



Rede CIN

Rede Brasileira de Centros Internacionais de Negócios

International Business Centers Brazilian Network

LOGÍSTICA INTERNACIONAL

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI

Antonio Ricardo Alvarez Alban

Presidente

Diretoria de Desenvolvimento Industrial, Tecnologia e Inovação

Jefferson de Oliveira Gomes

Diretor

Mario Sergio Telles

Diretor-Adjunto

Diretoria de Relações Institucionais

Roberto de Oliveira Muniz

Diretor

Diretoria Jurídica

Alexandre Vitorino Silva

Diretor

Diretoria Corporativa

Cid Carvalho Vianna

Diretor

Diretoria de Comunicação

André Nascimento Curvello

Diretor

CNI

Superintendência de Gestão e Desempenho - SGD

FICHA CATALOGRÁFICA

C748r

Confederação Nacional da Indústria.

Rede CIN Rede brasileira de centros internacionais : logística internacional /
Confederação Nacional da Indústria. – Brasília : CNI, 2025.

7 p. : il.

1. Rede CIN 2. Comércio Internacional 3. Logística Internacional I. Título.

CDU: 339.5

CNI

Confederação Nacional da Indústria

Sede

Setor Bancário Norte

Quadra 1 – Bloco C

Edifício Roberto Simonsen

70040-903 – Brasília – DF

<http://www.portaldaindustria.com.br>

Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC

Tels.: (61) 3317-9989 / 3317-9992

sac@cni.com.br



Abertura

Esta cartilha faz parte de um conjunto de materiais de apoio ao empreendedor brasileiro desenvolvido pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) de orientações básicas e sugestão de ações para internacionalização. O objetivo da Cartilha, por parte da CNI, é poder contribuir com o empresário não somente para expansão de seus negócios, mas também no desenvolvimento econômico e social do Brasil.

LOGÍSTICA INTERNACIONAL

1. NO DIA A DIA DA EMPRESA, COMO FUNCIONA A LOGÍSTICA INTERNACIONAL? É IGUAL À LOGÍSTICA DO MERCADO INTERNO?

Antes de analisar a diferença entre logística internacional e logística do mercado interno, é importante diferenciar logística de transporte: a logística é composta pela gestão de um conjunto de atividades inter-relacionadas que permitirão a uma empresa oferecer ao mercado um produto ou serviço. São parte da logística: armazenagem, transporte, distribuição, gestão de estoque, previsão da demanda etc.

O transporte é uma parte da logística, seja ela doméstica ou internacional.

Com esse entendimento claro, as principais diferenças entre a logística internacional e a logística nacional estão relacionadas às diferenças nos documentos de transporte, nos procedimentos aduaneiros, no gerenciamento de risco e na interlocução com fornecedores, prestadores de serviços e clientes no exterior.

2. SÃO OS MEIOS DE TRANSPORTE DA LOGÍSTICA INTERNACIONAL?

- a.** **Aquaviário (marítimo, lacustre, fluvial):** recomendado para cargas pesadas, em grande quantidade, com baixo valor agregado ou para destinos sem acesso terrestre. Esta é a modalidade mais utilizada no transporte internacional.
- b.** **Ferroviário:** recomendado para cargas pesadas, em grande quantidade, com baixo valor agregado ou para destinos com malha ferroviária. Modalidade muito utilizada para o transporte de minérios.
- c.** **Aéreo:** recomendado para cargas de alto valor agregado, leves e de baixo peso e dimensões ou que precisem chegar ao destino em curto período. Exemplo: joias, amostras etc.
- d.** **Rodoviário:** recomendado para o acesso a países fronteiriços.
- e.** **Dutoviário:** utilizado em granéis sólidos e líquidos.

3. QUAIS SÃO AS EMBALAGENS UTILIZADAS NO TRANSPORTE INTERNACIONAL?

As embalagens secundárias, ou embalagens de transporte, são aquelas que garantem a integridade do produto durante toda a movimentação e suas características de proteção levam em consideração às necessidades dos produtos transportados, por exemplo: carne congelada, granel líquido, cristais, animais vivos etc.

