

COMÉRCIO EXTERIOR: O AGENTE DE CARGA COMO FACILITADOR NO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO E SUAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS NO TRANSPORTE MARÍTIMO

BUSSMANN JR, Wallace Jonas¹

PAURA, Glávio Leal²

Resumo

O presente trabalho acadêmico pretende se somar aos demais que tratam do Agente de Cargas, mostrando sua importância, principais aspectos técnicos e suas principais funções dentro do processo logístico internacional. O agenciamento de cargas é considerado como uma das principais etapas em alguns processos industriais e mesmo com comércio internacional possui sua devida importância. Para tal o artigo trata de dados da Balança Comercial, aspectos teóricos sobre a logística e a logística internacional, a importância dos *Incoterms*® e abordar as principais características do Agente de Carga como o mesmo constituindo uma significativa ferramenta dentro da logística internacional finalizando com um case de um processo de importação por um Agente de Cargas dentro de uma empresa de comércio exterior. Partindo do diálogo de autores que tratam sobre o assunto, mostrar que papel deste profissional se torna imprescindível a toda cadeia, desde aquele profissional que trabalha em uma empresa transnacional ou multinacional até as pequenas empresas de despacho e agenciamento de cargas.

Palavras chave: Agente de Cargas, Logística Internacional, *Incoterms*®, Importação.

1. Introdução

O comércio internacional tem-se mostrado efervescente, sua demanda por produtos movimenta a todos os atores envolvidos, uma grande nação ou mesmo seu cidadão mais simples que pela internet compra uma peça de roupa da China e recebe ela em alguma cidade do Brasil até as grandes multinacionais e transnacionais que possuem fabricas em diversas partes do mundo e dependem de uma gestão de suprimentos eficiente.

¹ Graduado em Relações Internacionais pelo Centro Universitário Internacional Uninter e acadêmico do MBA em Logística e Supply Chain da mesma instituição. wlcbussmann@gmail.com

² Mestre em Engenharia de Produção (2005) Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ) – Especialização em Logística Internacional e Empresarial (2001) Universidade Gama Filho (UGF) - Graduação em Licenciatura de Física (2002) Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ)

O artigo vai tratar de um diálogo entre autores no que se refere a logística internacional, seus aspectos técnicos sempre correlacionando com o profissional de agenciamento de cargas para o modal marítimo. Assim buscar com o trabalho um foco no agenciamento de cargas (*International Freight Forwarders*), no processo de importação e exportação de mercadorias e a partir do referencial teórico buscar entender a importância do profissional de logística para o comércio internacional.

Inicialmente iremos tratar alguns dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, da movimentação de exportação e importação no país servindo assim como base inicial para nosso trabalho e construindo a etapa que trata do Comércio Exterior e a Logística. Aspectos teóricos e um breve apontamento de diferentes autores sobre a logística internacional. Após será feita uma explanação sobre *Incoterms®*, devido sua relevância para todo o processo e finalizando com o agenciamento de cargas e seus aspectos técnicos a partir de um breve estudo de caso em uma empresa de *Freight Forwarder*.

2. Comércio Internacional e a Logística

A logística é vista como importante elo da cadeia produtiva, seu objetivo principal é assegurar a disponibilidade de produto a um determinado cliente, bem como sua fração internacional que movimenta bilhões entre importação e exportação. No Brasil as exportações ultrapassam os anos anteriores e acima das importações como demonstrado na Tabela 1.1 onde o saldo figura em um patamar positivo em comparação com os anos anteriores.

1.1 BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA: EXPORTAÇÃO, IMPORTAÇÃO, SALDO

Valores em US\$ FOB

ANO	EXPORTAÇÃO (A)	IMPORTAÇÃO (B)	SALDO(A-B)
2015	128.347.558.860	121.041.780.533	7.305.778.327
2016	123.565.579.439	91.200.986.449	32.364.592.990
2017 ¹	145.942.077.196	97.836.809.537	48.105.267.659

FONTE: Ministério da indústria, Comércio Exterior e SERVIÇOS - Secretária de Comércio Exterior

NOTA: ¹ Valores referentes de Janeiro a Agosto

Na Unidade Federativa do Paraná em 2017 foram US\$ 10.724.861.457 em exportações e US\$ 6.508.026.518 em importações, considerando o período esta UF está com um balanço positivo se considerar os dois últimos anos, 2015 US\$

2.460.576.657; 2016 US\$ 4.078.792.441. Até julho de 2017 o Paraná figura entre os cinco Estados da Federação com maior fluxo de exportação (Tabela 1.2) e em terceiro em importações (Tabela 1.3) (Ministério da Indústria, Comércio Exterior e SERVIÇOS - Secretária de Comércio Exterior. Balança comercial brasileira: Acumulado do ano: II. Série Histórica: 1998 a 2017. Acesso 2017).

