidade de gerenciar a cadeia logística internacional de forma a identificar pontos de análise e tomar decisões adequadas para obtenção de resultados positivos.

A função da análise logística estratégica é identificar possíveis distorções no processo de comércio exterior, desde a produção até a chegada dos produtos no barracão da empresa. A interferência de um bom gestor internacional é fundamental para o sucesso das operações de comércio exterior. Vamos saber mais?

20.1 Variáveis estratégicas e a logística internacional

Os procedimentos de comercialização internacional são muito dinâmicos. Existem diversos fatores que variam diariamente, fazendo com que os planos tenham que ser adequados e até abandonados. Para isso, é imprescindível que o gestor dessa cadeia de suprimentos internacional possua habilidades humanas e técnicas, além de uma intuição excepcional. Você sabe como exemplificar essas variáveis? Veja as informações a seguir:

- As taxas cambiais são instáveis. Produtos oscilam pelo mercado e pelo câmbio, com um planejamento de custos mais complexo.
- A legislação aduaneira, através dos órgãos reguladores, é lenta para adaptar-se às mudanças de mercado, deixando as movimentações de mercado e de planificação de custos diferentes da realidade.
- O sistema integrado de comércio exterior, os processos de compras internacionais e o sistema de informação sofrem constantes atualizações.
- Os fretes internacionais são dinâmicos e formam um diferencial do tempo do ciclo de importação em relação às linhas para o Brasil.
- Os produtos importados necessitam de um tratamento diferenciado, de acordo com o seu valor, custo de importação e tempo de repedido.

A-Z

Ciclo de importação

é o caminho percorrido por um produto desde seu pedido, trânsito, liberação, venda, até o novo pedido do mesmo produto.

- Tempo do **ciclo de importação**.
- A tecnologia dos produtos e serviços é atualizada com uma velocidade muito grande, deixando de fora do mercado os produtos que não investem nessa ferramenta.

Finalmente, a inserção da logística no processo competitivo globalizado força as empresas a desenvolverem estratégias para projetar seus produtos e serviços no mercado mundial, com o objetivo de obter vantagem competitiva, seja no emprego novas tecnologias, seja adotando novos procedimentos, como parcerias e alianças estratégicas (BALLOU, 2010).

20.2 Conhecimento e habilidades do negociador internacional

Nas operações internacionais, tornam-se imprescindíveis o conhecimento e a adaptação a diferentes situações, culturas e comportamentos, para que se possa superar as distâncias existentes no comércio internacional, no qual a distância geográfica existente entre os países é um fator relevante, porém não é o único a ser transposto pela empresa importadora e/ou exportadora. Quais seriam esses outros fatores?

Dias et al. (2004, p. 216) ressaltam que as empresas não devem iniciar um negócio internacional sem antes ter total conhecimento do mercado com o qual irá negociar. Nesse sentido:

A eficácia dos gerentes e profissionais do comércio exterior depende da sua capacidade e habilidade de utilizar e adaptar os conceitos, os estilos e as práticas da administração, também utilizados no dia-a-dia dos negócios nacionais, com o objetivo de superar as distâncias do comércio internacional, fazendo com que este se torne para a organização, tão rotineiro e usual quanto à operação doméstica (SOARES, 2004, p. 201).

Portanto, é muito importante que o profissional da área de logística exerça uma gestão plena ou contextual, ou seja, de forma que tenha abrangência total, com todos os pontos avaliados.



Para saber mais sobre a negociação internacional, você pode acessar a página http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=vyvbrwAH-yw e assistir ao filme *Cultura e negociação internacional*. É importante para o aprofundamento de seu aprendizado.



Para mais informações, sugere-se a leitura do livro **Negociação Internacional**, dos autores Dante P. Martinelli, Carla A. A. Ventura e Juliano R. Machado, da editora Atlas. Nesse livro você poderá entender mais profundamente todo o contexto da negociação internacional, bem como as estratégias logísticas que envolvem este processo.

Resumo

Pudemos observar nessa aula a dinâmica do mercado internacional, as dificuldades do processo de internacionalização, suas variações constantes e a necessidade das habilidades das pessoas que operam nesta área.

Atividades de aprendizagem

- Vamos traçar um perfil do empreendedor logístico de comércio exterior, considerando as dificuldades da área?





Referências

ALVARENGA, A. C.; NOVAES, A. G. **Logística aplicada**: suprimento e distribuição física. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1994.

ALVES, J. R. X.; ALVES, J. M.; BERTELLI, C. R. Redução do tempo de ciclo de importação de materiais através da aplicação do mapeamento do fluxo de valor. SIMPOI, **Anais**, 2009. Disponível em: <http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2009/artigos/E2009_T00108_PCN29680.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2012.

Inserir referência completa do autor-data **Arriba, 2010**, citado na página 73.

BALLOU, R. **Logística empresarial**: transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 2010.

BERTAN, R. V. **Custo logístico na importação**: uma análise comparativa entre Modais de transporte. Monografia (Curso de Ciências Contábeis). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010.

BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J. **Logística empresarial**: o processo de integração da cadeia de suprimento. São Paulo: Atlas, 2001.

