



Logística Internacional

Ana Rosa Cavalcanti da Silva

Curso Técnico em Logística

Educação a Distância

2017



EXPEDIENTE

Professor Autor

Ana Rosa Cavalcanti da Silva

Design Instrucional

Deyvid Souza Nascimento
Renata Marques de Otero
Terezinha Mônica Sinício Beltrão

Revisão de Língua Portuguesa

Eliane Azevedo

Diagramação

Klébia Carvalho

Coordenação

Juliana Menezes Novais

Coordenação Executiva

George Bento Catunda

Coordenação Geral

Paulo Fernando de Vasconcelos Dutra

Conteúdo produzido para os Cursos Técnicos da Secretaria Executiva de Educação Profissional de Pernambuco, em convênio com o Ministério da Educação (Rede e-Tec Brasil).

Agosto, 2017

Catálogo na fonte

Bibliotecário Hugo Carlos Cavalcanti, CRB4-2129

S586l

Silva, Ana Rosa Cavalcanti da.
Logística Internacional: Curso Técnico em Logística:
Educação a distância / Ana Rosa Cavalcanti da Silva. – Recife:
Secretaria Executiva de Educação Profissional de Pernambuco,
2017.

46 p.: il.

Inclui referências bibliográficas.

1. Logística empresarial. 2. Comércio internacional. I.
Silva, Ana Rosa Cavalcanti da. II. Título.

CDU – 658.78



Sumário

Introdução	4
1. Competência 01 Conhecer os Aspectos Gerais da Logística Internacional	6
1.1 Introdução.....	6
1.2 Definição de logística internacional	7
1.3 A demanda logística no comércio internacional	15
1.4 Parâmetros logísticos: custo, tempo e qualidade	17
1.5 Elementos da logística internacional.....	20
1.6 Logística internacional: elemento de vantagem competitiva.....	21
2. Competência 02 Conhecer a Infraestrutura Logística Internacional.....	22
2.1 Introdução.....	22
2.2 Definições	22
2.3 Infraestrutura de transportes	26
3. Competência 03 Conhecer as Formas de Contrato e de Seguros Internacionais	35
3.1 Introdução.....	35
3.2 Características gerais dos contratos.....	37
3.3 Ponto para atentar nos contratos	38
3.4 Seguro internacional	44
3.5 Dicas de contratação de seguro internacional.....	45
Referências	47
Minicurrículo do Professor Pesquisador	48



Introdução

Caro aluno, tudo bem com você?

Para começar nossa caminhada em **Logística Internacional**, veremos os **aspectos gerais da logística internacional**. Nesse ponto, a ordem será nos atermos à definição de logística internacional, à demanda logística no comércio internacional, aos parâmetros logísticos (custo, tempo e qualidade), aos elementos da logística internacional e a enxergarmos a logística internacional como elemento de vantagem competitiva nos negócios.

Depois o foco estará em conhecer a **infraestrutura logística internacional**, fazendo definições, seguidas de análises interessantes sobre as partes de transportes, comunicação e serviços públicos.

Por fim, encerrando nossa fase juntos, o caderno será fechado com o aprendizado que nos levará a conhecer as formas **de contrato e de seguro internacionais**, nas quais trabalharemos as características gerais dos contratos, os pontos para atentar, os tipos de apólices, as informações necessárias e as dicas de contratação.

Em suma: é com Logística Internacional que você vai entrar numa nova fase de sua carreira acadêmica. Fique esperto porque essa disciplina vai lhe acompanhar para sempre, pois esta será recheada de boas dicas, pontos a atentar e certamente, ao longo das três Competências que teremos, não faltarão bons motivos para você se empenhar.

Agora, é com você! Podemos começar? Vamos nessa!



Figura 01- Profissional de Logística Internacional

Fonte: <http://infologisticaweb.esy.es/wp-content/uploads/2016/09/log-internacional.jpg>. Acesso em 25 de ago. 2017

Descrição: pessoa ao fundo da imagem com o mapa mundi no plano central em desenho vazado, com várias marcas e setas em todos os continentes.



1. Competência 01 | Conhecer os Aspectos Gerais da Logística Internacional

Bases Tecnológicas

- Definição de logística internacional
- A demanda logística no comércio internacional
- Parâmetros logísticos: custo, tempo e qualidade
- Elementos da logística internacional
- Logística internacional: elemento de vantagem competitiva

1.1 Introdução

Os profissionais já ativos em logística e aqueles em formação ou aperfeiçoamento, como você, caro aluno, sabem que, na esfera global, é preciso lidar, todos os dias, com uma mistura de clientes, fornecedores e parceiros em geral; moedas e sistemas cambiais; regimes e políticas dos governos com impactos diretos no seu negócio, em termos de normas econômicas e tributárias. Também fazem parte desse cenário, barreiras ou facilidades por conta da ausência ou existência de redes de infraestrutura de transportes e de telecomunicações, por exemplo, bem como hábitos e costumes diversos, dentre outros componentes.

Por isso tudo, na Competência 1, que inaugura esta disciplina, abordaremos o conceito de logística internacional em si, em que graus andam as demandas por ela no comércio exterior, como se relacionam e se influenciam as questões ligadas ao custo, ao tempo e à qualidade, bem como a forma ou formas pelas quais podemos tirar mais vantagem e oferecer ainda mais valor ao serviço que prestamos aos nossos clientes.

Então, aceite o nosso convite de embarcar, a partir de agora, na jornada pelos caminhos admiráveis e vastos da logística internacional. E já que os temas que serão debatidos por aqui envolvem aviões, caminhões e navios, “aperte os cintos” ou “vista seu colete à prova d’água” e aproveite a viagem!



1. 2 Definição de logística internacional

Caro aluno, fazer parte do mundo da logística é uma experiência de vida profissional e pessoal fabulosa! A cada dia, sua rotina se altera, com novos desafios a serem vencidos lhe instigando à superação. Se todo esse cotidiano já é empolgante em termos de logística local, imagine só quando começamos a pensar em logística internacional.



Figura 02-Rotina da Logística Internacional

Fonte: <http://www.bloglogistica.com.br/wp-content/uploads/2017/05/desenvolvimento-industrial-e-a-logistica-o-que-ainda-precisa-melhorar.jpeg> . Acesso em 25 de ago. 2017

Descrição: na imagem há um dedo humano “startando” o processo de logística, através do acionamento de localidades, um caderno representando o planejamento, telefone com indicativo de prazo, relógio, calendário, meios de transporte (avião, caminhão, navio e trem), computador com gráfico , lupa, embalagens, telefone celular, chip, tarja de identificação de produto, ampulheta com areia, carrinho transportador com caixas de mercadorias dentro dele.

Pois bem, já que este é o tema central desta nossa disciplina, nada melhor do que analisar e debater esse assunto desde a época em que a logística começou a ser desenvolvida no mundo. Pensa que isso é algo recente? Não, não é! Logística faz parte do nosso dia a dia desde muito antes de nossos antepassados se darem conta. “Como é que é?”, você deve estar falando alto agora, sem acreditar no que estamos lhe afirmando! Pois lhe dizemos novamente: a logística, em especial a de alcance mundial, é algo praticado desde os tempos das grandes navegações, só para falarmos de um momento histórico importante!

“Ih! Agora complicou geral! O que história tem a ver com logística?”, você novamente nos pergunta,



cheio de curiosidade e incredulidade, ao ler o que lhe escrevemos acima! Ué! Tudo a ver! Foram os grandes navegadores, como Pedro Álvares Cabral e Américo Vespúcio, bancados por reinos como o de Portugal e da Espanha, que se lançaram ao mar em grandes embarcações (ao menos naqueles tempos as caravelas eram consideradas grandes!), em busca de riquezas e novos mercados consumidores.



Figura 03-As grandes Navegações e a Logística

Fonte: [http://2.bp.blogspot.com/-N-Nb2fr1Epw/TyajiNmDy7I/AAAAAAAAAOK/8KTXv6VSwqA/s1600/grandes+navega % C3%A7%C3%B5es.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-N-Nb2fr1Epw/TyajiNmDy7I/AAAAAAAAAOK/8KTXv6VSwqA/s1600/grandes+navega+%C3%A7%C3%B5es.jpg). Acesso em 25 de ago. 2017.

Descrição: na imagem aparecem 03 embarcações no mar: a primeira, com o personagem histórico Pedro Álvares Cabral, vestido com calça branca, botas amarelas, camisa vermelha e casaco azul royal, boina vermelha, empunhando a bandeira branca relacionada ao Descobrimento do Brasil, com uma grande cruz vermelha em seu centro. Há homens sentados na embarcação trajados de azul. A segunda embarcação está mais longe, com muitos homens em pé. A terceira só se vê a imagem distorcida.

Imagine que nem Cabral, nem Vespúcio (ou qualquer outro homem daquela época) tivesse consciência de que, muitos séculos depois, na era em que vivemos hoje, todo esse processo de separar e embarcar mercadorias e mantimentos, agendar partidas e chegadas de navios, planejar as relações comerciais, traçar rotas, se preocupar com segurança, etc. viesse a ser conhecido como logística. Fantástico, não é mesmo?!

Se traçarmos um paralelo entre esses procedimentos e os executados pelos profissionais de logística hoje em dia, veremos que há um grande encaixe. Claro que houve muita evolução e mudanças: trocamos caravelas por navios Panamax, por exemplo, mas preocupações a respeito de como fazer



para que as mercadorias fabricadas num lado do mundo cheguem ao outro da melhor forma possível, em vários aspectos, permanecem as mesmas!



Os navios Panamax são aqueles cujas dimensões máximas permitem que eles possam passar pelas eclusas do Canal do Panamá, ilustrado na Imagem 4, o que só é possível para estruturas com 294 m de comprimento, 32,2 m de boca (ou maior largura) e 12 m de calado.



Figura 04-Vista Aérea do Canal do Panamá

Fonte: <http://www.logisticadescomplicada.com/wp-content/uploads/2011/08/canal-do-panama-vista-aerea-150x108.jpg>. Acesso em 25 de ago. 2017.