Além de pensar no produto, no transporte internacional, é importante considerar que uma mercadoria enviada para o exterior passará por um longo período de manuseio e transbordo. Imagine uma mercadoria que sai de uma fábrica no interior de São Paulo com destino à República Democrática do Congo: ela será encaixotada, paletizada, estufada em um container, movida para o caminhão, retirada do caminhão e deixada no Porto de Santos para inspeção, movida para o terminal marítimo, movida para a embarcação, retirada da embarcação no Porto de Cabinda (em Angola), movida para o caminhão com destino à fronteira de Angola e Congo, movida nos procedimentos de desembarque, movida para o caminhão que a levará ao importador e, finalmente, desembarcará nas instalações do importador.

Para assegurar a integridade da carga e facilitar o manuseio, o transporte internacional de cargas utiliza-se de equipamentos como: *container*, *pallet*, *big bag*, *flexitank*, redes ou cintas especiais com alça para movimentação. Volumes menores são agrupados, ou **UNITIZADOS**, com esses equipamentos, agilizando a movimentação e reduzindo tempo e custo.

4. COMO FAÇO PARA CONTRATAR O TRANSPORTE INTERNACIONAL?

Se a sua empresa tiver um bom volume de carga a ser transportada, a negociação pode ser feita diretamente com os escritórios que representam os transportadores. Para proceder dessa forma, é necessário ter experiência, uma vez que o transportador somente “transporta” a carga, que não inclui um pacote de serviços para os procedimentos documentais, orientação quanto a prazos etc.

Para empresas com pouca ou nenhuma experiência, com menores volumes ou com quadro de pessoal enxuto, o mais indicado é buscar por um agente de cargas ou um *freight forwarder*.

5. O QUE É UM ARMADOR?

O armador é o transportador marítimo, podendo ou não ser o proprietário do navio. Por exemplo, o armador Maersk pode transportar carga em um navio da CMA CGM, nesse caso, ele está afretando parte do navio. As companhias marítimas costumam operar desta forma para reduzir custos, ampliar rotas ou atender a grandes demandas.

6. O QUE É UM AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL?

O agente de carga é o prestador de serviços logísticos que opera junto aos transportadores para obtenção de melhores valores de frete, reservas, auxilia na elaboração dos documentos de transporte e nos procedimentos de rastreamento de carga, além de operar com *freight forwarders* para a consolidação e a desconsolidação de carga, entre outros. O agente de carga também pode se um *freight forwarder*.

7. O QUE É UM *FREIGHT FORWARDER*?

O freight forwarder é o agente consolidador e desconsolidador de carga. Ele pode também ser um agente de carga.

8. PARA QUE SERVE A CONSOLIDAÇÃO E A DESCONSOLIDAÇÃO DE CARGA?

Se tenho um volume de carga que só ocupa metade da metragem cúbica de um *container* de 20" (33,2 m³), pagarei pelo valor total do *container* (transportando ar)? Não necessariamente.

O trabalho do *freight forwarder* é localizar um ou mais interessados em “dividir” esse *container* com você. Para isso, o *freight forwarder* consolida (agrupa) as cargas no mesmo *container* e as transporta, desconsolidando (desagrupando) no destino e disponibilizando cada uma para seu respectivo importador.

9. COMO É CALCULADO O VALOR DO FRETE INTERNACIONAL?

O preço de um frete internacional leva em consideração duas variáveis:

- metragem cúbica;
- peso.

Prevalece para o cálculo sempre a variável de maior grandeza



10. O QUE É ESTUFAGEM DE CONTAINER?

Estufagem ou ova de container significa preencher o equipamento com a mercadoria que será nele transportada.

11. O QUE É CONTAINER FCL E LCL? O QUE TEM A VER COM CARGA CONSOLIDADA?

Estas siglas estão relacionadas ao transporte de carga fracionada ou carga total.

Quando um container é denominado FCL – *full container load* (container totalmente carregado), significa que um único exportador está ocupando todo o equipamento com suas mercadorias.