CAMPOS, L. F. **Supply Chain**. São Paulo. Ibpe. 2010.

CASTRO, J. A. **Exportação**: aspectos práticos e operacionais. São Paulo: Lex, 2005.

CHRISTOPHER, M. **Logística e Ggrenciamento da cadeia de suprimentos**. São Paulo: Afiliada, 1997.

DIAS, R.; RODRIGUES, W. *et al.* (Org.). **Comércio exterior**: teoria e gestão. São Paulo: Atlas, 2004.

GADIOLI, J. A. S. **Logística da manutenção**: uma vantagem competitiva. Disponível em: <[http://www.biblioteca.sebrae.com.br/bds/bds.nsf/50F195604E91D8348325750000341135/\\$File/ARTIGO%20setec_logistica_Jose%20Alexandre%20de%20Souza%20Gadioli_sebrae.pdf](http://www.biblioteca.sebrae.com.br/bds/bds.nsf/50F195604E91D8348325750000341135/$File/ARTIGO%20setec_logistica_Jose%20Alexandre%20de%20Souza%20Gadioli_sebrae.pdf)>. Acesso em: 28 jun. 2012.

KEEDI, S. **Logística de transporte internacional**. São Paulo. 2004.

KOTABE, M.; HELSEN, K. **Administração de marketing global**. São Paulo: Atlas, 2000.

LARRAÑAGA, F. A. **Gestão logística global**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

LIMA, M. P. **O custeio do transporte rodoviário**. Centro de Estudos em logística da COPPEAD/FRJ. 2001. Disponível em: <www.copped.ufrj.br>. Acesso em: 15 jun. 2011.

LOPEZ, J. M. **Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

LUDOVICO, N. **Comércio exterior**: preparando a empresa para o mercado global. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.

MARTEL, V.; VIEIRA, D. R.. **Análise e projetos de eedes logísticas**. São Paulo: Saraiva, 2010.

MINISTÉRIO do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). **Balança comercial brasileira**. Dados consolidados. jan-./jun. 2012. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/arquivos/dwnl_1349207864.pdf>. Acesso em: 29 set. 2012.

MINISTÉRIO do Desenvolvimento Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Importação**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 abr. 2012.

Inserir referência completa do autor-data **NUNES, 2001**, citado na página 68.

OLIVEIRA, J. L. R. *et al.* Estimação de custos para a importação. *In*: Congresso Brasileiro de Custos. **Anais**. Porto Seguro: Congresso Brasileiro de Custos, 2004.

REBONO, M. Processo de Importação. *In*: BORTOTO, A. C. *et al.* (Org.). **Comércio exterior**: teoria e gestão. São Paulo: Atlas, 2004.

ROBSON, J. F.; COPACINO, W. C. **The logistics handbook**. Nova Iorque: The Free Press, 1994.

SCHNEIDER, A. C. S. **O processo de internacionalização de uma empresa do setor moveleiro**: um estudo de caso. Dissertação. (Programa de Pós-Graduação em Administração da Escola de Administração) Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2002.

SEGRE, G. **Manual prático de comércio exterior**. São Paulo: Atlas, 2006.

SILVA. L. A. T; **Logística no comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

SOARES, C. C. **Introdução ao comércio exterior**. Rio de Janeiro: Saraiva. 2004.

Referências das Figuras

Figura 1.1: Logística internacional

Fonte: Imagem cortesia de Nirots / FreeDigitalPhotos.net

Figura 1.2: Globalização

Fonte: Martel e Vieira (2010)

Figura 1.3: Logística empresarial

Fonte: Christopher (1997)

Figura 2.1: A integração da Logística

Fonte: Bowersox e Closs (2001, p. 44).

Figura 2.2: Modelo de Execução da Logística Global

Fonte: Luiz F. Campos (2010).

Figura 3.1: Fluxo do produto e de pedidos

Fonte: Instituto de Engenharia e Gestão

Figura 4.1: Tecnologia na internacionalização

Fonte: Shutterstock

Figura 4.2: Comportamento do mercado

Fonte: Ludovico (2002)

Figura 6.1 Fluxo dos trâmites logísticos

Fonte: Alves e Bertelli (2009, pág 45).

Figura 6.2 - Exemplo de fluxo produtivo

Fonte: Adaptado de Alves, Alves e Bertelli (2009).

Figura 7.1 - Estágios da importação

Fonte: Adaptado de Kotabe e Helsen (2000).

Figura 8.1 Fluxo de importações sob o foco do adquirente

Fonte: Elaborado pelo autor (2012)

Figura 10.1: Modal aéreo

Fonte: Imagem cortesia de Digitalart / FreeDigitalPhotos.net

Figura 11.1: Característica do modal rodoviário

Fonte: http://3.bp.blogspot.com/_126GYjeev-Y/TP-9RHQJgqI/AAAAAAAAADmo/wxOcUM60rYI/s1600/caminh%25C3%25B5es.bmp

Figura 12.1: Armazenagem

Fonte: Imagem cortesia de Franky242 / FreeDigitalPhotos.net

Figura 12.2: Ciclo de pedido - informações

Fonte: Gadioli (2012, p.2)

Figura 14.1 Canal logístico e operadores

Fonte: ROBESON, James F.