Descrição: vista aérea do Canal do Panamá, em cujas águas há algumas embarcações de tamanhos variados, margeado de vegetação. Na imagem pode ser vista a estrutura viária que serve à localidade.

Você já deve ter ouvido falar que o termo logística, do ponto de vista de sua definição mais moderna, tem a ver com questões militares. É isso mesmo! Na França antiga, esse termo tinha relação direta com as atividades intrínsecas à aquisição de munições e suprimentos para as tropas em guerra.

Saindo desse “túnel do tempo” em que entramos lá em cima e chegando aos nossos dias, percebemos que a logística não mais se prende apenas aos aspectos de transporte, indo bem mais além, relacionando-se com clientes, fornecedores, suprimento, marketing, dentre tantos outros. Vejamos o que nos dizem David e Stewart (2010, p. 18):

Nos últimos 30 anos, o foco da logística evoluiu de forma substancial: no início, e provavelmente até meados dos anos 1980, a principal preocupação dos gestores de logística, especificamente de logística internacional, era assegurar que as mercadorias chegassem ao destino em boas condições, com o menor custo. O encurtamento do tempo de trânsito (lead time), no geral, só era considerado no caso de mercadorias perecíveis ou de necessidade urgente o bastante que justificasse custos adicionais; na maioria das situações, entretanto, um longo tempo de trânsito era considerado normal. Com os anos, a rapidez no transporte ganhou importância.

O que terá acontecido no mundo para essa evolução toda é a grande pergunta a ser feita e estamos aqui, juntos, para encontrar a grande resposta correspondente. Bem, já vimos que a globalização aproximou países, encurtando fronteiras e que as telecomunicações e os transportes tiveram um estrondoso peso no desenvolvimento do comércio internacional, na disciplina de Fundamentos de



Comércio Exterior. Um elemento em particular tem parcela de contribuição positiva nessa rápida e irremediável transformação global: o contêiner, como ilustrado com a Imagem 5.



Figura 05-Contêiner Reefer (refrigerado)

Fonte: https://www.reftrade.fr/uploads/images/8_REFTRADE_20_ENTRY_OFFSHORE_CONTAINER_DNV2.7-1_REEFER.JPG. Acesso em 25 de ago.2017

Descrição: contêiner Reefer refrigerado na cor branca, com estrutura interna na cor azul, estacionado no pátio de armazenagem.

A invenção do Contêiner

“Não seria melhor se o reboque de minha carreta pudesse simplesmente ser içado e colocado a bordo do navio sem que seu conteúdo fosse tocado?”. Esta frase, cuja autoria é atribuída a Malcom McLean, traduz a motivação que o fez inventar o equipamento, por volta dos anos 1930. A criação do contêiner resolveu problemas provocados por cargas soltas gerais, como o manuseio peça a peça, as avarias, etc.

Com os contêineres, caixas puderam ser carregadas, lacradas e enviadas por caminhão, da porta do fornecedor, até o porto de origem, onde só precisavam ser levantadas e colocadas a bordo do navio. Chegando ao porto de destino, o processo se invertia. Assim, passou-se a diminuir o tempo de entrega e obter a intermodalidade de transporte.

A containerização modificou não somente a forma de transportar mercadorias pelo mundo como também provocou boa parte do sucesso econômico de cidades portuárias e suas áreas vizinhas, como na Ásia, pois facilitou o comércio internacional “ao abrir novos mercados para exportar e importar”.

Adaptado de: MAGALHÃES, 2010, p.20-22.



Veja aqui como funciona o Porto de Hamburgo, na Alemanha
<https://www.youtube.com/watch?v=FWbsk9QiQS4>



Por fim, passe em nosso Fórum da Competência 1
e deixe sua opinião sobre os procedimentos

Antes da existência dos contêineres, era muitíssimo complicado e trabalhoso exportar, especialmente para mercados internacionais. De forma bem sintética, tudo começava com a embalagem das mercadorias, que geralmente seguiam de caminhão ou trem até o porto. Lá chegando, outra trabalhadeira daquelas: “as mercadorias eram descarregadas no porto e carregadas no navio por meio de guias e cintas manuseadas por estivadores que acondicionavam essas mercadorias de forma adequada ao transporte marítimo” (DAVID; STEWART, 2010, p, 18). As embalagens não podiam ser grandes, já que eram os estivadores que as tinham de carregar. Imagine só o esforço e tempo despendido, por exemplo, para preencher o porão de um navio com sacas de açúcar!

Com os contêineres à disposição, quanta diferença! Mercadorias não mais precisavam ser carregadas e descarregadas várias vezes: bastava carregar os contêineres nas instalações do fretador e descarregá-los já no pátio dos clientes, após eles terem sido transportados em navios. Menos tempo e menos custos.

O transporte aéreo também ganhou seu status de relevância. Há cerca de 40 anos, o mundo tem se acostumado, cada vez mais, a usar as aeronaves, também, como meio de transporte de cargas. Cruzando os céus, a massificação do transporte aéreo internacional de mercadorias fez com que os custos dessa movimentação e distribuição toda caíssem.



Globalização, Logística e Transporte

Tornou-se lugar-comum afirmar que a globalização - associada à evolução tecnológica acelerada - alterou radicalmente as características da produção de bens e serviços. Com a fragmentação das cadeias produtivas em escala mundial se dispersou a produção de componentes, partes e montagens finais. A forte integração horizontal estimulou a terceirização da produção e dos serviços, que, por sua vez, ampliou os deslocamentos de matérias-primas e produtos. Mas sempre é bom lembrar que as novas cadeias produtivas impuseram o surgimento de novas logísticas de abastecimento e escoamento por meio de contêineres e do transporte multimodal.

Por outro lado, as aglomerações industriais deixaram de ser relevantes para os processos produtivos. Com isso, os conceitos tradicionais de territorialidade tendem a desaparecer, tornando-se cada vez mais frequente a formação de amplas redes mundiais de empresas fornecedoras e produtoras, com o objetivo de encadear conjuntos de atividades voltadas para o atendimento de mercados globalizados.

O transporte de granéis e contêineres irrompeu em rotas ou corredores regionalizados, integrando diversas funções e modais para garantir deslocamentos porta em porta com níveis elevados de produtividade e ao menor custo. Por rotas ou corredores se entende o conjunto de infraestruturas, sistemas operacionais e meios logísticos que, em diferentes escalas e especializações, se integram com o objetivo de propiciar a continuidade do transporte desde a origem da produção até o destino do beneficiamento, transformação, consumo ou embarque. Os fluxos de mercadorias se materializam no transporte multimodal, sendo o porto o elo mais importante com a navegação. A diversidade de opções de rotas ou corredores impõe a concorrência entre portos na atração de cargas.

No transporte aéreo, as cadeias logísticas complexas se voltam para a movimentação de mercadorias com alto valor agregado por unidade de peso. Os grandes aeroportos destinam áreas cada vez maiores para a transferência e embarque desse tipo de carga, valendo-se dos grandes avanços ocorridos, tanto na tecnologia aeronáutica quanto nos métodos de unificação e preservação da carga aérea.

Têm crescido, também, as escalas de movimentação de passageiros em razão, principalmente, dos



aumentos de produtividade e do barateamento das passagens aéreas. A difusão do transporte aéreo, com fluxos crescentes de viagens de negócios e turismo, vem permitindo maior presença e agregação de valor à complexa cadeia produtiva da aviação civil. Os países que fortaleceram essa cadeia por meio de políticas consistentes aumentaram o seu potencial de barganha em acordos internacionais.

Não é necessário ter uma inteligência privilegiada para perceber que, na globalização, a logística e o transporte passam a atuar como fatores essenciais para uma inserção mais plena no comércio, para a redução de assimetrias e para a adição de valor às cadeias produtivas nacionais. A existência de sistemas eficientes e empresas nacionais privadas com porte para a logística e para o transporte é condição essencial para que as negociações entre países e blocos possam ser feitas em bases de maior reciprocidade. Nas novas escalas impostas pelo processo de globalização, isso é válido, sobretudo para fortalecer a bandeira nacional no transporte aéreo e na marinha mercante.

Um sistema de aviação civil forte e estruturado (empresas aéreas, aeroportos e indústria aeronáutica) poderá aumentar o poder de barganha ante as grandes mudanças que ocorrem no transporte aéreo mundial. Por outro lado, a navegação de longo curso de bandeira nacional tem um papel importante no equilíbrio da conta corrente. A expansão da frota mercante dependerá, obviamente, do suporte da construção naval e dos armadores nacionais. Mas não avançaremos se os portos persistirem como gargalos ao comércio e à navegação, pelas dificuldades burocráticas, tempos de espera longos e custos elevados.

(...)

Adaptado de: BARAT, Josef. Globalização, logística e transporte. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 14 mar. 2006. Disponível em: < <http://brazilmodal.com.br/2015/opniao/opinioao266/>>.

Mas as mudanças que o mundo experimentou, nos últimos tempos, relacionadas ao comércio exterior não se prendem apenas aos fatos sobre os quais conversamos há pouco. A logística (local e internacional) também foi influenciada pelo novo olhar que se precisou lançar à satisfação pretendida pelo cliente. Em outras palavras: com o tempo, percebeu -se que não bastava ter uma logística



rápida; ela também precisava atender inteiramente ao que era importante para o cliente.

Veja só a forma como David e Stewart (2010, p.21) abordam essa questão do foco no cliente:

Além da obrigação de garantir que a remessa seja exata, completa e chegue a tempo, os profissionais de logística internacional têm de arcar com muitas outras responsabilidades. Devem garantir que a documentação da remessa esteja em ordem, para que a mercadoria seja liberada na alfândega sem demora. Devem garantir que a embalagem seja suficientemente resistente para proteger a mercadoria durante a longa viagem internacional (geralmente cheia de incidentes). Devem assegurar o cumprimento de numerosas exigências de segurança e compreender a complexidade de uma transação que envolve diferentes sistemas monetários e legais. Devem escolher o meio de transporte correto e assegurar a adequada cobertura de seguro das mercadorias. Em resumo, precisam lidar com muitos desafios a cada remessa.