TABELA 1.2 ACUMULADO 10 MAIORES EXPORTAÇÕES POR UNIDADE DA FEDERAÇÃO

	2015	2016	2017 ¹
SÃO PAULO	45.575.635.720	46.205.988.985	28.993.864.539
MINAS GERAIS	22.009.214.109	21.920.657.814	14.895.020.850
RIO DE JANEIRO	17.026.543.244	17.185.661.564	13.672.502.583
PARANA	14.909.080.745	15.171.099.837	10.724.861.457
RIO GRANDE DO SUL	17.518.127.443	16.578.206.410	9.889.556.484
MATO GROSSO	13.070.913.320	12.588.619.662	9.245.897.364
PARA	10.272.495.107	10.511.327.726	8.043.504.508
SANTA CATARINA	7.644.022.628	7.593.442.270	4.915.778.479
ESPIRITO SANTO	9.830.247.541	6.530.792.319	4.579.659.858
BAHIA	7.883.181.210	6.776.509.166	4.349.931.986

FONTE: Ministério da indústria, Comércio Exterior e SERVIÇOS - Secretária de Comércio Exterior

NOTA: ¹ VALORES APURADOS DE JANEIRO A JULHO

TABELA 1.3 ACUMULADO 10 MAIORES IMPORTAÇÕES POR UNIDADE DA FEDERAÇÃO

UF	2015	2016	2017 ¹
SÃO PAULO	63.712.960.675	51.764.149.297	30.497.612.734
SANTA CATARINA	12.613.140.656	10.367.838.384	6.904.759.919
PARANA	12.448.504.088	11.092.307.396	6.508.026.518
RIO DE JANEIRO	17.173.208.388	12.552.121.070	6.366.603.934
RIO GRANDE DO SUL	10.020.684.069	8.313.446.387	5.247.659.922
AMAZONAS	8.837.819.794	6.250.416.446	4.725.417.529
MINAS GERAIS	8.776.841.100	6.554.845.283	4.125.453.468
BAHIA	8.286.872.205	6.151.450.212	4.013.960.931
PERNAMBUCO	5.066.603.620	4.449.306.030	3.288.601.005
ESPIRITO SANTO	5.156.205.193	3.698.509.308	2.504.307.616

FONTE: Ministério da indústria, Comércio Exterior e SERVIÇOS - Secretária de Comércio Exterior

NOTA: ¹ VALORES APURADOS DE JANEIRO A JULHO

O comércio internacional é definido pelas ações de importação e exportação entre Nações respeitando acordos internacionais assinados entre estes atores envolvidos. Segundo Pierre A. David (2017) o crescimento, pós Segunda Grande Guerra, com comércio internacional se deve em grande parte pelo entendimento de que todos os

atores envolvidos, leia – se atores todos e quaisquer envolvidos no comércio internacional – Estados Nação e Atores ³Paradiplomáticos -, “se beneficiam, economicamente, com as trocas mutuas e de que o comércio contribui para o bem-estar da população mundial” (David, 2017, p.3).

Alguns autores como Keedi (2011), Ludovico (2010, 2012), Castiglioni (2013) e David (2017) enfatizam a globalização como motor da economia, e de fato com a internacionalização de muitas empresas buscou-se a manufatura de qualidade com preços competitivos e maior lucratividade destas empresas, a busca por novos mercados. Neste cenário, as empresas buscando qualidade de seus produtos para atender mercados externos fez com que estas alterem seus processos para atender a demandas desses países e por consequência tornam-se competitivas para o mercado interno. Um importante aspecto desse processo é destacado por Ludovico (2012), onde “as empresas que são fortemente competitivas (preço, qualidade, prazo de entrega) e inovadoras no mercado interno levam vantagens nas suas estratégias de internacionalização” (Ludovico, 2012, p.16).

Silva (2008) afirma que a busca pela qualidade foi um dos motores da logística, pois a fabricante ao pensar o produto a faz vislumbrando um produto de qualidade, esta mercadoria deixa as linhas de montagem como planejado. O processo que vem após o termino de montagem do produto devem mantê-lo com a mesma qualidade que saiu da fábrica e chegar ao mercado consumidor como desejado por seus idealizadores. Castiglioni (2013) aponta a questão de qualidade na entrega do produto e de como essa preocupação durante o processo de manufatura se estendeu para a logística das empresas e como isso foi benéfico para aquelas empresas que entenderam a importância do processo logístico, pois assim ajudou a “mudar conceitos, rever processos, quebrar paradigmas, ou seja, fazer mais com menos, [...] alguns veem como grande oportunidade competitiva e outros, como uma ameaça diante da concorrência” (Castiglioni,2013, p.164). Ainda segundo o autor a logística