Quando um container é denominado LCL – *less container load* (container com menor carga), significa que há carga de mais de um exportador ocupando o mesmo equipamento.

12. QUAL A INFLUÊNCIA DOS INCOTERMS NA LOGÍSTICA INTERNACIONAL?

Para breve contextualização, a *International Chamber of Commerce* (ICC) criou regras para gerir os conflitos de interpretação em contratos e negociação firmados entre exportadores e importadores no que tange à transferência de mercadorias, às despesas e à responsabilidade sobre perdas e danos.

Nesse contexto, os *International Commercial Terms (Incoterms)* – em português Termos Internacionais de Comércio – delimitam as responsabilidades de cada parte no que se refere à posse da mercadoria e custos com transporte, desembarço e seguro, bem como ao modal de transporte utilizado.

Você pode consultar os *Incoterms* e suas definições no site da ICC:
<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/>

13. QUAIS SÃO OS DOCUMENTOS DA LOGÍSTICA INTERNACIONAL?

Conhecimento de transporte, *packing list* e seguro de carga.

14. QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS TERMOS DA LOGÍSTICA INTERNACIONAL?

Como qualquer área, a logística tem suas próprias terminologias. Vamos citar algumas expressões e seus significados:

- **Avaria:** termo utilizado para sinistro.
- **AWB:** *air waybill*, conhecimento de transporte aéreo.
- **BL:** *bill of landing*, conhecimento de transporte marítimo.

- *Booking, bookar, bookado*: reserva, reservar, reservado. Exemplo: *container bookado = container* reservado. Nota-se que os termos *bookar* e *bookado* são adaptações do termo em inglês, portanto, não há grafia correta.
- **Chapa**: profissional independente contratado para auxiliar no carregamento do caminhão.
- **Container de 20" e 40"**: são os padrões de medidas em pés dos containers disponíveis. Dentro dessas medidas, há variações de características como: *reefer* (refrigerado), *open top* (sem o teto), *flat rack* (plataforma) etc.
- *Freight invoice*: fatura de frete.
- **Fumigação**: é um procedimento para controle de pragas realizado nas cargas com destino a exportação.
- **Gate**: local de entrega da mercadoria no terminal do transportador.
- **Taxas locais**: taxas pagas ao transportador sempre na origem, ou seja, no país de embarque da mercadoria.
- *Tracking*: rastreamento.
- *Transit time*: tempo de trânsito.

15. QUAIS DEVEM SER MEUS PONTOS DE MONITORAMENTO DE RISCO QUANDO DESPACHO UMA CARGA PARA O EXTERIOR?

A atenção deve estar na avaliação:

- do correto preenchimento e da conformidade das documentações de carga e de despacho aduaneiro;
- no cumprimento dos prazos para envio de carga, documentos e fumigação;
- na análise da rota (se haverá ou não transbordo da carga);

- no alinhamento do transporte contratado ao cumprimento de questões contratuais;
- na leitura atenta das condições oferecidas pelo transportador e na conformidade dos documentos por ele emitidos.

16. DEPOIS DO EMBARQUE COMO FAÇO PARA RASTREAR MINHA CARGA?

Os transportadores disponibilizam em suas homes pages o "Tracking" da mercadoria. Pelo número da reserva ou do conhecimento de transporte, você pode consultar a movimentação da carga. No caso de contratação de um agente de carga, ele fará esse rastreamento e, de tempos em tempos, informará o status da carga. Geralmente, isto é feito com uma mensagem por e-mail.

17. O QUE É ZONA PRIMÁRIA E ZONA SECUNDÁRIA? O QUE ISSO INFLUENCIA EM MINHA LOGÍSTICA INTERNACIONAL?

Para fins de controle aduaneiro, o território brasileiro é dividido em zona primária e zona secundária. Esta divisão tem o objetivo de controlar a circulação de pessoas, veículos, mercadorias e seu armazenamento.

A zona primária é constituída de: portos, aeroporto e pontos de fronteira alfandegada, e a zona secundária é o restante do território nacional.

Essa divisão e o controle alfandegário impactam diretamente na avaliação de custos, desembarço de mercadorias, armazenagem, estufagem, tempo de trânsito da mercadoria.