Pelo que seu “sexto sentido” lhe indica até agora, logística internacional é bem mais desafiadora do que a logística doméstica. Afinal, se as mercadorias estão em trânsito internacional, realizar a gestão das atividades em torno de sua entrega e de todos os elos envolvidos nesta cadeia aproxima-se da necessidade de superar um grande obstáculo. E atente para o fato de que a superação de obstáculos exige de nós uma grande capacidade de organização interna.

David e Stewart (2010) exprimem que a logística internacional cuida do planejar, implantar e controlar o fluxo e a armazenagem de mercadorias, serviços e informações a elas relacionados, lembrando que os procedimentos seguem uma linha cujas pontas são os pontos de origem e de chegada, ou seja, o local da exportação e o local de destino daquilo que foi importado.

1.3 A demanda logística no comércio internacional

Como bem sabemos que você é um aluno esperto e ligado no que acontece ao seu redor, podemos antever que já deve estar claro em seu pensamento que o conceito de logística integrada tem um alcance mais dinâmico e global. Em se tratando de logística internacional, então, podemos dizer que estamos diante de uma área central, que precisa ser sempre atualizada, para agregar o sucesso de



uma organização no comércio mundial.

É por esse motivo que Rodrigues (2007) assevera que as atividades logísticas são vitais para as empresas atuantes em comércio exterior, trazendo para si conceitos oriundos de áreas consolidadas (produção, marketing, economia, geografia e transporte) e de disciplinas de apoio (matemática aplicada, estatística, pesquisa operacional, economia e comportamento organizacional).

Outro raciocínio interessante proposto pelo autor, é indicar que “o gerenciamento logístico internacional exige que todas as atividades que interligam o mercado fornecedor ao mercado consumidor sejam vistas sob uma ótica integrada, pois o impacto de qualquer decisão tomada em algum ponto afetará todo o sistema” (RODRIGUES, 2007, p.161). Essa integração toda é necessária, pois implica racionalização de custos.

Segundo Rodrigues (2007, p.162-163), uma cadeia logística internacional é pautada nos seguintes movimentos, desde a etapa da transformação, passando pelo transporte até culminar na distribuição:

- Aquisição e recebimento de matéria-prima.
- Processamento industrial de transformação.
- Controle de qualidade, marcação, separação e embalagem.
- Consolidação do lote para exportação.
- Documentação para o transporte e apólice de seguro.
- Transporte interior até o local de embarque.
- Movimentações, empilhamentos e armazenagens no terminal de origem.
- Transferência da área de armazenagem até o local de embarque.
- Embarque internacional.
- Transporte internacional (marítimo ou aéreo).
- Descarga internacional.
- Movimentação até a área de armazenagem no terminal de destino.
- Conferência, marcação, separação e empilhamento.
- Identificação, desempilhamento e entrega.
- Transporte interior até o centro de distribuição.
- Desconsolidação do lote importado.
- Distribuição física e entrega local.



1. 4 Parâmetros logísticos: custo, tempo e qualidade

A logística tem como elementos característicos o custo, o tempo e a qualidade, sendo os dois primeiros, questões quantitativas e o último, um parâmetro de qualidade (RODRIGUES, 2007). Esse autor sugere que, no dia a dia, o profissional de logística deve procurar identificar quais necessidades do cliente são elementos-chave para a definição do nível de serviços adequado ao fechamento do negócio. Como exemplos de práticas bem sucedidas, Rodrigues (2007) indica que na maioria das vezes se podem associar bons serviços a:

- Rapidez entre o recebimento do pedido e a respectiva entrega.
- Oferecimento de lotes mínimos para venda.
- Adequação dos fornecimentos às exigências do pedido.
- Não incidência em perdas ou avarias.
- Oferecimento de serviços de atendimento ao cliente.

Se mantivermos nossa atenção voltada aos custos principais, em termos de logística internacional, nos depararemos com (RODRIGUES, 2007):

- Custo de aquisição de bens e respectivos impostos, a exemplo de matéria-prima, insumo, produtos semi ou totalmente industrializados ou bens de capital.
- Custos de embalagem (capital investido, materiais, componentes, controle de qualidade, manutenção, etc.).
- Custo de armazenagem nos pontos de origem e de destino.
- “Custo de transporte, envolvendo frota própria (inclusive depreciação, manutenção, combustíveis e lubrificantes) ou fretes pagos a terceiros, em qualquer modal, seguros, estoque em trânsito, o conjunto das tarifas portuárias na origem e destino, transbordos realizados, manuseios e mão de obra decorrentes, até seu destino final, além dos custos da distribuição física local”. (RODRIGUES, 2007, p. 172-173)
- Custo administrativo (mão de obra e encargos, materiais de escritório e sistemas de comunicação e informação).
- Custo de obtenção de qualidade (prevenção, inspeções, emissão de relatórios) para evitar que ocorram faltas e/ou avarias, refugos ou retrabalhos, atendimentos a reclamações de clientes e devoluções.



A importância dos Custos Logísticos na Cadeia de Suprimentos

Na nova era dos mercados competitivos e globalizados, o aspecto custo vem, cada vez mais, assumindo uma importância significativa na busca frenética das empresas por maior eficiência e produtividade. Porém, ao objetivarem a redução de custos, as empresas vêm focando no tradicional custo do produto e se esquecem de ou dimensionam mal os custos relacionados à logística.

Só para ter uma ideia, esse tipo de custo, em geral, assume a segunda posição em termo de valores, só perdendo para o próprio custo da mercadoria – porém, em alguns casos, os custos logísticos são até maiores do que o próprio custo do produto, como no caso do sal. Portanto, saber identificar e mensurar esse tipo de custo pode, muitas vezes, significar a própria existência da empresa.

Quando falamos em custos logísticos, a primeira ideia que vem à cabeça é o custo com frete ou transportes. Apesar de este ser o mais significativo, os

custos logísticos não se resumem somente a isso. Podemos identificar custos na armazenagem, nos estoques, no processamento de pedidos e, é claro, no transporte.

Os custos relacionados à armazenagem são aqueles aplicados nas estruturas e condições necessárias para que a empresa possa guardar seus produtos adequadamente. Faz parte desse tipo de custo o aluguel do armazém, os custos com aquisição de paletes, custo com pessoal do armazém, etc.

Já os custos com estoques são aqueles gerados a partir da necessidade de estocar os materiais. Nessa categoria, com certeza, o mais expressivo é o custo de oportunidade do capital parado, que nada mais é do que o valor que a empresa perde immobilizando o capital em estoque, em vez de aplicar esse valor no mercado financeiro, ganhando a remuneração dos juros. Existem outros custos com estoques, como as perdas e roubos, a própria depreciação dos materiais, etc.

No que diz respeito aos custos relacionados à emissão de pedidos, seus valores são inexpressivos em relação aos demais. Todos os gastos relacionados à emissão de pedidos na empresa devem ser computados para essa categoria. São considerados custos com emissão de pedidos o salário do



comprador, o aluguel do espaço destinado ao setor de compra, os papéis usados na emissão do pedido, etc.

Por fim – e, na verdade, o mais importante de todos –, temos os custos com transportes. Frequentemente calculado, esse custo, geralmente, dá origem às despesas com fretes que a empresa vê na nota fiscal ou que já estão incluídos no preço. Todas as despesas relacionadas à movimentação de materiais fora da empresa podem ser consideradas custos com transportes. Enquadram-se aqui os custos com a depreciação dos veículos, pneus, combustíveis, custo de oportunidade dos veículos, manutenção, etc.

(...)

Outro custo logístico de fácil identificação – mas nem tanto de agregação –, é o de depreciação de máquinas, equipamentos e veículos. Apesar de esse custo ser contabilizado na forma tradicional, raramente é alocado como custo da logística e, conseqüentemente, não é agregado aos preços dos produtos, sendo considerado como despesa fixa.

As empresas devem conhecer profundamente seus próprios custos logísticos, para que passem a ter condições de estabelecer metas de diminuição e repassarem os ganhos para a cadeia como um todo. Assim, outras empresas pertencentes à cadeia absorvem as novas práticas, reduzem seus custos logísticos, contribuindo para a competitividade da cadeia.

(...)

Resta, para as empresas, entender que esse é um caminho sem volta, e que, somente através da integração e da diminuição dos custos logísticos, as cadeias podem se tornar competitivas.

Fonte: RICARTE, Marcos Antonio Chaves. A importância dos custos logísticos na cadeia de suprimentos. Disponível em: <http://ead2.fgv.br/ls5/centro_rec/pag/textos/a_importancia_custos_logisticos_1.htm> Acesso em 25 ago.2017.



1.5 Elementos da logística internacional

Segundo a linha de raciocínio sugerida por David e Stewart (2010, p. 27), podemos claramente notar as semelhanças, bem como as diferenças, existentes entre a logística doméstica e a internacional. Há atitudes e procedimentos, inclusive, que só conseguimos visualizar quando estamos realizando uma operação de alcance global.

Como pensamos grande e sabemos que o profissional que o mercado espera é o que tem capacidades para desenvolver um ótimo serviço aqui ou em qualquer lugar do mundo, indicamos como relevantes, as observações feitas pelos autores acima citados sobre os elementos mais corriqueiros da logística internacional:

1. É preciso estar atento ao gerenciamento intercultural, já que estamos lidando com dois países diferentes: o nosso e o do importador ou exportador com o qual estamos fazendo comércio/serviço;
2. Infraestrutura ofertada (ou não) também são pontos que merecem atenção especial, como veremos na Competência 2;
3. O transporte internacional consegue ser ainda mais emaranhado que o doméstico. Perceba que estamos falando de vários tipos de transportes;
4. transportadores e documentos, assim como de tempo envolvido a cada deslocamento, seja pelo mar, terra ou ar;
5. Os atores envolvidos na exportação e importação são ainda mais numerosos: governos, bancos, seguradoras, etc. Isso mesmo: tudo em dobro, no plural, já que existem os seus interesses e os do parceiro comercial em jogo;
6. Os riscos e os danos são consideravelmente maiores, posto que estamos falando de ações internacionais, com mares, estradas, ferrovias e/ou espaços aéreos distantes sendo aproximados;
7. Contratos dos mais variados tipos (entre compradores e vendedores, firmas e seus agentes e representantes, com seguradoras, etc.) também crescem, em termos de dificuldades, quando o assunto é mercado global. Leis são diferentes, interpretações sobre direitos e deveres existem aos mil, além dos próprios transtornos causados por estarmos falando e escrevendo em idiomas diferentes, que não o da nossa pátria;



8. Meios de pagamento também se alteram, já que os riscos de inadimplência e as altas e baixas das cotações do câmbio, como já tratado em Economia Internacional, aterrorizam compradores e vendedores; etc.