³ Com o fim da Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945), novos temas foram surgindo em meio à Guerra Fria, bem como novas formas de se analisar as relações internacionais e suas novas dinâmicas em construção. O contexto da paradiplomacia, que trabalha com os movimentos internacionais de atores subestatais, se fortalece e contribui para a criação da ideia de cooperação internacional descentralizada que assim como a paradiplomacia fundamenta seus argumentos sobre atores subnacionais no cenário internacional com o diferencial de trabalhar com questões operacionais em relações de cooperação por interesse de desenvolvimento. (Keohane e Nye, 1989, p. 20).

pode ser dividida em três partes dentro de uma companhia: suprimento, produção e distribuição. Assim temos a logística do início ao final da cadeia de produção, do fornecedor ao consumidor final.

Segundo David (2017) a logística pode ser definida por atividades de transporte de mercadoria do fornecedor ao consumidor, relação origem destino. Ainda seguindo o pensamento do autor, *apud* Alfred Battaglia, após os anos 1990 a logística era a integração do gerenciamento de materiais junto a distribuição física, e ao iniciar do século XX os profissionais de logística assumiram a nomenclatura de “gerencia da cadeia de suprimentos” (*supply chain management*). O *Council of Supply Chain Management Professionals*⁴ (CSCMP) pontua que a gerencia da cadeia de suprimentos engloba todas as ações gerenciais relevantes e táticas em uma empresa do fornecedor ao cliente final.

Para David (2017) a definição de logística internacional é basicamente um espelho da logística doméstica, todavia o foco é a interação entre atores de diferentes nações, atividades básicas de exportação e importação relevantes ao movimento de mercadorias. Keedi (2011) expõe a logística como “transferir uma mercadoria do seu ponto de origem ao seu destino final, com melhor preço, qualidade e tempo, [...] processo permanente da escolha da melhor alternativa de entrega que não pode ter modelo “ (Keedi, 2011, p. 28;29). Para Silva (2008), a logística é tida como ferramenta competitiva. Para Pozo (2015) a logística tem uma função integradora, desde fornecedores até clientes (Pozo, 2015, p.4).

Para David (2017), é importante que ainda que parecidas a logística internacional da interna, deve-se ressaltar que há algumas diferenças significativas. São elas: cultura, a tomada de decisão que por sua vez é mais complicada além do tempo de transito ser maior, número de envolvidos é maior (bancos, seguradoras, fretadores e governos com suas burocracias), riscos e eventuais danos as mercadorias decorrentes do transporte, seguro internacional complexo, meios de pagamento podem variar e o risco de inadimplência é maior, a taxa de câmbio, os produtos ao cruzar fronteiras passam por alfandegas e suas específicas burocracias podendo variar de país para país e respeitando os acordos entre eles.

⁴ Conselho de Profissionais de Gerenciamento de Cadeia de Suprimentos CSCMP

Os processos que englobam a logística internacional, aqui falando em gerenciamento da cadeia de suprimentos, são por sua vez muito mais complexos aos enfrentados por uma agência pequena de agenciamento de cargas. Esta por sua vez irá agenciar pontualmente uma carga juntamente com demais profissionais (agentes de origem, armadores e despachantes) seguindo especificações de seu cliente.

O Doutor em logística Edelvino Razzolini Filho (2011) completa nosso breve compendio sobre a logística internacional e transporte, em que o gestor deve conhecer muito bem os *Incoterms*®, de fato com exatidão (Razzolini, 2011, p.231). O próximo capítulo irá discutir os *Incoterms*® como ferramenta do comércio internacional, de estima importância aos profissionais e as negociações internacionais de troca de mercadoria.

3. *Incoterms*® *International Commercial Terms* / *Termos Internacionais de Comércio*

Os *Incoterms*® (Tabela 1.4) são um conjunto de termos criados em 1936 pela Câmara Internacional do Comércio e sua última atualização ocorreu em 2010. Os *Incoterms*®, são utilizados em todos os documentos derivados de uma operação internacional de importação e exportação, assim é conhecido a obrigação das partes envolvidas dentro do processo. É fundamental que o agente de carga saiba a diferenciação de cada termo para que possa indicar corretamente sua responsabilidade dentro da operação comercial, “custos tem de arcar e o ponto exato no qual a responsabilidade pelos bens se transfere do exportador para o importador” (David, 2017, p.137).