Figura 15.1: Incoterms
Fonte: Arriba, 2010

Figura 16.1: Demonstração de procedimentos de remessa e alfândega
Fonte: Castro (2005).

Figura 17.1 - Custos logísticos de importação
Fonte: Adaptado de Keedi (2010).

Figura 19.1 Dificuldades do marketing internacional
Fonte: Larrañaga, 2003

Atividades autoinstrutivas

1. Sobre o ideal da globalização, assinale a alternativa CORRETA.

- a) Os países armazenam seus excedentes de produção e importam suas demandas conforme as possibilidades do mercado.
- b) Os países do primeiro mundo não causam desequilíbrio no mercado por conta de sua força, em relação aos países menores.
- c) Os produtos exportados com mais tecnologia conseguem menor saldo em sua balança comercial.
- d) O ideal da globalização seria todos os países comprando e vendendo, de forma equilibrada.
- e) A globalização abrange todos os países, seus governantes e população.

2. Quando à logística internacional, é CORRETO afirmar que:

- a) a função logística internacional é mais bem aplicada quando a cadeia de suprimentos é menor. À medida que ela fica maior, sua complexidade não é compatível com a ferramenta.
- b) a função logística internacional se dá através de um processo integrado entre os fornecedores, por meio de tecnologia de transporte e comunicação e mercado, além de outros agentes, como o governo, a cultura e a sociedade.
- c) o suprimento físico internacional é a melhor forma de adequar os produtos em estoque, e a distribuição física é o condicionamento dos produtos por setores especializados de estoque.
- d) no contexto da logística internacional, a relação entre fornecedores e compradores não se dá através da relação entre a necessidade de reposição de estoques e o mercado - mais especificamente, as vendas.
- e) a cadeia logística internacional tem fluxo equilibrado, não havendo momentos em que se encontram atrasos.

3. O objetivo da utilização da ferramenta logística internacional é estabelecer um processo eficaz de tomada de decisões para obtenção de resultados positivos. Portanto é VERDADEIRO afirmar que:

- a) a logística aplicada no mercado interno não fica defasada em relação ao mercado externo. A forma de aplicação não muda para o mercado internacional.
- b) para um processo de tomada de decisões, um operador logístico para comércio exterior necessita de um sistema de comunicação muito eficaz, porém, não tem a necessidade de considerar todas as informações inerentes à sua operação, pois não haverá diferenças significativas em ser resultado.
- c) Uma cadeia logística internacional envolve conhecimento amplo, sobretudo no que diz respeito a legislação interna e externa, aspectos culturais e sociais de outras culturas, além de experiência na área.
- d) uma cadeia de suprimentos para a logística internacional envolve desde o fabricante até o consumidor, em outro país, onde seu processo não necessita necessariamente de qualidade, mas somente o resultado, que é o lucro, principalmente em produtos que serão exportados.
- e) a logística internacional pode ser executada por profissionais que conheçam somente as ferramentas básicas, pois o sistema é integrado, não necessitando de experiência na área.

4. Sobre a cadeia internacional de produtos, sabe-se que o fluxo de materiais é importante, pois cada passo dessa cadeia deve ser dimensionado de forma planejada e organizada, considerando todas as variáveis que podem desviar o foco dessa cadeia. Portanto:

- a) pode-se estabelecer o mesmo processo utilizado na cadeia interna.
- b) o fluxo dos produtos em relação ao mercado internacional depende exclusivamente do sistema integrado de comércio exterior.
- c) as variáveis que desviam o foco são denominadas pelos exportadores.
- d) a cadeia é complexa e depende de variáveis externas, por isso a necessidade de planejamento e organização.
- e) a cadeia internacional é planejada por elementos do governo, exportadores e aduana.

5. O contexto globalizado e seus processos de produção possuem uma dinâmica positiva considerando a tecnologia mundial, novos produtos, novas marcas anecessidade de volume e venda, quando se trata de gestão de logística global. Isso se dá por conta:

- a) da necessidade de estabelecimento de novas empresas e novos gestores internacionais.
- b) dos interesses dos afretadores e da diversidade dos modais.
- c) do crescimento e da integração mundial, e da globalização como um todo.
- d) do fortalecimento das empresas e dos custos dos produtos.
- e) das aduanas e dos governos.

6. Sobre a cadeia de suprimentos internacional.

- a) Possui a mesma amplitude da cadeia interna (nacional).
- b) Estabelece uma dimensão do produtor até a aduana.
- c) Tem maior relevância e complexidade nas exportações.
- d) Não possui variações significativas a curto prazo.
- e) É extensa, complexa e se estabelece desde o produtor até a venda e distribuição por parte do importador.

7. Entre os fatores que interagem na cadeia de suprimentos internacional destaca-se:

- a) a avaliação dos funcionários.
- b) a determinação dos agentes governamentais.
- c) a movimentação portuária/fronteira/aeroportuária
- d) o estabelecimento de um planejamento dos concorrentes internacionais.
- e) a navegação interna.