Visite os links

<http://www.youtube.com/watch?v=-YjA75RwmwQ> e

<https://www.youtube.com/watch?v=VbKjMF0ueSs>

e assista aos vídeos institucionais da AIB Logística Internacional e da MRM Soluções Globais em Logística, para conhecer exemplos reais de empresas especializadas no assunto.

1.6 Logística internacional: elemento de vantagem competitiva

Agora precisaremos conversar sobre atitudes que você poderá adotar em suas práticas de negócio, na tentativa de se diferenciar da concorrência. Na realidade, o mesmo provável futuro cliente que lhe pede uma cotação pela realização dos bons serviços prestados pela sua empresa faz a mesma solicitação a pelo menos outras duas rivais suas. Ora! É mais do que sua obrigação fisgar este cliente, oferecendo-lhe facilidades que vão além dos tradicionais descontos de preços, suporte de pós-venda, entrega rápida e garantida, etc. Afinal, tecnicamente, todos se esforçam para superar isso. Mas então qual seria o “pulo do gato” para ganhar de vez o cliente? Qual sua opinião?

A resposta para esse enigma quem nos dão são David e Stewart (2010, p. 05):

Do ponto de vista do importador, a alternativa mais fácil é comprar de um fornecedor que se comunica com clareza, adota uma abordagem flexível, oferece condições de venda convenientes, é cuidadoso no manuseio da documentação, no transporte e na embalagem das mercadorias. Sob as mesmas condições, o exportador que tem prática fechará a venda porque estará mais bem preparado para lidar com esses detalhes logísticos. A boa gestão da logística internacional é uma vantagem competitiva.



2. Competência 02 | Conhecer a Infraestrutura Logística Internacional

Bases Tecnológicas

- Definições
- Infraestrutura de Transportes
- Infraestrutura de Comunicação
- Infraestrutura de Serviços Públicos

2.1 Introdução

Agora, que já somos mais do que capazes de entender a força e o impacto da logística internacional, precisamos nos preparar para, enquanto gestores da área, termos condições de lidar com as vantagens e as desvantagens das diferentes realidades de infraestrutura com as quais seremos desafiados a lidar em países diferentes dos nossos.

Esse tema é altamente vital e de grande necessidade prática, pois, muitas vezes, o profissional de logística não conhece os aeroportos, portos e estradas dos mais variados recantos do mundo por onde a carga de seu cliente transitará. Mesmo assim, à distância, ele será o grande responsável por fazer com que tudo aconteça na mais perfeita ordem! E então? Já está convencido que esse assunto é vasto e fundamental? Então vamos em frente!

2.2 Definições

De acordo com o dicionário online Aulete Digital, a palavra infraestrutura, que dá a tônica a esta Competência intermediária sobre Logística Internacional, quer dizer:

1. O suporte de uma estrutura.
2. A base de uma organização, de uma sociedade, de um sistema etc.
3. O conjunto de serviços públicos de uma cidade, como rede de esgotos, energia elétrica, gás canalizado etc.



4. Todo um conjunto de benefícios que valorizam uma obra, uma construção, um serviço etc.

Se percebermos mais a fundo as entrelinhas desses significados e os relacionarmos ao nosso objeto central de estudos, vamos notar que essa tal “infraestrutura” será a base em cima da qual construiremos nossos negócios em logística internacional. Assim, se entendemos que a infraestrutura envolve serviços públicos e é formada pelos benefícios que dão importância e relevo a uma obra, somente pela definição do termo fornecida pelo Aulete Digital, já conseguimos avançar (e muito!) nos temas secundários sobre os quais conversaremos a partir de agora.

Se continuarmos nossa busca para completar o sentido do vocábulo “infraestrutura” e pedirmos emprestado o conceito elaborado por David e Stewart (2010, p. 31), teremos algo mais focado com nossos interesses em logística internacional: “termo coletivo que se refere a todos os elementos disponíveis (de propriedade pública ou privada) para facilitar o transporte, as comunicações e as trocas comerciais”.

Agora sim! Tudo ficou “redondo”! Ao juntarmos os entendimentos das duas fontes que pesquisamos com a nossa visão de profissionais e alunos empenhados e atentos chegaremos à conclusão de que a infraestrutura à qual estamos nos referindo e que tanto interessa à logística internacional não se prende apenas aos transportes e à comunicação. Ela vai além, alcançando “a existência e a qualidade dos serviços públicos, serviços bancários e canais de distribuição de varejo” (DAVID; STEWART, 2010, p. 32).

Também seremos capazes de afirmar, sem sombra de dúvidas, que o estudo da infraestrutura é condição fundamental para o sucesso de nossas empreitadas logísticas, uma vez que todo o movimento que formos fazer, seja

de mercadorias, seja de documentos e divisas, dependerá, sobremaneira, da infraestrutura com a qual nos depararmos.



Brasil precisa resolver gargalos de infraestrutura

para crescer mais que 2,3%, diz FMI

RIO - Além de precisar lidar com as oscilações causadas pela recuperação dos EUA, o Brasil terá que resolver questões internas para passar bem pelo momento de transição. A análise é do Fundo Monetário Internacional (FMI), segundo texto publicado nesta quinta-feira no blog oficial da entidade, assinada pelo diretor para o hemisfério ocidental do Fundo, Alejandro Werner, que destacou os gargalos na infraestrutura do país.

“O Brasil está correndo contra gargalos pelo lado da oferta que estão limitando o produto e pressionando a inflação, então vemos um crescimento que não superará o do ano passado, de 2,3%”, afirmou Wener.

Segundo o diretor, a mudança no cenário da economia global terá efeito misto na América Latina. Enquanto o México deve se beneficiar da retomada do consumo nos EUA e, segundo o Fundo, crescer 3% em 2014, a América do Sul sofrerá com a queda dos preços de commodities, embora também se beneficie da melhora da demanda global. Já América Central e Caribe devem ter seus setores de turismo aquecidos. Para a economia americana, a previsão é de crescimento de 2,8% este ano.

“Ainda não é o momento de autoridades da América Latina e do Caribe descansarem tranquilos. Continua sendo necessário recompor margens da política discal e usar a política monetária e câmbio flexível para absorver os impactos, quando possível”, destacou o diretor.

Fonte: O Globo . Disponível em < <http://oglobo.globo.com/economia/brasil-precisa-resolver-gargalos-de-infraestrutura-para-crescer-mais-que-23-diz-fmi-11454616> > Acesso em: 25ago. 2017.

Na Imagem 6, a seguir, você poderá ampliar sua noção acerca do impacto na boa oferta, ou não, de infraestrutura, através de um ranking feito pelo Fórum Econômico Mundial, que classificou a qualidade da infraestrutura portuária brasileira na 104ª posição em uma lista com 142 nações no ano de 2012. No ranking geral, em setembro de 2016 , o Brasil ficou em 81ª na lista com 138 países.

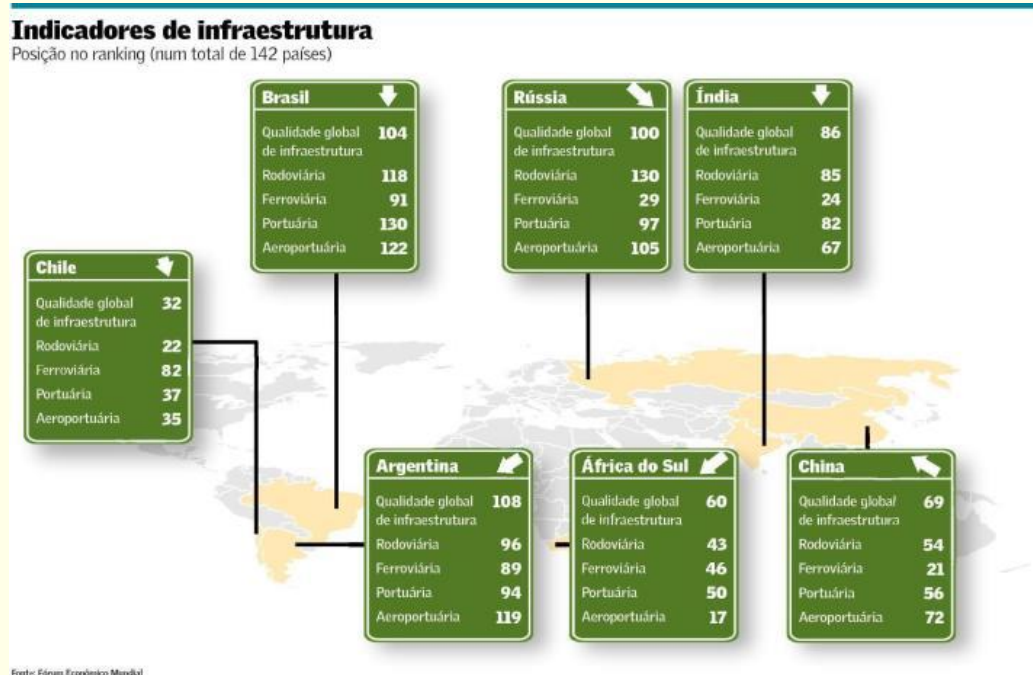


Figura 06- Indicadores de Infraestrutura

Fonte: <http://i2.wp.com/www.logisticadescomplicada.com/wp-content/uploads/2011/10/ranking-de-infra-estrutura.jpg?resize=717%2C468>. Acesso em 25 de ago. 2017.

