

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS – LINHA DE FORMAÇÃO
ESPECÍFICA EM COMÉRCIO EXTERIOR**

SUZANA DE SOUZA ARES

**O TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO COMÉRCIO INTERNACIONAL DO BRASIL
COM OS PAÍSES-MEMBROS DO MERCOSUL**

**CRICIÚMA
2017**

SUZANA DE SOUZA ARES

**O TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO COMÉRCIO INTERNACIONAL DO BRASIL
COM OS PAÍSES-MEMBROS DO MERCOSUL**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de Bacharel em Administração, no Curso de Administração com Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Orientadora: Prof.^a. Dr.^a. Natália Martins Gonçalves.

CRICIÚMA

2017

SUZANA DE SOUZA ARES

**O TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO COMÉRCIO INTERNACIONAL DO BRASIL
COM OS PAÍSES-MEMBROS DO MERCOSUL**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de Bacharel em Administração, no Curso de Administração com Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

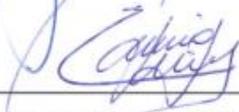
Orientadora: Prof.^a. Dr.^a. Natália Martins Gonçalves.

Criciúma, 05 de Julho de 2017

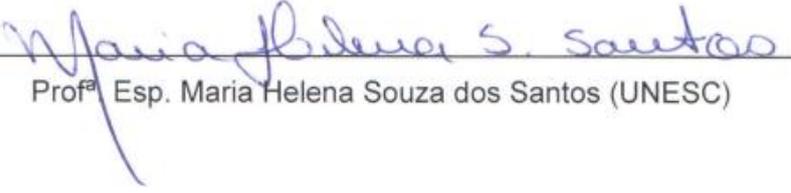
BANCA EXAMINADORA



Prof.^a. Dr.^a. Natália Martins Gonçalves - Orientadora (UNESC)



Prof. Me. Edson Firmino Ribeiro (UNESC)



Prof.^a Esp. Maria Helena Souza dos Santos (UNESC)

CRICIÚMA

2017

Dedico aos meus Pais, Antônio e Morgana e a meu Filho Bernardo, que me deram todo o apoio e compreensão durante esses anos. Aos meus irmãos Esther, Maycon e minha irmã de coração Karla, pelo suporte frente às dificuldades.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, que cuidou de mim nos momentos mais difíceis e me ensinou a ver as tribulações como um desafio que nos transforma para sermos ainda melhores.

Aos meus pais, Antônio Carlos Ares e Morgana Aparecida de Souza Ares, que cuidaram tão bem do meu menino, dedicaram seu tempo para dar todo o carinho e amor, suprimindo a minha ausência no decorrer desses cinco anos de universidade.

Ao meu filho amado, Bernardo Ares de Campos, por me esperar todas as noites com seu abraço carinhoso e por me fazer a pessoa mais completa.

Minha família que sempre esteve presente na minha vida, os meus irmãos, Esther e Maycon que sempre me incentivaram a dar continuidade nos meus sonhos e nunca desistir em frente aos obstáculos.

Minha cunhada e melhor amiga Karla, que sempre me direcionou nas minhas escolhas, me incentivando a trilhar nos melhores caminhos, e principalmente em acreditar no meu potencial.

Aos meus colegas que construí ao longo da universidade, em especial, meu amigo Rafael e as minhas amigas Fernanda, Talita e Géssica, que dividiram comigo alegrias e tristezas durante esses anos, sempre me apoiando nas minhas decisões.

À empresa onde trabalho, Gross Cargo, por acreditar em mim, e me dar a melhor oportunidade da minha vida, onde consegui colocar em prática todo conhecimento adquirido ao longo desses anos de universidade, promovendo meu crescimento profissional e intelectual.

Aos meus colegas de trabalho, Aldrei, Thaisa, Bruna e Tamires que me apoiaram e me deram o suporte no momento mais intenso da minha vida.

À minha querida orientadora Natália, que dedicou seu tempo para me auxiliar no desenvolvimento dessa pesquisa e compartilhou o seu conhecimento, me inspirando ainda mais em dar continuidade nos meus sonhos e projetos para minha vida, muito mais que uma professora, ela se tornou uma amiga.

Aos demais professores que conheci ao longo dessa trajetória acadêmica, cada um com seu carisma, metodologia, criatividade, experiências, ensinamento que contribuíram para minha formação.

“Tudo tem seu tempo determinado, e há tempo para todo propósito debaixo do céu.”