8. A cadeia de suprimentos internacional se dá da seguinte forma:

- a) transporte interno; aduana; frete internacional; importador; vendas.
- b) exportador; aduana; frete internacional; frete interno; aduana; importador.
- c) importador; aduana; transporte interno; frete internacional; exportador.
- d) exportador; aduana; frete internacional; vendas internas; aduana; importador.
- e) produtor exportador; transporte interno; aduana; frete internacional; aduana; transporte interno; recebimento importador.

9. A tecnologia no comércio exterior é importante, pois:

- a) estabelece relações comerciais entre empresas do mesmo país.
- b) determina as variações políticas e sociais entre os países.
- c) movimentam as relações culturais entre os países.
- d) movimentam os negócios mundiais, sobretudo em relação aos novos produtos, com mais competitividade.
- e) não tem importância no mercado nacional, quando a empresa não exporta.

10. Quando um país importa máquinas e equipamentos com maior tecnologia:

- a) o beneficiado é o país, caso haja um produto similar nacional.
- b) a importação deve ser proibida ou dificultada, mesmo que não haja esse produto disponível no mercado interno.
- c) somente as máquinas e os equipamentos nacionais devem-se utilizar.
- d) as importações sempre causam impacto negativo ao país.
- e) o país com defasagem tecnológica deverá importar essas máquinas e equipamentos e desenvolver, a médio e longo prazos, produtos similares.

11. Sobre a relação entre o fator tempo e a produção, é CORRETO afirmar que:

- a) o tempo é um fator determinante no custo dos produtos, pois a produção depende de um ciclo de produto e serviços rápidos.
- b) os ciclos de produção não são dependentes do tempo, pois já são determinados pelo planejamento.
- c) o controle de produção e o fator tempo são determinados pelo gestor de comércio exterior e dependem dos concorrentes para a sua determinação.
- d) o tempo de produção e o escoamento dos produtos para exportação são iguais ao tempo de importação.
- e) as variações de tempo não são relevantes para o contexto de comércio exterior.

12. O fator tempo, segundo Lopez (2000), é um dos mais importantes parâmetros para a competitividade, pois condiciona o prazo de entrega do produto ao cliente. Portanto:

- a) a competitividade depende somente do fator tempo, já que toda empresa tem o dever de concorrer no mercado internacional.
- b) as empresas buscam sua competitividade no mercado internacional e nacional, mas os empresários brasileiros somente determinam suas metas caso seus concorrentes também obtenham competitividade.

- c) o prazo de entrega, por si só, determina a competitividade internacional.
- d) outros fatores para a competitividade internacional também são os operadores portuários.
- e) o condicionante do prazo de entrega é somente um parâmetro, devendo o fornecedor observar também outros fatores importantes para a competitividade.

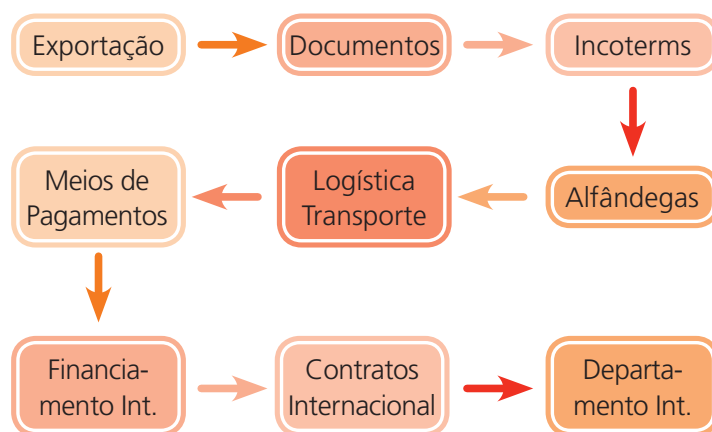
13. O que são ciclos de importação e exportação?

- a) São épocas diferentes pelas quais o país está passando em relação à sua economia.
- b) São os componentes da cadeia produtiva, como os modais e silos de armazenagem.
- c) São os ciclos de vida dos produtos.
- d) É a alternância dos produtos importados e exportados.
- e) É o tempo entre a produção, o ciclo do produto, a entrega e o repedido do produto, formando um ciclo.

14. São indicadores de produção:

- a) todos os agentes governamentais e aduaneiros.
- b) mão de obra qualificada, tecnologia nos produtos, competitividade em relação ao custo ao tempo, e mercado sobre os concorrentes.
- c) o mercado concorrente e a economia de um país.
- d) os fatores que se relacionam com a cultura e a sociedade de um país.
- e) a qualidade dos serviços dos agentes governamentais e funcionários em empresas privadas de um país.

15. Considerando a figura a seguir, é VERDADEIRO afirmar sobre os trâmites logísticos.



Fonte: Alves e Bertelli (2009, pág. 45).

- a) A exportação não necessita de um departamento internacional.
- b) Os meios de pagamentos são os credores internacionais.
- c) Os financiamentos internacionais são para as empresas que têm sede no exterior.
- d) Os documentos internacionais são os mesmos praticados no mercado interno.
- e) O ciclo de exportação é o mesmo para a importação, mas de forma inversa.