TEBELA 1.4 INCOTERMS® INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS / TERMOS INTERNACIONAIS DE COMÉRCIO¹

DESIGNAÇÕES	Saída da fábrica	Transporte principal não pago pelo vendedor			Transporte principal pago pelo vendedor				Custos de encaminhamento suportados pelo vendedor até ao destino		
		FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Incoterm / Custo	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Embalagem	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Carregamento na fábrica	C	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Pré-encaminhamento	C	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Alfândega exportação	C	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Manutenção à partida	C	C	C	V	V	V	V	V	V	V	V
Transporte principal	C	C	C	C	V	V	V	V	V	V	V
Seguro transporte	C	C	C	C	C	V	C	V	V*	V	V
Manutenção à chegada	C	C	C	C	C	C	C	C	V	V	V
Alfândega importação	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	V
Pós-encaminhamento	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	V
Descarga na fábrica	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	V

NOTA: V: Custos a suportar pelo vendedor / C: Custo a suportar pelo comprador / * Não obrigatório

¹VERSÃO 2010 - INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE - ICC

FONTE: Santander Trade *apud* Transport-export.net (Edição, Formação, E-Learning, Aconselhamento)

Para David (2017), o agente de carga, exportador e importador, ao utilizar o *Incoterms*® estará definindo a responsabilidade de um e de outro realizadas pelo tanto pelo exportador e importador, tais como: quais as tarefas, atividades pagas e quando ocorrerá a transferência de responsabilidade. Essa escolha é feita pela empresa exportadora, mas esta empresa exportadora em alguns casos divide esta tarefa com o importador ou seu cliente no destino. Em casos em que o cliente final não conhece todos os 11 *Incoterms*® cabe ao agente de carga que o representa informar uma opção que possa beneficiar a transação. Em termos gerais o autor informa que os critérios usados para a escolha do *Incoterms*® é a “disposição, de ambas as partes, de realizar e arcar com o custo de algumas das tarefas relacionadas” (David, 2017, p.139).

1.5 QUE LEI REGE OS CONTRATOS

AS DUAS PARTES SÃO CONFRONTADAS COM TRÊS POSSIBILIDADES:	Aceitar o direito do país exportador: será frequentemente o preferido do vendedor pois é aquele que conhece melhor. No entanto sem sempre é a melhor solução. De facto, certos direitos, como o direito francês ou belga protegem mais o comprador;
	Aceitar o direito do país importador: pode ser mais interessante para o exportador quando for menos restritivo, mas é preciso conhecê-lo bem pois é perigoso ficar submetido a uma regulamentação total ou parcialmente desconhecida;
	Aceitar o direito de um país terceiro: esta escolha permite neutralizar o nacionalismo jurídico. É frequentemente a escolha no caso de haver um conflito comercial, por razões de compromisso ou de comodidade (no caso em que o tribunal competente pertença a um país terceiro).

O DIREITO SUÍÇO	O direito suíço é, a este propósito, frequentemente recomendado, pois é mais favorável ao exportador e, sobretudo, tem a vantagem de pertencer a um Estado neutro, o que é uma vantagem para as partes na condução da negociação comercial.
------------------------	---

FONTE: Santander Trade *apud* Transport-export.net (Edição, Formação, E-Learning, Aconselhamento)

A utilização de um *Incoterms*® corresponde a uma forma de logística (FAS, FOB, CFR, CIF são de natureza fluvial e marítimo), determina o preço adotado para transação. Cada situação é particular, o agente deve ficar atento e a percepção do agente em usar o adequado *Incoterms*® pode prevenir gastos desnecessários ao cliente e demasiados riscos inerentes a má escolha e péssima negociação do *trade* (Keedi, 2011, p.97).

Keedi (2011) enfatiza que o conhecimento nos *Incoterms*® poderia gerar uma melhor competitividade de nosso comércio exterior, segundo o autor as empresas possuem o livro de *Incoterms*® mas em sua maioria utiliza apenas um ou dois termos, lembrando que após 2010 foram mantidos apenas 11 *Incoterms*®. (Keedi, 2011, p.95). Para o autor o conhecimento e utilização dos *Incoterms*® é imprescindível, e de fato a combinação de uma série de conhecimentos inerentes a profissão pode garantir sucesso ou fracasso nas vendas ou aplicação de serviços logísticos para determinados clientes e potenciais compradores. Na próxima etapa vamos estudar as principais características, principais conhecimentos e atribuições do agente de carga com delimitação ao modal marítimo. De todos os modais o que apresenta maior movimentação e volume de mercadorias é o marítimo.

4. Agentes de Carga para o Modal Marítimo

O transporte Marítimo é o único a movimentar e transportar grandes quantidades de produtor e mercadorias por grandes distâncias geográficas. Dentre suas principais

vantagens estão a capacidade de transportar grandes quantidades de mercadoria e qualquer tipo de carga a custo baixo, sendo que para o transporte internacional é o mais barato. Um grande inconveniente para este modal é o tempo, uma mercadoria saindo de Shenzhen na China para Paranaguá pode levar em média 35 dias.