Descrição: na imagem há 7 quadros na cor verde com informações relativas aos indicadores de infraestrutura avaliados pelo ranking do Fundo Econômico Mundial para 2011-2012. Os quadros dizem respeito às seguintes nações (da esquerda para direita): Chile, Brasil, Rússia, Índia, China, África do Sul e Argentina. Os itens indicadores são: qualidade global de infraestrutura, Infraestrutura Rodoviária, Infraestrutura Ferroviária, Infraestrutura Portuária, Infraestrutura Aeroportuária.

Nosso país perdeu para todos os países do BRICS (sigla formada pelas letras iniciais de Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, considerados países de destaque em relação ao desenvolvimento) e de dois dos principais parceiros comerciais vizinhos, a Argentina e Chile. O relatório intitulado “The Global Competitiveness Report 2011-2012” avaliou a infraestrutura e outros 11 pilares para aferir a competitividade das nações. Na pesquisa, a infraestrutura foi subdividida em qualidade dos portos, dos aeroportos, das rodovias, das ferrovias, oferta de assentos em aviões, fornecimento de eletricidade e telefonia fixa e móvel.



Visite o link

<http://www.logisticadescomplicada.com/ranking-de-infraestrutura-portos-sao-grande-gargalo/>

para ler a matéria sobre a pesquisa do Fórum Econômico Mundial



Confira a matéria sobre o ranking de competitividade 2016 através do link:
<http://g1.globo.com/economia/noticia/2016/09/brasil-cai-para-81-posicao-em-ranking-de-competitividade-de-paises.html>

2.3 Infraestrutura de transportes

Ao levarmos em consideração o peso que tem o transporte das encomendas no mundo da logística, facilmente verificaremos que das infraestruturas com maior chance de afetar, positiva ou negativamente, o processo de carga e descarga, seguro de cargas, enfim as operações de exportação e de importação, é a de transportes. Pense só nos entraves que uma infraestrutura de transportes deficitária pode gerar para o seu negócio: atraso na entrega, avarias, roubos, etc.



Vieira (2002, p. 13)
calcula que, no Brasil, enquanto que a logística equivale a cerca de 60% do custo total de um produto, a distribuição física (transporte) é responsável por 51%, sendo os 9% restantes os custos com gestão de estoques e administração do fluxo de informações.

Com a grande ênfase no transporte através do modal aquaviário, voltaremos nossa análise, primeiramente, para a **infraestrutura portuária**.

Em logística, segundo Rodrigues (2007, p. 25), entende-se que um sistema de transportes é constituído pelo modo ou modal (via de transporte), forma (relacionamento entre os vários modos de transporte), meio (elemento transportador) e instalações complementares (terminais de carga). De acordo com os seus modais, os transportes podem ser divididos basicamente em: transporte aquaviário, rodoviário, ferroviário, aéreo e dutoviário. O aquaviário abrange os modais marítimo, fluvial (pelos rios) e lacustre (pelos lagos).



Neste caso, você, enquanto gestor de logística internacional, terá de ter atenção especial para checar e encontrar as melhores possibilidades e as respostas para contornar os grandes desafios em termos de (DAVID; STEWART, 2010):

- Tipo e tamanho de navio no qual as mercadorias do seu cliente poderão viajar, levando-se em consideração do calado do porto por onde os mesmos passarão.



Calado é a profundidade mínima de água necessária para que o navio flutue (DAVID; STEWART, 2012, p. 32)

- A possibilidade de passagem sobre pontes. Em portos mais antigos, onde há pontes próximas, ou as cargas precisarão ser desmontadas, de forma parcial, ou reposicionadas para o navio poder passar por debaixo. Outra saída poderá ser fazer a entrega na maré baixa, para que a embarcação possa passar sob o vão da ponte. Olha aí mais um ponto para você observar na hora de pesquisar os portos mundo a fora!



Figura 07-Navio de Contêiner passando sob a ponte Verrazano-Narrows no seu caminho para o Porto de Newark (EUA)

Fonte: http://media.nj.com/ledgerupdates_impact/photo/2010/08/port-of-newark.jpg-20f9941f7a954721_large.jpg. Acesso em 25 de ago. 2017.

Descrição: navio de Contêiner passando sob a ponte Verrazano-Narrows no seu caminho para o Porto de Newark (EUA).



- Capacidade das gruas (espécie de guindaste para levantar grandes pesos) também precisa ser verificada, uma vez que é esperada, no mínimo, a mesma performance obtida no porto de origem na hora em que a mercadoria precisar ser desembarcada no porto de chegada. “A falta de atenção a esse detalhe poderá exigir o desmantelamento da carga ou sobrecarregar a grua, o que coloca em risco as mercadorias” (DAVID; STEWART, 2010, p. 34).
- As operações portuárias pedem observação e alerta por causa dos horários de funcionamento dos portos.
- O espaço destinado à armazenagem das cargas de que dispõe o porto escolhido é outro item a se pensar. Lembre-se que provavelmente as cargas de seus clientes sofrerão se tiverem de ficar sob sol e chuva, caso não haja armazéns livres.
- Conexão da infraestrutura do porto para outros tipos de transporte. Afinal, a carga precisará entrar e sair e, possivelmente, isso se dará com o intermédio de caminhões e trens. Mas será que o terminal portuário eleito por você conta com essa rede complementar, ou seu negócio ficará preso por conta de congestionamentos, por exemplo? Fique esperto!

Com relação à **infraestrutura aérea**, é preciso que o seu olhar crítico de profissional de logística observe nos aeroportos internacionais, segundo David e Stewart (2010):

- Extensão e qualidade da ou das pistas. Uma só pista ou de extensão diminuta pode emperrar sua ideia de querer usar um dado aeroporto como base de apoio. Já pensou em pistas fechadas ou atrasos, para que o aeroporto possa intercalar voos domésticos com aqueles onde está a sua tão preciosa carga? Um empecilho desse tipo é sinônimo de prejuízo e de atraso na certa! Confira na matéria abaixo curiosidades sobre aeroportos internacionais e suas pistas!



Aeroportos mais Extravagantes do Planeta

Aeroporto Internacional de Osaka, Japão: No Japão, espaço é um recurso escasso e soluções inovadoras precisam ser encontradas. Para poder construir um aeroporto em Osaka, engenheiros projetaram uma estrutura colossal. Uma ilha artificial de 4 km por 2,5 km conectada com o litoral de Osaka por uma ponte de 3 km funciona como o Aeroporto Internacional de Kansai, com duas pistas de decolagem e o maior terminal de passageiros do planeta.

Aeroporto de Gibraltar: Encravado entre a Espanha e o Marrocos, o pequeno território colonial britânico de Gibraltar tem um aeroporto que foi construído durante a Segunda Guerra Mundial e que ainda funciona tanto para voos comerciais quanto para voos militares. A grande particularidade do aeroporto de Gibraltar é sua pista que cruza com a avenida Winston Churchill, uma das mais movimentadas da ilha. Os carros são parados por cancelas enquanto os aviões decolam ou aterrissam.

Aeroporto Internacional da Madeira, Portugal: Situado a quase 1000 km de Lisboa, o arquipélago português da Madeira é formado por oito ilhas. A maior dela, a ilha da Madeira, é também onde está Funchal, capital do arquipélago conectada ao continente por um aeroporto que desafia até os pilotos mais experientes. Situadas sobre pilares, de maneira paralela entre o mar e as colinas, as pistas do aeroporto são ameaçadas pelas turbulências causadas pelos ventos vindos do mar.

Aeroporto de Congonhas, São Paulo: Raros são os aeroportos que estão tão encravados dentro de uma cidade quanto o aeroporto de Congonhas está em São Paulo. Situado no bairro do Campo Belo, o aeroporto foi inaugurado em 1936 e viu a cidade crescer em sua volta. Avenidas e prédios em volta ameaçam a segurança dos voos, e Congonhas conheceu uma tragédia em 2007, quando um avião bateu num prédio.

Aeroporto Qamdo Bangda, Tibete: Aeroporto mais alto do mundo, mais de 4.300 metros acima do nível do mar, o Aeroporto Qamdo Bangda, no leste do Tibete, detém também o recorde de pista de aterrissagem mais longa, com mais de 5 500 metros de comprimento. O tamanho da pista se deve à dificuldade maior para parar o avião em razão da altitude.



***Aeroporto Internacional Rei Fahd, Dammam, Arábia Saudita:** O Aeroporto Internacional Rei Fahd da cidade de Dammam, na Arábia Saudita, é o maior aeroporto do mundo em extensão, com cerca de 500 km². O aeroporto é tão imenso, que é 18 km² maior que o Bahrein, vizinho da Arábia Saudita.*

Adaptado de <http://vidaeestilo.terra.com.br/turismo/internacional/site-lista-18-aeroportos-estranhos-confira,674a392625237310VgnCLD100000bbcceb0aRCRD.html>

- O horário de operação pode ser limitado porque geralmente os aeroportos, especialmente os mais antigos, estão encravados entre bairros populosos, daí há restrição por causa de poluição sonora. A dica, neste caso, é pesquisar aeroportos especializados em cargas que ficam fora das grandes cidades e operam sem parar, 24 horas por dia, na semana inteira, como o de Chateauroux, na França.
- Assim como no caso dos portos, a disponibilidade de armazéns nos aeroportos é outro item para nossa lista de pontos a atentar. É indicado que verifiquemos a oferta desses espaços para as cargas não fiquem desprotegidas, evitando que elas até mesmo estraguem, quando se tratarem de cargas perecíveis, como medicamentos, frutas e carnes. Veja só o exemplo do Aeroporto Internacional Senador Nilo Coelho, em Petrolina (PE).

A configuração atual da Navegação Aérea em Petrolina iniciou-se no ano de 2010, e vem desempenhando com satisfação as atividades desde o início das operações da TASA, no novo aeroporto localizado na BR 235, em 1981 e a partir de 1996 com a absorção da TASA pela Infraero.

A região Petrolina-Juazeiro encontra-se em posição privilegiada, devido ao fato de ser equidistante das sedes das regiões metropolitanas de Recife, Salvador, Teresina e Fortaleza. Esta localização lhe proporciona uma função articuladora entre estas metrópoles e capitais regionais.