Eclesiastes 3.1

RESUMO

ARES, Suzana de Souza. **O transporte rodoviário no comércio internacional do Brasil com os países membros do MERCOSUL**. 2017. 95 páginas. Monografia do Curso de Administração – Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

A expansão dos mercados globais favoreceu a formação de blocos regionais visando potencializar as relações políticas e comerciais entre países vizinhos. Na América do Sul destaca-se a formação do Bloco Econômico do Mercado do Sul, o MERCOSUL, criado em 1991. O tratado removeu barreiras alfandegárias e não alfandegárias e promoveu o aumento da movimentação de mercadorias entre os países do Cone Sul. Grande parte da comercialização entre Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Chile são realizadas pelo transporte rodoviário. Nesse cenário, esse estudo objetivou examinar as conexões do comércio internacional do Brasil com os países limítrofes, na utilização do modal rodoviário, enfatizando os países membros do MERCOSUL. Metodologicamente, o estudo caracterizou-se como pesquisa descritiva e explicativa, quanto aos fins, e, bibliográfica, documental e de campo, quanto aos meios de investigação. Com dados de origem primária, a pesquisa de campo foi realizada por meio de entrevistas em profundidade, com auxílio de um roteiro semiestruturado, definindo os participantes da amostragem por acessibilidade, aplicadas com transportadoras rodoviárias internacionais e despachantes aduaneiros que operam nas fronteiras terrestres. Os resultados apontaram que a principal aduana utilizada na movimentação de cargas rodoviárias para o MERCOSUL é a localizada na cidade de Uruguaiana no Estado do Rio Grande do Sul. Na abrangência do MERCOSUL, Paraguai e Argentina são os principais parceiros econômicos do Brasil, e a Argentina detém o maior número de frotas habilitadas para o transporte rodoviário internacional. Identificou-se que a falta de infraestrutura e precariedade nas rodovias ainda é o maior desafio do modal rodoviário.

Palavras-chave: Comércio Internacional. MERCOSUL. Aduanas. Transporte Rodoviário.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Impostos de Importação aplicados no Brasil.....	23
Figura 2 - Estrutura da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).....	31
Figura 3 - Tipos de Pallets.....	33
Figura 4 - Tipos de contêineres utilizados na movimentação de cargas no comércio internacional.....	34
Figura 5 - Estrutura da Receita Federal.....	36
Figura 6 - Fronteiras terrestres brasileiras.....	40
Figura 7 - Evolução da malha rodoviária entre 2013 a 2015.....	45
Figura 8 - Regiões brasileiras que tiveram trechos duplicados.....	45
Figura 9 - Países participantes do MERCOSUL.....	50
Figura 10 - Balança comercial brasileira, com destaque para o comércio com o MERCOSUL, 1989 a 2013 – US\$ bilhões FOB.....	51
Figura 11 - Volume de exportação e importação do Brasil com os países participantes do MERCOSUL.....	61
Figura 12 - Aduanas utilizadas no processo de importação para o modal rodoviário 2012 a 2015.....	62
Figura 13 - Comparativo entre as aduanas mais utilizadas no transporte rodoviário para a importação no Brasil entre 2012 a 2016.....	63
Figura 14 - Quantidade de importações do Brasil no modal rodoviário, procedentes dos estados partes do MERCOSUL entre 2012 a 2016.....	64
Figura 15 - Aduanas utilizadas no modal rodoviário para os processos de exportação durante os anos de 2012 a 2016.....	65
Figura 16 - Comparativo entre as aduanas mais utilizadas na exportação entre 2015 a 2016.....	66
Figura 17 - Volume de exportação realizada do Brasil destinado aos estados partes do MERCOSUL operado no modal rodoviário entre os anos de 2012 a 2016.....	67
Figura 18 - Rodovia Federal Brasileira BR 101.....	68
Figura 19 - Rodovia Federal Brasileira BR 116.....	68
Figura 20 - Rodovia estadual brasileira BR 290.....	69
Figura 21 - Rodovia Estadual Brasileira BR 285.....	70
Figura 22 - Rodovia estadual brasileira BR 153.....	70
Figura 23 - Rodovia estadual brasileira BR 47.....	71

Figura 24 - Principais pontos aduaneiros utilizado no modal rodoviário e seu horário de funcionamento.....	78
Figura 25 - Participação dos modais na importação e exportação entre o Brasil e os países integrantes do MERCOSUL no período de 2014 a 2016.....	80
Figura 26 - Motivos para escolha de uma determinada transportadora rodoviária internacional.....	81

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Fatores para o êxito de uma determinada indústria.	20
Quadro 2 - Razões para importar.....	23
Quadro 3 - Conhecimento de embarque para cada modalidade de transporte.....	25
Quadro 4 - Termos Internacionais de Comércio (INCOTERMS 2010).....	29
Quadro 5 - Contexto Aduaneiro.....	35
Quadro 6 - Principais custos envolvidos na logística internacional de cargas.	37
Quadro 7 - Classificação das mercadorias para o transporte.....	38
Quadro 8 - Conexões fronteiriças para cargas que saem e ingressam no Brasil.....	40
Quadro 9 - Empresas habilitadas para o transporte de carga internacional.....	41
Quadro 10 - Empresas brasileiras habilitadas para o transporte de carga internacional.....	41
Quadro 11 - Empresas estrangeiras habilitadas para o transporte internacional.....	42
Quadro 12 - Característica do transporte rodoviário no Brasil.	43
Quadro 13 - Malha rodoviária brasileira.	44
Quadro 14 - Tipos de equipamentos para o transporte rodoviário.	46
Quadro 15 - Principais produtos exportados e importados no MERCOSUL.	51
Quadro 16 - Fontes bibliográficas da pesquisa.	55
Quadro 17 - Objetivos específicos versus estrutura da pesquisa.....	59
Quadro 18 - Países membros do MERCOSUL.	60
Quadro 19 - Tipos de carretas mais utilizadas no transporte rodoviário de cargas comercializadas no MERCOSUL.	74
Quadro 20 - Resultados das entrevistas sobre o funcionamento das aduanas.	77
Quadro 21 - Estrutura das transportadoras rodoviárias abordadas na pesquisa.	83