16. As importações fazem parte das economias dos países, pois:

- a) representam um saldo positivo na balança comercial, já que estimulam a competitividade e o ganho de capital.
- b) ajudam as empresas produtoras nacionais em relação à concorrência, gerando impacto nas vendas fora do país.
- c) têm incentivo do governo para que cresçam ano a ano, já que a indústria e os serviços locais são suficientes para atender à demanda.
- d) o ideal é que os países diminuam suas exportações e aumentem as importações; com isso, os países terão uma proteção contra exportadores internacionais.
- e) alguns setores da economia são defasados em relação à tecnologia ou não possuem produtos para a economia de um país. Para esses casos, a importação de produtos ou serviços é benéfica.

17. De acordo com o quadro abaixo podemos dizer que:

Desempenho das Importações <i>Desempeño de las Importaciones / Imports Performance</i> Janeiro – Junho / Enero-Junio / January-June – 2012 <i>US\$ Milhões / US\$ Millones / US\$ Millions</i>			
	Valor <i>Value</i>	Δ% <i>2012/11</i>	Part. % <i>% Share</i>
Importação Total <i>Importación Total / Total Imports</i>	110.144	4,6	100,0
Bens Intermediários <i>Bienes Intermedios / Intermediate Goods</i>	48.063	0,4	43,6
Bens de Capital <i>Bienes de Capital / Capital Goods</i>	24.032	5,6	21,8
Bens de Consumo <i>Bienes de Consumo / Consumption Goods</i>	19.189	5,1	17,4
Petróleo e Combustíveis <i>Petroleo y Combustibles / Oil and Fuel</i>	18.860	14,6	17,1

Fonte: MDIC (2012, p.24).

- a) o Brasil não importa produtos de tecnologia, pois a indústria brasileira dessa área é autossuficiente.
- b) as importações de bens de consumo não representam um índice significativo.
- c) precisamos diminuir as importações de bens de consumo e de serviços, por meio do investimentos em tecnologia.
- d) os países devem acostumar-se com a dependência tecnológica de outros de primeiro mundo, pois nunca poderemos competir.
- e) o Brasil não importa petróleo.

18. Qual é a importância da exportação para um país?

- a) Melhorar também a importação, aumentando o superávit e o produto interno bruto.
- b) Diminuir o saldo da balança comercial.
- c) Estabelecer um tempo maior do ciclo produtivo.
- d) Aumentar o saldo da balança comercial e gera divisas ao país.
- e) Aumentar a diversidade de produtos no mercado interno.

19. Fazem parte dos procedimentos de exportação:

- a) aduana, declaração de renda e aspectos de venda interna.
- b) despachante de afretamento, aduana no exterior e câmbio.
- c) contato no exterior, aspectos culturais e sociais de um terceiro país.
- d) afretamento aéreo para os produtos primários e negociação com países de terceiro mundo.
- e) pré-*steak*, despacho aduaneiro, aduana, frete internacional e câmbio.

20. Qual é a função do despachante aduaneiro?

- a) Realizar o frete internacional, incluindo os custos.
- b) Analisar os procedimentos de negociação internacional somente nas exportações.
- c) Fazer a operação portuária.
- d) Realizar o câmbio, enviando o dinheiro para o exterior.
- e) Realizar o procedimento de liberação alfandegária.

21. Qual são as principais características do modal marítimo?

- a) Menor tempo de trânsito, maior custo e menor volume de produtos.
- b) Maior volume, menor custo e maior tempo de trânsito.
- c) Maiores distâncias, maior custo e mais diversidade de produtos.
- d) Menor diversidade de produtos, maior tempo de trânsito e maior custo.
- e) Maior tempo de trânsito, menores distâncias e menor tempo de trânsito.

22. Como desvantagem da modalidade de transporte marítimo, pode-se citar o tempo de viagem, desde a origem até o destino final, e eventuais riscos, gerados por fatores como congestionamento, burocracia, atraso na chegada e saída de navios. Portanto:

- a) não devemos contratar o modal marítimo, só como última opção.
- b) as desvantagens existem somente no modal marítimo.
- c) a burocracia existe com mais intensidade no modal marítimo.
- d) os congestionamentos são raros no modal marítimo no Brasil.
- e) as desvantagens ocorrem em todos os modais, e o modal marítimo pode ser estabelecido conforme o caso.

23. O Brasil dispõe de uma rede integrada de aeroportos, apresentando terminais mesmo em locais distante tornando os voos de passageiros uma possibilidade viável. Por outro lado, na questão de cargas, ainda necessita de muitas mudanças, que seriam:

- a) aviões e terminais maiores, com mais infraestrutura e rede de distribuição de produtos.
- b) tamanho de aviões para passageiros e terminais aéreos mais acessíveis.
- c) aumento da área de desembarque de passageiros e produtos.
- d) menor custo nos fretes e custo nas passagens.
- e) integrar mais os aeroportos, criando terminais internacionais em todos os aeroportos.

24. Os produtos destinados ao transporte por via aérea devem ser compostos da seguinte forma:

- a) valor agregado menor e dimensões maiores.
- b) maior volume e menor custo.
- c) maior preço final ao consumidor e menor custo.
- d) maior valor e distâncias menores.
- e) valor agregado maior e dimensões menores.