Diante de um crescente movimento, passando de 5.324 pousos e decolagens de aeronaves no ano de 2005 para 6.634 no ano de 2010 e de 8.367 no ano de 2011. De 156.626 passageiros embarcados e desembarcados em 2005 para 254.161 (soma geral) e de 372.056 em 2011, o Aeroporto de Petrolina – Senador Nilo Coelho conta ainda, com uma frequência semanal na madrugada das quartas-feiras, com um voo cargueiro para a Europa (Luxemburgo).

Desde 01 de novembro de 2010, opera 24 horas e já apresenta perspectivas de ampliação no número de empresas aéreas em operação, atualmente em quatro, totalizando sete voos diários, atendendo a ávida demanda de transporte gerada pelo turismo, negócio (agronegócio) e ainda com um excelente espaço a ser ampliado no turismo de férias, o ecológico e o enoturismo.

Adaptado de: <http://www.infraero.gov.br/index.php/br/aeroportos/pernambuco/aeroporto-de-petrolina.html>.



No tocante à **infraestrutura rodoviária**, o grande “nó” está na qualidade das estradas e na segurança oferecida, ou não, a quem por ela trafega. Assim, faz-se necessária uma análise preliminar do estado de manutenção das rodovias, verificação a respeito de eventuais pontos de engarrafamento, especialmente nos entornos das grandes cidades, em vias que dão acesso aos portos e aeroportos aonde se quer chegar, contabilização de cobrança de pedágio, presença de vias expressas, esquema eficiente de sinalização, etc.



Figura 08-Engarrafamento e Atrasos

Fonte: <http://jornaloexpresso.files.wordpress.com/2012/05/caminhc3b5es.jpg>. Acesso em 25 de ago. 2017.

Descrição: na imagem há congestionamento de veículos de passeio e caminhões em rodovia.

Deficiências Elevam Custo da Logística

Por Scheilla Lisboa – 30.05.2014

O setor de transporte rodoviário tem importante papel no desenvolvimento econômico nacional: reduz as distâncias entre as áreas de produção e consumo e propicia ganhos econômicos para o País e o acesso da população a bens e serviços. Assim, vários fatores relacionados às rodovias interferem no transporte de cargas. A qualidade das estradas é um deles.

"As condições das rodovias consomem grande parte do custo operacional do transportador, principalmente das cargas agrícolas, que dependem totalmente das rodovias. Uma pequena parcela do sistema ferroviário também, mas este está mais voltado para o transporte de minérios", ressalta Ignez Vidigal, pesquisadora do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas



(Ibre/FGV). De acordo com pesquisa de 2013 da Confederação Nacional do Transporte, a região que apresentou o maior incremento nesse custo operacional devido ao pavimento é a Norte (39,5%), seguida pelo Centro-Oeste (26,8%), Nordeste (25,5%) e Sudeste (21,5%). O menor acréscimo de custo ocorreu no Sul (19%).

Há muito por fazer para melhorar a questão de pavimentação no Brasil. Informações do Sistema Nacional de Viação (SNV), de abril de 2013, apontam que existem no País 1.713.885 quilômetros de rodovias, dos quais apenas 202.589 quilômetros são pavimentados, isto é, 11,8% da malha. "Temos uma malha rodoviária deteriorada, algumas construídas na década de 1960 que ainda não foram pavimentadas", afirma Ignez.

Ainda de acordo com a pesquisa da CNT, 63,8% da extensão avaliada apresenta alguma deficiência no pavimento, na sinalização ou na geometria da via. Outra constatação é que as rodovias mantidas pelos governos federal e estaduais têm maiores dificuldades se comparadas com as concessionadas. Em relação ao estado geral, apenas 2,7% da extensão sob gestão pública foi considerada ótima e 24%, boa. Já em relação às concedidas, os percentuais de classificação de ótima e boa são de 48,5% e de 35,9%, respectivamente.

Em 2013, o total autorizado pelo governo federal para investimentos em rodovias foi de R\$ 12,7 bilhões, muito pouco perto dos R\$ 355,2 bilhões que a CNT estima ser necessário. A pavimentação da BR-163, que corta o Centro-Oeste do País, é tida como essencial para facilitar o transporte de grãos.

Fonte: LISBOA, Scheilla. *Deficiências elevam custo da logística*. Jornal DCI. 30.05.2014. Disponível em: <www.dci.com.br/especial/deficiencias-elevam-custo-da-logistica-id398658.html>. Acesso em 25 ago.2017..

Assim como nos outros casos que vimos, o “gestor de logística internacional precavido procura determinar as condições em que as mercadorias serão mantidas e, em seguida, define se estão embaladas corretamente ou se precisam ser remetidas por um intermediário diferente” (DAVIS; STEWART, 2010, p.48-49).

A **infraestrutura de comunicações** é a que permitirá a ligação à distância entre clientes e fornecedores, seja por meio dos correios, telefonemas, internet, etc. Trata-se de insumos



importantes para facilitar uma transação internacional, contudo, como bem asseveram David e Stewart (2010), infelizmente nem sempre o desempenho dos meios de comunicação atende às expectativas, de um país para outro.



Figura 09-Telecomunicações

Fonte: <https://innovainternetmx.com/wp-content/uploads/Redes-Celulares.gif>. Acesso em 25 de ago. 2017.

Descrição: na imagem há 03 torres metálicas de antena de telecomunicações.

Por fim, o gestor de logística internacional também precisará se lembrar da **infraestrutura de serviços públicos**, como água, energia elétrica, esgoto. Neste caso, o alerta vale no caso de a empresa na qual esse profissional trabalha pensar em abrir uma filial, armazém ou outra estrutura qualquer.



Visite o link

<http://www.infraestrutura.pr.gov.br/arquivos/File/boletim2406.pdf>
e conheça o serviço Viaje Tranquilo, do *Governo do Paraná*, que presta informações sobre as condições de tráfego nas estradas paranaenses.



Depois, confira o link

<http://sider.der.pr.gov.br/mapainterativo/webgis/map?cdSistemaAtual=104>
onde o Governo do Paraná oferece o Mapa Interativo da Trafegabilidade.



Na sequência, pense sobre os dois serviços de utilidade pública, fazendo relações com o que acaba de aprender sobre infraestrutura de serviços públicos e sua relação com a logística.



3. Competência 03 | Conhecer as Formas de Contrato e de Seguros Internacionais

Bases Tecnológicas

- Características gerais dos contratos
- Pontos para atentar
- Tipos de apólices
- Informações necessárias
- Dicas de contratação

3.1 Introdução

Caro aluno, é chegada a hora do fechamento de nossa disciplina de Logística Internacional. Nesta última Competência, veremos dois assuntos cruciais para o sucesso das operações que você for desenvolver em seus ambientes empresariais: os contratos e os seguros internacionais. Ainda que você não venha a participar ou ser responsável por fechar contratos e providenciar seguros, essas duas ações figuram como essenciais e, de tão bem feitas que precisam ser, tornam-se imprescindíveis para os conhecimentos que você necessita acumular em termos de procedimentos logísticos.

Talvez agora, ao ler pela primeira vez esta Competência, você esteja se perguntando: “Será mesmo que eu preciso saber de que forma são redigidos e negociados os pontos de um contrato, afinal, não sou advogado?! O que eu tenho a ver com contratação de seguro de mercadorias, se não pretendo atuar com essa parte da logística?”. Ora! Tudo vale a pena, até porque, em certa hora dos procedimentos você será envolvido! Duvida? Imagine a cena:

A indústria na qual você trabalha, no setor de logística e comércio exterior, compra tecidos na China, para produzir roupas no Polo de Confecções do Agreste de Pernambuco, e depois, vender parte de sua produção para o Panamá, país da América Central.



Tudo fácil até então? Nem tanto! Essa indústria, através de seu representante, que poderá ser você ou um colega próximo, vai ter que negociar um contrato internacional de compra e venda de tecidos, em inglês, possivelmente, pois, afinal, fazer essa negociação em chinês será ainda mais complexo.

Fechados os termos comerciais, ou seja, do que será comprado, por quanto sairá a mercadoria, valores e datas, etc., será preciso envolver o departamento jurídico na redação de uma minuta de contrato internacional em algum idioma estrangeiro. “Por que será preciso um contrato internacional? Para que tanta burocracia?”, você poderá estar pensando neste instante. Vejamos o motivo lendo um pouco mais sobre nosso exemplo. Imagine que os tecidos virão da China para o Porto de Suape num navio de bandeira russa. A mercadoria terá seguro de uma companhia americana. Não se esqueça de que será necessário acertar o pagamento do preço em moeda conversível no exterior. E, para deixar tudo ainda mais real, já que as coisas acontecem assim no mundo dos negócios logísticos, simulemos que o meio de pagamento combinado entre sua empresa e o fornecedor chinês foi carta de crédito emitida por um banco australiano.

Achou que o exemplo foi exagerado, por envolver tantas pessoas jurídicas de diferentes nacionalidades? Pois saiba que não! Algo nessas dimensões é perfeitamente possível e bem real! Então, prepara-se e fique bem atento ao que vem por aí!



Figura 10- Os Negócios Internacionais e a Logística

Fonte: <https://logismarketbr.cdnwm.com/ip/dms-logistica-seguro-internacional-seguro-de-frete-internacional-807137-FGR.jpg?imgmax=800>. Acesso em 25 de ago. 2017.

Descrição: dois homens cumprimentando-se mutuamente ao lado da imagem do mapa mundi.



3.2 Características gerais dos contratos

No contexto da globalização, você, como aluno atento e estudioso, recorda-se já ter aprendido que, em termos de comércio exterior, predomina uma variedade de costumes, práticas e normas. Para buscar harmonizar todos os interesses, é preciso, por exemplo, que os contratos celebrados entre compradores e vendedores, ou seja, entre importadores e exportadores, prezem pelo equilíbrio dos interesses e cumprimento dos termos ali estabelecidos.