Antes que possamos falar sobre o agente de carga, é importante mencionar quem são os demais atores envolvidos em um processo internacional de logística dentro do transporte marítimo. Dentre os atores temos os seguintes: Armador; Agência Marítima; *Non Vessel Owning*; Consolidador de Carga; Despachante; Freight Forwarder. A Tabela 4.1 mostra alguns detalhes sobre cada função:

TABELA 4.1 DESCRIÇÃO DAS FUNÇÕES DOS AGENTES DO TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

ARMADOR	Proprietário da embarcação que realiza o transporte e responsável pelo transporte.
AGÊNCIA MARÍTIMA	Representa o Armador comercialmente, ela consegue espaço nos navios para importadores e exportadores.
<i>NVOCC - NON VESSEL OWNING</i>	É um Armador sem navio, pode operar através de armadores já constituídos, trabalham na consolidação de cargas pequenas. Este compra o espaço em um navio e revende aos cliente como LCL ou até mesmo FCL, acaba se tornando concorrente do armador.
CONSOLIDADOR DE CARGA	É relacionado com a consolidação, armazenagem, embalagem ou distribuição de bens.
COMISSÁRIO DE DESPACHO/DESPACHANTE	Empresa ou pessoa física responsável pelo despacho e liberação de mercadoria origem e destino.
FREIGHT FORWARDER	Obtem espaço para embarque, encarregado de toda documentação, contratação de frete e negociação.

NOTA: A tabela foi criada com base nos dados retirados do livro Logística no comércio Exterior de Luiz Augusto Tagliacollo Silva de 2008.
 FONTE: Luiz Augusto Tagliacollo Silva, 2008, p.57 a 58

As mercadorias que circulam no planeta seja por ferroviário, rodoviário, marítimo ou aéreo, assim requer um profissional especializado, o *freight forwarder*. David (2017) diz que o profissional de logística internacional é o principal facilitador dentro do processo de importação e exportação, sua gestão pode ou não fazer com que a mercadoria chegue ao destino final. Segundo Graeml (*et al*, 2012 *apud* Kaspar, 2006) *International Freight Forwarders (IFFs)*⁵ tem um importante papel em todo processo.

Dentre as principais atribuições do Agente de Carga estão: providenciar o transporte, vantagens e desvantagens de diferentes modais, minimizar eventuais

⁵ Agentes de cargas internacionais (Tradução Própria).

riscos providenciando o seguro apropriado, definir responsabilidades entre as partes envolvidas. O Agente de Carga pode ser assim definido como:

“prestadores de serviços logísticos com atuação nas transações internacionais, habilitados a cuidar de todo o processo para exportadores e importadores, principalmente em seus aspectos logísticos desde o momento em que a mercadoria está pronta para ser despachada até a entrega no destino final” (Graeml *et al*, 2012 *apud* Kaspar, 2006, p.104).

Dentro de um ambiente de negócios competitivo o conhecimento da cultura local, do grupo empresarial ou mesmo questões religiosas podem ser decisivos para o comércio internacional. Incidentes culturais gerados por profissionais desinformados podem gerar um desconforto para a empresa e em casos extremos perder o cliente. O idioma é um dos principais fatores de desconforto entre as partes. O inglês é o segundo idioma mais usado no mundo, para o profissional do comércio internacional é uma ferramenta indispensável. Todavia o conhecimento em um idioma específico pode se tornar uma vantagem ainda maior em alguns casos. O italiano negocia e troca informações em inglês, mas se o interlocutor usar o idioma italiano para a negociação a probabilidade de uma venda se concretizar é maior. A sensibilidade cultural também é um aspecto importante a ser tratado pois o Agente de Cargas deve, em sua carreira (David, 2017, p.438).

A cultura, é o “complexo que inclui o conhecimento, as crenças, a arte, a moral, a lei, os costumes e todos os outros hábitos e aptidões adquiridos pelo homem como membro da sociedade” (Laraia, 2001, pág. 25), este autor definiu cultura como sendo tudo aquilo que aprendemos, nossa vivência em sociedade. Para David (2017), se existem aspectos na negociação com parceiros internacionais, estes são de cunho cultural. O melhor que o profissional poderá fazer é um estudo de comunicação intercultural ⁶. Ainda segundo o autor, “em algumas culturas, as formas de tratamento são bastante formais (França); em outras (Austrália), informais. Em certas culturas [...] importância a títulos (Alemanha); em outras (Canadá), nem tanto (David, 2017, p.438,439).