25. No modal rodoviário, todos os custos agregados são fatores de impacto no custo total das mercadorias, como diesel, peças, mão de obra, entre outros. Para que tenhamos maior rendimento nesse setor, deve-se:

- a) aumentar a malha viária e instituir mais pedágios.
- b) aumentar a frota de caminhões e aumentar os impostos.

- c) diminuir o impacto dos custos sobre a cadeia de distribuição, como diminuição dos impostos, melhoria das estradas e melhor logística de distribuição.
- d) aumento do número de profissionais na estrada, como caminhoneiros e postos de gasolina.
- e) acabar com os pedágios e incentivar a criação de mais postos de gasolina e de vendas de caminhões.

26. Dentro do contexto da logística internacional, handling:

- a) é o afretamento de qualquer modal.
- b) é o trabalho do despachante aduaneiro.
- c) é o manuseio da carga.
- d) é o câmbio entre exportador e importador.
- e) são os procedimentos da aduana brasileira.

27. No que consiste o acordo comercial do Mercosul?

- a) É um acordo de livre negociação entre todos os países da América Latina.
- b) É um acordo que prevê negociações sem quaisquer impostos entre países da América do Sul.
- c) É um acordo comercial que prevê a não incidência de alguns impostos entre o Brasil, Uruguai, Paraguai, Argentina e Venezuela.
- d) É um acordo que prevê somente a negociação de exportação entre Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Venezuela.
- e) É um acordo que prevê a livre negociação entre Brasil, México, Paraguai, Argentina, Brasil, mas não o Paraguai. Por isso, a dificuldade de se passar na Ponte da Amizade (Paraguai).

28. Para um processo de internacionalização, as mercadorias passam por movimentação e acondicionamento especializados para que haja garantias de integridade da carga. Para tanto, os barracões devem estar dispostos:

- a) perto dos portos e aeroportos, para que o caminho seja menor.
- b) um próximo ao outro, para que não haja roubos ou furtos.
- c) próximos às grandes cidades, para que haja maior incidência de mão de obra especializada.
- d) com tecnologia adequada às cargas que serão armazenadas e com flexibilidade e agilidade para movimentação dos produtos.
- e) de forma mais genérica possível, para que qualquer tipo de mão de obra possa operar.

29. Como devem estar dispostos os armazéns de carga quando se destinam produtos à comercialização internacional?

- a) Preparados para os operadores portuários, agentes da aduana e para equipamentos específicos de exportação e importação.
- b) Sempre próximos às cidades e longe dos concorrentes.
- c) Próximo às empresas concorrentes e agentes governamentais.
- d) Ao lado dos aeroportos e estações de trem.
- e) Próximo a todos os modais, operadores e importadores.

30. O que são cargas entrepostadas?

- a) São cargas armazenadas próximo à colheita.
- b) São cargas destinadas ao mercado interno.
- c) São cargas disponibilizadas em entrepostos aduaneiros, que são locais especializados em acondicionar as cargas antes de serem embarcadas.
- d) São produtos e serviços importados, antes da liberação alfandegária.
- e) São cargas apreendidas pela Receita Federal.

31. Qualquer negociação internacional necessita de remessa financeira para que seja concretizada. Então, os bancos fazem o trabalho de converter a moeda do país de origem para a do país de destino. Isso se chama:

- a) pré-steack.
- b) aduana.
- c) Receita Federal.
- d) operadores portuários.
- e) câmbio.

32. Na modalidade de câmbio antecipado:

- a) o comprador da mercadoria remete o dinheiro para o exterior assim que recebe a carga.
- b) o comprador da mercadoria paga a carga depois de 30 dias do recebimento.
- c) o comprador da mercadoria emite uma carta de crédito e paga quando receber a mercadoria.
- d) o comprador paga a mercadoria quando a carga chega ao porto de embarque.
- e) o comprador da mercadoria remete o dinheiro antes de sair do barracão do exportador.

33. A composição para a modalidade de pagamento abaixo configura que,

C = *Cost* ou custos da mercadoria. É o valor base negociado no exterior.

I = *Insurance* ou seguro. É o valor segurado da mercadoria. É opcional para o comprador.

F = *Freight* ou frete internacional.

- a) o comprador paga somente a mercadoria.
- b) o comprador paga a mercadoria e o seguro.
- c) o comprador paga somente a mercadoria e tem 30 dias para pagar.
- d) o comprador paga a mercadoria com desconto.
- e) o comprador paga o frete internacional, o seguro e a mercadoria.

34. Quem são os operadores logísticos?

- a) São os agentes que operam a carga na cadeia logística de produtos enquanto estiverem operando no porto.
- b) São operadores de empilhadeiras e de transtêineres.
- c) São operadores financeiros logísticos.
- d) São operadores de máquinas e de navios.
- e) São afretadores e associados dos portos.

35. Os elementos abaixo são caracterizados como:

- I. Caminhões;
- II. Armazéns;
- III. Serviços de mão de obra e gestão;
- IV. Serviços específicos (em alguns casos) incluindo:

- gestão do inventário;
- preparação da produção;
- planejamento estratégico da distribuição;
- aquisição de locais;
- disposição do armazém.

- a) agentes de importação e afretadores.
- b) operadores de produção e cadeia econômica de produtos.