18. O QUE DIFERENCIA UM ARMAZÉM ALFANDEGADO DE OUTRO QUE NÃO É ALFANDEGADO? TENHO BENEFÍCIOS EM OUTRA OPÇÃO?

Um estabelecimento alfandegado é autorizado pela autoridade aduaneira a receber mercadorias destinadas ou oriundas do exterior. As mercadorias ali armazenadas ficam no aguardo da fiscalização aduaneira e da liberação.

Estufar, armazenar e inspecionar a carga nesses estabelecimentos pode agilizar o processo de liberação aduaneira, uma vez que as três coisas acontecem no mesmo lugar. De outro lado, a praticidade tem um preço.

Em um armazém comum, a carga pode ser estufada e armazenada, porém deverá ser transportada até a autoridade aduaneira para inspeção e despacho.

O valor dos serviços é menor e, em geral, mesmo com a necessidade do transporte para autoridade aduaneira, o custo final geralmente é sempre bem menor. Porém, é necessário observar mais atentamente os prazos e contar com um bom parceiro.

19. COMO A LOGÍSTICA INTERNACIONAL PODE AFETAR O RECEBIMENTO DE MINHA VENDA?

Aqui vale refletir um pouco sobre o que está apresentado nesta cartilha!

O processo de importação ou de exportação de bens tangíveis, em que a logística

internacional está inserida, nada mais é do que um contrato de compra e venda de mercadorias.

Quando uma negociação é feita são acordadas condições como:

- tipo;
- quantidade;
- características do(s) produto(s);
- prazo de entrega;
- embalagem de comercialização e de transporte;
- pagamento de seguro e frete;
- contratação de seguro;
- quem contrata o frete (Incoterms);
- tipo de transporte;
- emissão e preenchimento de documentos.

Ou seja, se considerar que uma venda é constituída do produto e de sua entrega, a logística é responsável por 50% do sucesso.

Para que fique claro o impacto que a logística pode ter nestas transações, são apresentados dois exemplos bem práticos:

EXEMPLO 1:
conforme a rota ou
o tipo da carga, a seguradora
pode exigir que o veículo de
transporte tenha uma idade máxima,
encarecendo, significativamente,
o valor do transporte.

EXEMPLO 2:
uma negociação cujo recebimento será por
carta de crédito pode trazer, no contrato, os
critérios de cumprimento de datas, rotas,
cargas sem transbordo, entre outros, em que
qualquer divergência ou discrepância,
como costumam ser denominadas
essas diferenças, será passível
de redução no valor a ser
recebido.

CNI

Antonio Ricardo Alvarez Alban
Presidente

Superintendência de Relações Internacionais

Frederico Lamego de Teixeira Soares
Superintendente de Relações Internacionais

Gerência de Promoção Comercial

Tatiana Farah de Mello Cauville
Gerente de Promoção Comercial

Aline Veras Araújo

Gabriel de Sousa Evangelista
Equipe Técnica

DIRETORIA DE COMUNICAÇÃO

André Nascimento Curvello
Diretor de Comunicação

Superintendência de Publicidade e Mídias Sociais

Mariana Caetano Flores Pinto
Superintendente de Publicidade e Mídias Sociais

Sueny Chrystye da Mota Hernandez

Ana Gabriela Santos Morbeck
Produção Editorial

DIRETORIA CORPORATIVA

Cid Carvalho Vianna
Diretor Corporativo

Superintendência de Desenvolvimento Humano

Renato Paiva
Superintendente de Desenvolvimento Humano

Gerência de Educação Corporativa

Priscila Lopes Cavichioli
Gerente de Educação Corporativa

Alberto Nemoto Yamaguti

Normalização

Fênix Editorial

Projeto Gráfico e Diagramação



A INDÚSTRIA CRIA.
A INDÚSTRIA É MAIS.



cnibrasil



cni_br



cnibr



/cniweb



Rede CIN

Rede Brasileira de Centros
Internacionais de Negócios

CNI

Confederação
Nacional
da Indústria