O *Freight Forwarding* é um prestador de serviços logísticos. Empresas de grande porte, multinacionais e transnacionais utilizam setores logísticos desde o início

⁶ “O treinamento intercultural pretende motivar a comunicação sobretudo através do reconhecimento das semelhanças entre as diversas culturas. [...] baseia nas chamadas dimensões culturais, ou seja, um esqueleto de situações que se repetem em todas as culturas”. (Deutsche Welle, ECONOMIA, 2005).

da cadeia produtiva ao cliente final, como vimos anteriormente, para maximizar os custos com transporte e planejar a adequada movimentação de uma mercadoria acabada ao consumidor final, até mesmo nos casos de uma cadeia interna onde a montagem de um produto acabado depende de peças advindas de outros países, uma empresa utiliza o processo *just in time* não se pode correr riscos e atrasos.

A *International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA)*⁷ conceitua o "*Freight Forwarding and Logistic Services*" como:

"Freight Forwarding and Logistic Services" significa serviços de qualquer natureza relacionados para o transporte (executado por meios de transporte de modo único ou multimodal), Consolidação, armazenamento, manuseio, embalagem ou distribuição dos bens também Como serviços auxiliares e de assessoria em conexão com o mesmo, incluindo, mas não limitado a assuntos aduaneiros e fiscais, declarando os bens para fins oficiais, adquirindo o seguro dos bens e cobrando ou comprando o pagamento ou documentos relativos aos bens. Freight Forwarding Services também incluem serviços logísticos com tecnologias modernas de informação e comunicação em conexão com o transporte, manuseio ou armazenamento dos bens, e de fato gerenciamento total da cadeia de suprimentos. Esses serviços podem ser adaptados para atender flexivelmente os serviços prestados" (International Federation of Freight Forwarders Associations, 2004, p.1) (Tradução Própria).⁸

Como vimos anteriormente, a gestão da logística internacional é tido como uma ferramenta competitiva para as empresas, e por se tratar de uma atividade complexa, muitas companhias que utilizam os serviços de importação e exportação, muitas procurando terceirizar os serviços de logística internacional, em alguns casos as próprias empresas de *Freight Forwarder* terceirizam ou mesmo contratam profissionais com especialização para determinados contrato com o designo de que o processo em particular ocorra sem ocorrências e ao final fidelize o cliente demonstrando profissionalismo e qualidade no serviço prestado.

"Os agentes de cargas são considerados um segmento promissor que vem evoluindo e crescendo nos últimos anos e um elemento chave nas operações

⁷ FIATA do francês "Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés" é uma organização internacional não governamental que representa mais de 40.000 empresas de agenciamento de carga empregando em mais de 150 países de 8 a 10 milhões de pessoas. A FIATA possui status consultivo junto ao Conselho Econômico e Social das Nações Unidas. A FIATA é a maior organização não governamental no campo do transporte. Sua influência é mundial.

⁸ "Freight Forwarding and Logistic Services" means services of any kind relating to the carriage (performed by single mode or multimodal transport means), consolidation, storage, handling, packing or distribution of the Goods as well as ancillary and advisory services in connection therewith, including but not limited to customs and fiscal matters, declaring the Goods for official purposes, procuring insurance of the Goods and collecting or procuring payment or documents relating to the Goods. Freight Forwarding Services also include logistical services with modern information and communication technology in connection with the carriage, handling or storage of the Goods, and de facto total supply chain management. These services can be tailored to meet the flexible application of the services provided" (International Federation of Freight Forwarders Associations, 2004, p.1).

logísticas das empresas importadoras e exportadoras do país. Para o fortalecimento do setor, faz-se necessária a melhoria de alguns aspectos, tais como a capacitação de recursos humanos e maiores investimentos em tecnologia. Outro fator importante é manter uma parceria sólida e saudável entre prestadores de serviços e clientes, visando tanto à redução de custos, quanto ao gerenciamento correto dos serviços da logística integrada” (Papadam e Rebello, 2016, p.225).

Segundo Ludovico (2010) um escritório de agenciamento de carga basicamente obtém o espaço para transporte de mercadoria junto a companhias aéreas ou marítimas, sendo por isso comissionado. Ainda segundo o autor, o Agente de Cargas pode prestar demais serviços relevantes ao transporte internacional de cargas. Um bom escritório de agenciamento de cargas tem filiais nas principais cidades incluindo portuárias, isso pode agilizar o trabalho de desembaraço aduaneiro. O contato com fornecedores de serviço de transporte, os consolidadores e operadores internacionais, é importante até para que este agente possa manter seu cliente final permanentemente informado sobre a carga transportada; escolha de um porto ou aeroporto para embarque mais adequado, buscar documentação inerente ao processo de importação ou exportação (certificados de origem, licenças, instruções de embarque), aquelas apresentadas de fabricantes (faturas comerciais, *packing list*) bem como suas liberações nos organismos adequados. Providenciar o *follow up*⁹ de cada etapa ao seu cliente, aqui estão avisos de pré-embarque e demais pagamentos e taxas portuárias para que o cliente possa efetuar o pagamento no período correto. Após a confirmação do cliente, os agentes de origem e destino da carga começam as operações de embarque.