Assim, como regra inicial, é preciso que as partes do negócio combinem certos pontos em cima dos quais o contrato será redigido. Brasil (2011, p.142) aponta, por exemplo, que é cabível trabalhar com:

(...) condições gerais de venda e contratos-tipo, fórmulas contratuais padronizadas, normalmente impressas como se fossem um formulário padrão, em geral, utilizado por grandes empresas multinacionais com um elevado e constante volume de vendas, ou associações profissionais de comerciantes ou produtores, que contêm normas materiais que vão reger o contrato de forma mais justa para a empresa ou os membros daquele setor. Os contratos-tipo organizados pelas associações profissionais de comerciantes são muito utilizados nas operações internacionais de compra e venda. Em geral, contêm grande número de cláusulas precisas, que definem as obrigações do comprador e do vendedor e são redigidos de forma a assegurar sempre a maior proteção possível para a parte pertencente à mesma associação. O objetivo é, na prática, reduzir o grau de incerteza e insegurança que decorre do fato de esses contratos internacionais estarem tecnicamente conectados com diferentes ordenamentos jurídicos.

O mesmo autor nos esclarece que também é viável fazer de uma simples fatura pro forma, tipo de formulário já estudado em Sistemática de Comércio Exterior, a base de seu contrato de operações internacionais de compra e venda de mercadorias. Como você deve se recordar, nesta fatura comercial precisarão constar algumas informações básicas como, por exemplo, a descrição e a quantidade da mercadoria, o tipo de transporte e o porto de embarque ou destino, o preço unitário e o valor total da fatura, a modalidade de entrega (Incoterms) e as condições de pagamento.

Sem bem lhe conhecemos, você deve estar pensando neste exato instante: “Mas um contrato internacional deve ser algo que provoque certa insegurança, já que são duas empresas de países diferentes, acostumadas com suas próprias leis. Que coisa complexa!”. E você tem toda a razão! De



fato, aluno, a insegurança jurídica é tremenda e, por isso mesmo, toda cautela é pouca!



Brasil (2011, p.122) sugere que “a melhor forma de garantir uma maior segurança à transação comercial internacional e, por conseguinte, uma maior previsibilidade à relação contratual é negociar e assinar um contrato escrito e detalhado pelas próprias partes, definindo de forma objetiva e inequívoca todos os elementos fundamentais intrínsecos àquela relação específica (levando-se em consideração as particularidades do produto ou os usos e costumes internacionais do setor)”.

Outra questão que deve estar na ponta da sua língua é: “Então esse contrato deverá ter vários aspectos para tentar trazer a segurança desejada por empresas de países diferentes, sujeitas a ordenamentos jurídicos distintos”. E novamente você acertou na mosca! Não só esse contrato terá diversos aspectos como também será influenciado pelo tipo e pelo valor do produto em jogo, grau de confiança já existente entre fornecedor e comprador e porte dos mesmos, etc.

3.3 Ponto para atentar nos contratos

Como possivelmente nenhum de nós é do ramo da advocacia, a missão de entender sobre contratos é ainda mais desafiadora. Mas não é porque não somos bacharéis em Direito que não podemos, ao menos, ter uma noção mínima dos termos que compõem, tradicionalmente, um contrato internacional. Nossa ideia aqui é fornecer-lhe uma visão geral das partes do documento. Vamos ao nosso passo a passo?

Para começar, alguns aspectos jurídicos deverão ser necessariamente observados para garantir aquela maior segurança aos empresários sobre a qual conversamos há pouco. Então, a primeira e mais básica cláusula do contrato internacional é a **Identificação das partes contratantes**. Nessa parte introdutória, ambas as partes serão devidamente identificadas, dando informações precisas sobre as pessoas jurídicas ali envolvidas (nome completo das empresas vendedora e compradora), endereço completo e local de constituição da empresa e número de identificação fiscal da sociedade, se houver, como o conhecido CNPJ existente no Brasil ou o Número de Identificação Fiscal (NIF), usual em certos países latino americanos.



Como quem assinará pelas empresas serão seus representantes legais, é indicado saber, de fato, a qualificação desses representantes antes de assinar o instrumento contratual. Para checar isso, a dica é comprovar os poderes dessa pessoa “no contrato social ou estatuto da pessoa jurídica (articles of association ou by-laws), ou ainda por meio de uma procuração (power of attorney) com poderes específicos para assinar o contrato, outorgada pelo efetivo representante legal da empresa” (BRASIL, 2011, p 123).

Vale a pena ressaltar, ainda, que na hora de qualificar a parte contratante deve-se verificar se a pessoa jurídica que vai efetivamente assinar o contrato é, na verdade, a empresa com a qual a negociação da compra e venda de mercadorias foi realmente desenvolvida. Isso ocorre porque, muitas vezes, a negociação de um contrato internacional é feita, por exemplo, pela sede (matriz) da empresa no exterior, mas na hora de assinar o contrato a sociedade que consta da minuta é uma filial ou subsidiária daquela empresa interessada na operação, situada, em geral, em paraísos fiscais, como chama a nossa atenção Brasil (2011).

“É considerado **paraíso fiscal**, qualquer país que não tribute a renda, ou que tenha tributos sobre a renda inferiores a 20% (segundo as regras brasileiras). Porém, ao contrário do que pode parecer, os paraísos fiscais podem ser utilizados de forma lícita. O contribuinte tem o direito de procurar formas legais de diminuir a carga tributária, assim como esses países chamados de paraísos fiscais tem o direito de estruturar sua economia de tal modo a atrair o capital estrangeiro.

Cabe então diferenciar os conceitos de elisão fiscal e de evasão fiscal. Elisão fiscal é uma forma de diminuir o pagamento de tributos através de vários sistemas legais, realizando um planejamento tributário, enquanto evasão fiscal é a omissão ou a esquiva de efetuar o pagamento dos tributos devidos, de forma ilícita.

Qualquer operação financeira realizada no exterior deve ser declarada. É importante conhecer a legislação dos países envolvidos, pois o que é legal em um país, pode ser ilegal em outro”.

Adaptado de <http://www.infoescola.com/economia/paraíso-fiscal/>. Acesso em 28 dez.2012.

Em seguida, são feitas as **Definições** que, embora possa parecer algo óbvio e genérico, são fundamentais. Os termos definidos na cláusula de “definições” geralmente são destacados em letra maiúscula no texto, pois implicam um conceito próprio.

Depois, é a vez de tratar do **Objeto**, cláusula onde se pretende esclarecer, de forma precisa e



completa, o que está sendo vendido ou comprado. Por ser tão fundamental assim, é bom que as partes que estejam negociando sejam o mais detalhista e atenta possível para indicar sobre o que estão falando, até para evitar aborrecimentos futuros, por imaginar que receberiam um tipo de produto e, de fato, acabarem se deparando com outro. Uma boa dica dada por Brasil (2011) para tentar minimizar esse risco é optar pela adoção do respectivo código tarifário do bem objeto da contratação. Ao descrever o produto, faz-se necessário indicar tipo, qualidade e quantidade do produto (peso líquido e bruto ou volume, conforme o caso), a forma de embalagem, eventuais acessórios, etc.



Figura 11-Separação de Mercadorias

Fonte: <http://www.spectrumonline.hu/images/stories/virtuemart-products/services/nagyker.JPG>. Acesso em 25 de ago. 2017.

Descrição: no galpão de armazenagem 03 homens fardados de azul separam caixas com mercadorias suspensas em pallets.

Em termos de **Preço e Condições de Venda**, a escrita deve conter a fixação do preço unitário e total do produto a ser comercializado; a moeda específica do preço indicado, por conta das diferenças de cotação no mercado cambial, como você já tratou na disciplina de Economia Internacional; a modalidade de entrega do produto, mediante a indicação de um dos termos previstos nos Incoterms, já aprendido em Sistemática de Comércio Exterior; o tipo de transporte utilizado, a contratação de frete e de seguros e de eventuais serviços aduaneiros, além do momento de transferência da propriedade do vendedor para o comprador.

Veja só este exemplo proposto por Brasil (2011, p. 126):



O preço unitário da venda das turbinas, definidas na cláusula do objeto acima, é de US\$ 500.000,00 (quinhentos mil dólares norte americanos), totalizando o valor de US\$ 2.000.000,00 (dois milhões de dólares norte-americanos), na condição CIF Rio de Janeiro em conformidade com os Incoterms 2000.

Que tal “desvendar” o que foi estabelecido a partir do uso do Cost, Insurance and Freight (CIF), do exemplo retirado de Brasil (2011)? Bem, de acordo com as regras padronizadas dos Incoterms, o porto de destino da mercadoria será o do Rio de Janeiro. Com o CIF, o vendedor, ou seja, o exportador, terá de pagar o custo e o frete até o porto designado de destino, contratar o seguro marítimo internacional, contra o risco do comprador, por eventuais danos causados à mercadoria durante a sua trajetória até o seu destino. E o último detalhe: trata-se de um Incoterm usado em caso de transporte marítimo ou de cabotagem. Viu como é simples entender o que quer dizer uma cláusula como esta?

Já na **Modalidade de Pagamento** é prevista a forma de pagamento a ser adotada em um contrato internacional de compra e venda: **transferência bancária à vista ou após um determinado número de dias da data do embarque da mercadoria** (frequente nos contratos entre as partes que

mantêm uma relação comercial estável há algum tempo) ou por meio do **crédito documentário** em suas diversas formas de cartas de crédito, meio de pagamento pelo qual o banco que emite a carta de crédito se obriga a efetuar o pagamento, mediante a apresentação de um determinado conjunto de documentos, a exemplo do conhecimento de embarque da mercadoria (*Bill of Lading*).

Dando continuidade ao exemplo de Brasil (2011, p. 127), nossa cláusula relativa à Modalidade de Pagamento ficaria assim:

O preço total do presente contrato, estipulado na cláusula acima, deverá ser pago por meio de uma Carta de Crédito Irrevogável, intransferível e confirmada pelo Banco do Brasil S.A., Agência XXX, Rio de Janeiro, Brasil, emitida em favor do exportador, pagável à vista, contra a apresentação dos documentos do embarque da mercadoria. Todos os custos da Carta de Crédito, incluindo os de confirmação, correrão por conta do comprador. Esta Carta de Crédito deverá ser emitida, confirmada e entregue à vendedora no seu domicílio estabelecido no preâmbulo deste contrato.