- c) agentes inflacionários e da balança comercial.
- d) componentes da cadeia logística de abastecimento para comércio exterior.
- e) agentes governamentais que atuam no comércio exterior.

36. Para que se destinam as Incoterms no comércio exterior?

- a) Para determinar a forma de envio do dinheiro para o exterior.
- b) Para determinar o modal para exportação.
- c) Para a determinação dos impostos que incidirão no momento da liberação das mercadorias.
- d) Para a determinação do momento em que incidirão todos os custos em relação à negociação internacional.
- e) Para a determinação do país que será destinada a carga a ser exportada.

37. Dentre as modalidades abaixo, qual é mais vantajosa para o exportador?

- a) CIF – custo da mercadoria + seguro + frete.
- b) C&F – custo da mercadoria + frete.
- c) FOB – custos cobertos pelo exportador até o porto.
- d) EXW – todos os custos pagos pelo importador desde o barracão do exportador.
- e) DAS.

38. Aduana ou *customs* representa um local por onde as mercadorias chegadas do exterior passam pela fiscalização de órgãos especializados, de acordo com o tipo de produto. Como ela está constituída?

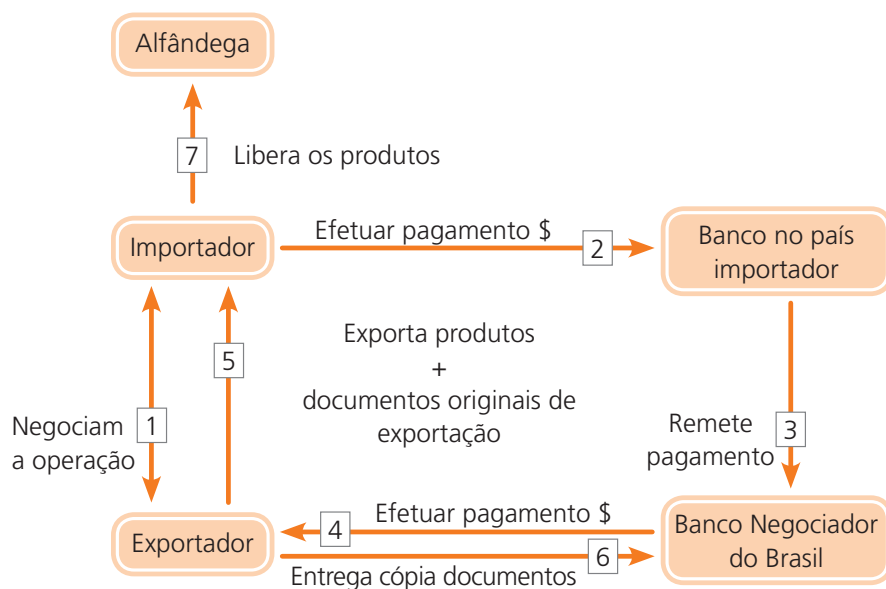
- a) Delegacias civis, despachantes aduaneiros e armazéns.
- b) Afretadores, motoristas, operadores de máquinas, terminais marítimos e aéreos.
- c) Terminais ferroviários, operadores de câmbio e Receita federal.
- d) Exportadores, importadores, câmbio, afretadores e despachantes aduaneiros.
- e) Polícia Federal, agentes dos portos e aeroportos, despachantes, operadores portuários e agentes fiscalizadores, armazéns alfandegados e terminais próprios.

39. O que significa uma carga internacionalizada?

- a) Carga que ainda não saiu do exterior.
- b) Carga que está armazenada na origem.
- c) Carga que acabou de ser produzida.

- d) Carga que foi negociada no exterior.
- e) Carga que já foi liberada e está aguardando embarque.

40. De acordo com a figura abaixo como podemos identificar a função do exportador nesse sistema?



Fonte: Castro (2005).

- a) Um agente que interage entre o importador e o banco.
- b) Um elemento que depende da alfândega para que possa embarcar a mercadoria.
- c) Um elemento que deve interagir com o banco para que a carga seja liberada no exterior.
- d) Um elemento que interage com todos os agentes de comércio exterior, de forma flexível e dinâmica.
- e) Um elemento capaz de entender os bancos, tanto nacional quanto do exterior.

41. O que é índice de nacionalização e qual impacto causa nas empresas?

- a) É o índice do saldo da balança comercial, com o foco na importação. O impacto depende das exportações.
- b) É o índice de inflação do país e tem impacto direto sobre os preços.
- c) É o índice de empresas exportadoras brasileiras. Impacta na economia em relação ao custo Brasil.
- d) É o índice dos custos de exportações. Ajuda a estabelecer uma política de comércio exterior.
- e) É a porcentagem de custos totais que incidem sobre os produtos importados. Impacta diretamente sobre a competitividade dos produtos.

42. É decisivo para as empresas brasileiras encontrar um espaço através de um gerenciamento de custos, para que tenham uma eficácia internacional, no que se refere à importância de um planejamento. Isso se dá porque:

- a) as oportunidades comerciais e de globalização estão cada vez mais acessíveis às empresas.
- b) o crescimento das empresas está ligado aos modais e à competitividade interna.
- c) os portos e aeroportos estão com tecnologia de ponta.
- d) os portos e navios não necessitam de investimentos.
- e) a infraestrutura brasileira vive um excelente momento.