“Elaborar BL ou AWB, observando a inclusão das anotações requeridas. [...] Analisar instruções de carta de crédito, providenciar a completa observância no que diz respeito ao transporte de mercadoria, [...] reter o embarque total ou parcial em caso de avarias no material ou embalagem, ou ainda de dúvidas que possam acarretar dificuldades no desembaraço no destino. [...] Distribuir correta e imediatamente os originais e cópias dos documentos as partes envolvidas, conforme instruções contidas, [...] enviar aviso de embarque com a data estimada de chegada e originais ou cópias anexas ao Conhecimento de Embarque, fatura comercial e outros documentos relativos ao embarque, avisar ao exportador ou importador sobre possível retardamento na saída ou chegada. [...] Informar o exportador ou importador sobre todas as operações efetuadas.” (Ludovico, 2010, p. 192).

4.1 Case Importação Marítima

Considerando um cenário de importação usando *Incoterms*® FOB (*Free on Board*) China ao Brasil. O agente recebe a solicitação do cliente, uma empresa que quer

⁹ Acompanhamento de um processo após a execução da etapa inicial (Tradução própria).

importar uma mercadoria da Ásia, nesta cotação o cliente passa para a agente se é um LCL¹⁰ ou FCL¹¹, supondo que é um de 20 *dry*¹². O agente verifica os valores de frete com os armadores. O cliente autorizando a continuidade do processo, o contado do agente na origem então solicita os dados do exportador na Ásia. Eles conversam entre si e definem as questões de despacho na origem, prontidão de carga, e data de carregamento. O agente na origem mantém o agente no destino informado detalhadamente. Quando definida a prontidão o agente na origem solicita o *booking* ao armador, liberando assim o container para a ova da carga, o exportador retira o container e carrega a mercadoria (FOB), entregando o container cheio no porto. Sob instrução do exportador, o agente na origem emite um *draft do conhecimento* de embarque e envia para a agente no destino, preferencialmente com a *invoice* e o *packing list* enviados pelo exportador. O agente recebe a documentação e envia para o despachante fazer a conferência, em geral o *dead line* da documentação é 48 antes da saída do navio, o despachante faz as considerações quanto a documentação, caso precise de ajuste o agente no destino informa o agente na origem e o exportador.

Quando a documentação estiver correta é autorizado para seguir a programação de embarque. O transito da carga, considerando Ásia, é em média 35 a 45 dias, neste meio tempo o agente passa o *follow up* para o cliente, nesse estágio, após o agente na origem ter emitido os documentos finais, praticamente encerra a função do agente na origem. O agente no destino consegue rastrear a mercadoria direto com o armador, seja no seu site ou por telefone. Segundo a regulamentação da Marinha Mercante, as informações contidas no MBL – *Master Bill Of Landing*¹³ (Conhecimento de Embarque ou Transporte) devem ser manifestadas on-line (desconsolidação) no máximo 48 horas antes da atracação do navio no primeiro porto brasileiro pelo armador. Já o HBL – *House Bill Of Landing* deve ser manifestado pelo agente de carga até 48 horas antes da atracação do porto de destino final da mercadoria (por exemplo, a escala do navio é Santos 02/09 – Paranagua 03/09 - Navegantes 04/09 – Rio Grande 06/09, caso a mercadoria seja desembarcada em Rio Grande, o armador deve desconsolidar o MBL – *Master Bill Of Landing* no máximo até dia 31/08. Já o agente de carga em o prazo

¹⁰ *Less than Container Load*

¹¹ *Full Container Load*

¹² Container de tipo convencional seco.

¹³ “O BL – Bill of Landing é, ao mesmo tempo, o contrato de transporte, o recibo de entrega da carga e o título de crédito” (Razzolini, 2011, p.143).

máximo até dia 04/09). Quando a carga atraca o agente de carga informa o importador do descarregamento da mercadoria e envia a cobrança de frete, os tramites de formalização de importação e registro de carga ocorrem paralelamente ao serviço do agente, o desembaraço é feito pelo despachante.

Após recebido o frete do importador, o agente realiza o pagamento ao armador e apresenta os originais no porto para retirada do bloqueio de marinha mercante. Estando liberando quanto ao despacho e o desbloqueio na marinha, o cliente pode carregar a carga e dar entrada em sua empresa.

5. METODOLOGIA

O presente trabalho acadêmico foi construído sob uma base qualitativa, procurando a compreensão dos autores utilizados com a finalidade de extrair pontos e ideias que contribuíssem à finalidade deste artigo. Cada autor consultado teve sua relevância para o assunto aqui abordado.