Em termos de **Obrigações das Partes**, as próprias partes redigirão essas obrigações com base em suas respectivas experiências comerciais e no grau de conhecimento mútuo entre elas. Dentre as obrigações, podemos citar: entregar ou embarcar o produto na data determinada no contrato, por parte do exportador, e efetuar o pagamento na data estipulada e na modalidade indicada no contrato, do lado do importador.

Também é bom pensar e prever **Garantia**. Esta cláusula estabelece que:

(...) no caso de diferença entre o produto entregue e o solicitado no contrato, a empresa exportadora se compromete a, durante um determinado período (tempo suficiente para que o importador possa conferir a mercadoria, após os trâmites aduaneiros), substituir as peças defeituosas ou desconformes, ou ainda a fornecer, por exemplo, uma quantidade adicional do produto vendido para completar o volume total de peças que acabou não sendo respeitado no embarque da mercadoria (BRASIL, 2011, p. 129).

importantíssimo também é fixar, dentro dos limites da aplicação do princípio da autonomia da vontade ds partes, qual será a lei aplicável para regular e interpretar as disposições contratuais. Outro ponto fundamental é definir o foro competente (jurisdição), que representa o tribunal específico que será acionado pelas partes em caso de necessidade de solucionar uma disputa judicial relativa ao conteúdo do contrato. Essas duas partes formam a cláusula da **Lei Aplicável e Jurisdição**.

Também não podemos nos esquecer de que, embora nenhuma das partes queira isto, em princípio, um contrato pode ser rescindido. Assim, em termos de **Rescisão**, é de bom tom explicar as hipóteses por meio das quais um contrato será desconstituído e como os procedimentos serão adotados.

A rescisão do contrato pode ser automática (quando ocorre ao término do prazo de vigência contratual, sem que as partes manifestem a vontade em prorrogá-lo) ou voluntária (quando uma das partes se sente prejudicada pelo fato de a outra parte descumprir um ou mais de seus compromissos assumidos no contrato), ou, ainda, involuntária (quando uma das partes se torna totalmente incapaz de continuar cumprindo as suas obrigações contratuais, seja por causa de dissolução da sociedade, seja por falência ou alienação do controle societário da empresa). (BRASIL, 2011, p. 132)



O **Idioma** é outro tópico relevante nos contratos internacionais de compra e venda de mercadorias porque os termos são redigidos em dois ou mais idiomas simultaneamente. Como nem sempre as traduções são as mais precisas, especialmente em termos técnicos bem específicos, é prudente acrescentar uma cláusula de idioma estabelecendo quais são as versões existentes do contrato em questão, além de indicar na redação da cláusula qual será a versão que prevalecerá sobre as demais, em caso de dúvida quanto à interpretação de um dispositivo contratual.

Outro ponto de prudência é a **Força Maior**. “Esta cláusula, internacionalmente conhecida por sua expressão francesa *Force Majeure*, funciona como uma espécie de cláusula de exoneração de responsabilidade das partes contratantes, em certas ocasiões específicas” (BRASIL, 2011, p. 133), em virtude das quais se tornou impossível cumprir o acordo firmado. Quer exemplos? Um terremoto, furacão, guerra civil ou mesmo restrições cambiais impostas por um governo, embargos comerciais, resoluções da Organização Mundial do Comércio (OMC) podem impedir a comercialização de um determinado tipo de mercadoria.

Mas para apelar para a Força Maior será preciso comprovar que:

- O evento ocorreu fora do controle das partes contratantes, ou seja, as partes não contribuíram de forma alguma para a realização do evento;
- O evento era imprevisível; e
- Ainda que as partes tentassem impedir a sua ocorrência, não conseguiriam.

A **Duração** do contrato pretende, como o próprio termo diz, fixar um prazo de duração de tudo aquilo que está sendo tratado, em termos de efeitos jurídicos. Em outras palavras, estamos falando de vigência da relação contratual.

Por fim, a **Solução de Controvérsias** preconiza a possibilidade de utilização de um mecanismo alternativo de solução de controvérsias, como a arbitragem comercial internacional. Caso haja essa cláusula no contrato, as partes, em caso de desentendimento, contratarão um profissional especializado no assunto em pauta para estabelecer a quem cabe a razão. Trata-se de um procedimento rápido e, ao contrário das disputas judiciais, e sigiloso, o que protege a imagem das



empresas em disputa. Confira a sugestão de Brasil (2011, p. 133) para a redação dessa cláusula:

Qualquer controvérsia referente ao presente contrato será resolvida definitivamente por meio de arbitragem comercial internacional. A arbitragem será realizada na Corte Permanente de Arbitragem da CCI, em Paris, por 3 (três) árbitros, segundo o regulamento da mesma Corte.



Confira um modelo de contrato internacional acessando <http://www.igf.com.br/blog/modelos-de-documentos/Contratos/Internacionais/Importacao>

3.4 Seguro internacional

Seguro internacional também é um tipo de contrato através do qual uma companhia seguradora se obriga, para com os segurados, a indenizá-los de prejuízos futuros, decorrentes de causas imprevistas. Assim como um seguro de automóveis, por exemplo, o motivo para se acionar o seguro pode ser acidente, incêndio e roubo, dentre outros. Como estamos falando de negócios internacionais, podemos acrescentar problemas como naufrágios e desastres, etc.



Figura 12-Acidente com Navio Carregado

Fonte: www.unius.com.br/img-emkt/Seguro-Internacional.jpg. Acesso em 25 de ago. 2017.

Descrição: a imagem mostra uma embarcação partida ao meio após sofrer colisão por acidente. Há várias caixas e contêineres. Um helicóptero sobrevoa o local.

Assim, o seguro internacional deve cobrir acidentes que podem ocorrer desde o momento de embarque até a chegada ao estabelecimento do importador. Embora não seja algo obrigatório, é



de grande importância no mundo do comércio exterior. Sabe o porquê dessa afirmação? É fácil! Se, durante um embarque não segurado houver um sinistro, o negociador responsável pela mercadoria, que pode ser ou o vendedor ou o comprador, a depender do Incoterm usado, terá de bancar o prejuízo. Você bem recorda que na modalidade FOB de Incoterm a responsabilidade da contratação do seguro é do importador. Já nas modalidades CIF e CIP cabe ao exportador cuidar disso.



Sinistro é um dano em um bem segurado.

O seguro se refere ao período de tempo em que a mercadoria fica sob a posse do transportador internacional.



Como é um meio de transporte mais seguro, o embarque aéreo costuma ter tarifa de seguro equivalente à metade dos modais marítimo e terrestre. Mas em embarques marítimos por meio de contêineres costuma-se cobrar menos pelo prêmio de seguro.

Tipos de apólice:

- Apólice por viagem: usada em exportações ocasionais;
- Apólice flutuante: composta por uma série de apólices por viagem, com validade de 12 meses. O valor da cobertura tem um teto máximo e uma franquia fixa. É mais adequado quando há um fluxo constante de exportações;
- Apólice aberta: cobre embarques que ocorrem com regularidade e com características conhecidas. É semelhante à flutuante.

3.5 Dicas de contratação de seguro internacional

Para contratar um seguro internacional é preciso indicar as seguintes informações (BRASIL, 2011, p. 195):



- Descrição completa da mercadoria (denominação comercial e técnica), natureza, peso bruto e líquido, tipo de embalagem (pallets, contêineres, etc.), número de volumes (unidades de carga);
- Valor da mercadoria;
- Locais de embarque e de desembarque;
- Riscos a serem cobertos;
- Veículo de transporte, arranjo da carga e formas de manuseio;
- Valor do seguro;
- Outros dados, se solicitados pela seguradora.

Vista essa lista, podemos sugerir a você que, caso se envolva nesses procedimentos em suas rotinas logísticas, opte por contratar seguradoras e empacotadoras conhecidas no mercado e acompanhar o embarque e manuseio da mercadoria, desde o local de produção, passando pelo armazém, até o ponto de embarque. Também não deixe de manter comunicação constante com a transportadora e de registrar os contatos por fax, e-mails e documentos legais.



Saiba mais sobre seguro e transportes acessando
<http://www.tudosobreseguros.org.br/sws/portal/pagina.php?l=324>.



Depois, assista a duas reportagens sobre roubo de cargas no Estados Unidos
<https://www.youtube.com/watch?v=UbgRBR2gfRk>
e no Brasil
<https://www.youtube.com/watch?v=yRfbWdKM2g4>



Referências

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Divisão de Programas de Promoção Comercial. **Exportação Passo a Passo**. Brasília: MRE, 2011.

DAVID Pierre, STEWART, Richard. **Logística Internacional** - tradução da 2ª edição norte-americana. São Paulo, Pioneira, 2008.

MAGALHÃES, Petrônio Sá Benevides. **Transporte marítimo**: cargas, navios, portos e terminais. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 4.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

VIEIRA, Guilherme Bergmann Borges. **Transporte internacional de cargas**. 2.ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.



Minicurrículo do Professor Pesquisador

- **Ana Rosa Cavalcanti da Silva**

Possui graduação em Comunicação Social (bacharelado em Jornalismo) pela Universidade Federal de Pernambuco (2001), pós-graduações em Comércio Exterior e em Gestão Pública, ambas pela Universidade Federal Rural de Pernambuco (2007 e 2012, respectivamente), é mestra em Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável pela Faculdade de Ciências de Administração de Pernambuco, da Universidade de Pernambuco (2011) e em 2013 ingressou no MBA de Gestão Empresarial pela Faculdade Boa Viagem (FBV).

Em 2008, iniciou na docência superior, lecionando disciplinas nas áreas de recursos humanos, marketing, comércio exterior e administração, em faculdades no Recife e em Olinda. Em 2011 ingressou como bolsista do Ministério da Educação no Programa ETec Brasil, por meio do qual leciona no curso técnico EAD de Logística da Secretaria de Educação do Estado de Pernambuco.