43. Identificar e compor os custos para exportação é estabelecer:

- a) uma boa relação política no exterior.
- b) uma boa avaliação da cultura e sociedade.
- c) uma planilha confiável para diminuir possíveis falhas no processo de exportação, evitando-se prejuízos a curto e médio prazos.
- d) uma identificação dos custos e da inflação sobre os produtos brasileiros.
- e) uma identificação da população com o contexto do comércio exterior.

44. Para que possamos exportar com qualidade, os produtos devem possuir, primeiramente, maior valor agregado, para que tenham menor custo na cadeia produtiva. Isso quer dizer:

- a) produtos sem valor agregado não dão lucro para os exportadores.
- b) valor agregado dos produtos é determinado pelos agentes portuários.
- c) investimento em tecnologia e redução de custos, com aumento de qualidade.
- d) redução da inflação diminui o valor agregado dos produtos.
- e) agregação de valor é igual em todos os países.

45. O que falta ao Brasil para melhorar as exportações?

- a) Melhorar o mercado interno e as relações comerciais nacionais.
- b) Investimentos em infraestrutura, tecnologia, serviços, equipamentos e transportes.
- c) Melhorar as desigualdades sociais e culturais no Brasil.
- d) Desenvolver um sistema integrado entre os concorrentes internos.
- e) O país adquirir empréstimos internacionais.

46. Como funcionam as *commodities*?

- a) São os importadores e exportadores interagindo.
- b) São remessas de dinheiro ao exterior.
- c) São produtos com preços determinados através de uma bolsa, que são regulados de acordo com a oferta e demanda.
- d) São recebimentos de dinheiro e documentos do exterior.
- e) Funcionam através de agentes de aduanas brasileiras e do exterior.

47. Quais são as principais dificuldades dos empresários brasileiros na cadeia de marketing?

- a) Os concorrentes internos e a economia interna.
- b) Os navios defasados e os silos de armazenagem longe dos portos.
- c) Os terminais aéreos e ferroviários sem divulgação no exterior.
- d) Custos altos para divulgação de seus produtos e distanciamento dos compradores.
- e) Falta de canais abertos de mídias entre os países, com programação voltada ao aprendizado dos diferentes idiomas.

48. A função da análise logística estratégica é identificar possíveis distorções no processo de comércio exterior, desde a produção até a chegada dos produtos no barracão da empresa. A interferência de um bom gestor internacional é fundamental para o sucesso das operações de comércio exterior. Baseado nessa informação, assinale a alternativa CORRETA.

- a) Os gestores brasileiros não reúnem condições de competitividade frente aos países de primeiro mundo.
- b) Uma gestão de comércio exterior deve estar caracterizada na cultura e sociedade de um povo.
- c) Um gestor de comércio exterior deve morar em outro país durante por um bom tempo, para aprender administração e gestão.
- d) Um gestor de comércio exterior deve estar atento às mudanças, além de estruturar a sua empresa de acordo com as demandas internacionais.
- e) A gestão de comércio exterior depende de moeda e aduana no exterior.

49. A inserção da logística no processo competitivo globalizado força as empresas a desenvolver estratégias para projetar seus produtos e serviços no mercado mundial. Portanto:

- a) uma logística adequada necessita de diversos fatores integrados para que tenha um bom resultado.
- b) Uma logística adequada depende de um grande conhecimento de estruturas externas de engenharia de produtos.
- c) Os exportadores devem ter conhecimento de importação, para que possam estabelecer um conhecimento adequado.
- d) Os agentes de aduana e governantes determinam a logística de comércio exterior.
- e) A cadeia de suprimentos internacional é determinada pelos despachantes aduaneiros.

50. Em relação às distâncias do comércio exterior, assinale a alternativa CORRETA.

- a) Pode-se utilizar o modal aéreo em qualquer condição e com qualquer produto. Portanto, a distância é somente um mero detalhe.
- b) Podemos baixar os custos internacionais se utilizarmos o modal ferroviário, sobretudo para a Europa e EUA.
- c) A distância pode ser menor se utilizarmos embarques de soja via aérea.
- d) As distâncias são proporcionais ao valor agregado dos produtos. Quanto mais valor, maior a condição de afretamento e maior a amplitude da distância para exportação.
- e) A melhor opção de distância entre o Brasil e a Europa é sempre o modal aéreo.

Currículo do professor-autor

Doutor em Engenharia de Produção pela UFSC. Mestre em Desenvolvimento de Tecnologia pelo Lactec. Pós-graduação em EAD pela Eadcon. Pós-graduação em Finanças e Informatização pela Uniandrade. Graduação em Administração de Empresas pela Unicamp. Extensão universitária em *Systems and Methodos* pela Hunter Institute, USA. Extensão universitárias em *Marketing Systems* pela Hunter Institute, USA. Professor de graduação da Unespar. Professor de pós-graduação no Ibpex. Palestrante da Federação das Indústrias de Ponta Grossa. Auditor ambiental e perito ambiental. Consultor de comércio exterior.