Os dados coletados foram baseados no método bibliográfico e com auxílio de dados governamentais. As informações bibliográficas, sobre o Agente de Cargas especificamente, é repetitivo e muitas vezes desconhecidas dentro dos títulos consultados e outros que acabaram por descartar pois não fazia nenhuma menção ao Agente de Cargas mesmo se tratando do comércio internacional, fazendo necessário uma consulta um profissional do agenciamento. Essa consulta se deu por observar a rotina do profissional em uma agencia de importação e exportação.

A pesquisa teve como preocupação descrever a importância do profissional de agenciamento dentro do mercado internacional, identificando alguns fatores primordiais a sua formação profissional e acadêmica, bem como primordiais para o desenvolvimento de suas funções e prestação adequada de seu trabalho.

6. Considerações Finais

O agenciamento de carga em um primeiro momento pode parecer simples, mas como visto existem muitas variáveis e se torna um processo complexo em muitos aspectos. O objetivo buscado foi o de somar com demais trabalhos acadêmicos que

relatam a importância do Agente de Cargas. Ao decorrer do artigo construímos uma linha técnica e abordamos com um diálogo entre autores quais as principais funções deste profissional e sua importância ao mercado internacional e as grandes empresas que utilizam o cenário internacional para que possam se tornar mais competitivas.

Como visto no início do trabalho, o comércio exterior brasileiro vem crescendo dentro do período abordado, o papel deste profissional se torna imprescindível a toda cadeia, desde aquele profissional que trabalha em uma empresa transnacional ou multinacional até as pequenas empresas de despacho e agenciamento de cargas. A logística internacional existe para que um determinado produto em um país *X* consiga chegar em um local estipulado no país *Y* em um menor tempo e a um custo baixo para o cliente final.

O agente de carga ou as empresas especializadas em agenciamento trabalham para que esta mercadoria chegue neste local com tempo reduzido e a um preço atrativo ao cliente, seja cliente final pessoa física ou pessoa jurídica quando em um processo envolvendo a montagem de um produto. O Agente de Carga trabalha para que seu cliente possa pagar um frete adequado providenciar o transporte, vantagens e desvantagens de diferentes modais, minimizar eventuais riscos providenciando o seguro apropriado, definir responsabilidades entre as partes envolvidas. Por fim podemos destacar que este Agente é um profissional especializado detém conhecimento singular, onde suas funções são de extrema importância nos processos de importação e exportação.

7. Referência

GRAEML, A. R.; PEINADO, J.; IMAY, M. **A importância dos agentes de carga no fluxo logístico internacional: um estudo com exportadores do setor madeireiro.** GEPROS. Gestão da Produção, Operações e Sistemas, Ano 7, nº 4, out-dez/2012, p. 103-116.

DAVID, Pierre A. **Logística Internacional / Pierre A. David; [Tradução Novertis do Brasil; revisão técnica Elisete Santos da Silva Zagheni]**. Tradução Quarta edição norte – americana. São Paulo: Cengage Learning, 2017.

FIATA. **Freight forwarders adopt an official description of “freight forwarding and logistics services”.** 2004. Disponível em: http://www.fiata.com/uploads/media/CL0406_04.pdf. Último acesso em: 17/08/2017.

LARAIA, Roque B. **Cultura. Um conceito antropológico.** Rio de Janeiro, Zahar, 2001.

ALBUQUERQUE, Carlos. **A importância da comunicação intercultural.** Disponível em: <<http://www.dw.com/pt-br/a-import%C3%A2ncia-da-comunica%C3%A7%C3%A3o-intercultural/a-1712361/>>. Acesso em: 04 de setembro 2017.

Ministério da Indústria, Comércio Exterior e SERVIÇOS - Secretária de Comércio Exterior. **Balança comercial brasileira: Acumulado do ano: II. Série Histórica: 1998 a 2017.** Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/balanca-comercial-brasileira-acumulado-do-ano>. Último acesso em: 17/08/2017.

PAPADAM, Maria Carolina, *et al.* **O AGENCIAMENTO DE CARGAS COMO IMPORTANTE ELO DA CADEIA LOGÍSTICA INTERNACIONAL.** Caderno Científico Ceciesa – Universidade do Vale do Itajaí UNIVALI v. 2, n. 1 (2016), p.219-227. Disponível em: <https://siaiap32.univali.br/seer/index.php/cccg/article/view/10221>. Último acesso em: 17/08/2017.

RAZZOLINI FILHO, Edelvino. **Transporte e Modais com Suporte de TI e SI.** Terceira edição. Curitiba: Ibepe, 2011.

ROBERT O. Keohane and NYE JR. Joseph S. **Power and Interdependence: World Politics in Transition.** Terceira edição, (Boston: Little-Brown, 1989), cap. 1 & 2. p. 3-32.

VIEIRA, G. B. B.. **Transporte Internacional de Cargas.** São Paulo: Aduaneiras, 2009.