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALCA	Área de Livre Comércio das Américas
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ATIT	Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre
CAMEX	Câmara de Comércio Exterior
CENTRAN	Centro de Excelência em Engenharia de Transportes
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CCA	Conselho de Cooperação Aduaneira
CMC	Conselho do Mercado Comum
CNT	Confederação Nacional dos Transportes
CRT	Conhecimento de Transporte Internacional por Rodovias
DDE	Declaração para o Despacho Aduaneiro de Exportação
DECEX	Departamento de Operações de Comércio Exterior
DI	Declaração de Importação
DTA	Documento de Transito Aduaneiro
EADI	Estação Aduaneira de Interior
GATT	<i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>
GEIPOP	Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MIC	Manifesto Internacional de Carga
MT	Ministério dos Transportes
NCM	Nomenclatura Comum do Sul
NCCA	<i>Nomenclatura Del Consejo de Cooperacion Aduanera</i>
OMA	Organização Mundial das Aduanas
OMC	Organização Mundial do Comércio
RCTRC	Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas
SECEX	Secretaria de Comércio Exterior
SH	Sistema Harmonizado
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior
SGPC	Sistema Global de Preferências Comerciais

SRF

Secretaria da Receita Federal

TEC

Tarifa Externa Comum

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA	13
1.2 OBJETIVOS	14
1.2.1 Objetivo geral	14
1.2.2 Objetivos específicos	14
1.3 JUSTIFICATIVA	14
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
2.1 COMÉRCIO INTERNACIONAL.....	16
2.1.1 Teorias do comércio internacional	17
2.1.1.1 Teoria das vantagens absolutas.....	18
2.1.1.2 Teoria das vantagens comparativas.....	18
2.1.1.3 Teoria de Heckscher e Ohlin	19
2.1.1.4 Teoria da Vantagem Competitiva	20
2.1.2 Barreiras ao comércio internacional e protecionismo	20
2.2 OPERAÇÕES DO COMÉRCIO EXTERIOR	22
2.2.1 Importação	22
2.2.2 Exportação	24
2.2.2.1 Documentos necessários para uma operação de exportação.....	25
2.2.3 Frete	27
2.2.3 Modalidade de pagamento	27
2.2.4 INCOTERMS	28
2.2.5 Harmonização e classificação fiscal das mercadorias	30
2.2.5.1 Tarifa Externa Comum (TEC).....	30
2.2.5.2 Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM) e o Sistema Harmonizado (SH).....	31
2.2.6 Embalagem de transporte	32
2.2.6.1 <i>Pallet</i>	32
2.2.6.2 Contêiner.....	33
2.2.8 Aduanas	34
2.3 LOGÍSTICA INTERNACIONAL	36
2.3.1 Logística de Transporte	37
2.3.1.1 Transporte rodoviário	39

2.3.1.2 Características do transporte rodoviário de cargas no Brasil	42
2.3.1.3 Conhecimento de embarque internacional no modal rodoviário.....	43
2.3.1.3 Tipos de equipamentos no transporte internacional de carga	46
2.3.3 Seguros de cargas nacionais e internacionais.....	46
2.4 GLOBALIZAÇÃO E REGIONALIZAÇÃO.....	48
2.4.1 O Mercado Comum do Sul.....	49
3 PROCEDIMENTOS METODOLOGICOS.....	53
3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA.....	53
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E POPULAÇÃO ALVO	56
3.3 PLANO DE COLETA DOS DADOS	57
3.4 PLANOS DE ANÁLISE DOS DADOS	58
4 AS CONEXÕES TERRESTRES DO COMÉRCIO INTERNACIONAL DO BRASIL COM OS PAÍSES DO MERCOSUL: UMA ANÁLISE DO MODAL RODOVIÁRIO ..	59
4.1 INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA E OS PONTOS DE CONEXÃO INTERNACIONAL DO BRASIL COM OS PAÍSES DO MERCOSUL	59
4.2 O FUNCIONAMENTO DAS ADUANAS NO ÂMBITO DO MERCOSUL.....	76
4.3 AS VANTAGENS E DESVANTAGENS NA UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NAS OPERAÇÕES DO COMÉRCIO DO BRASIL COM O MERCOSUL.....	79
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	85
REFERÊNCIAS.....	88
APÊNDICE(S).....	92
ANEXO(S).....	96

1 INTRODUÇÃO

Transportar é o ato de conduzir mercadorias ou pessoas de um local a outro, normalmente realizado por via marítima, aérea e rodoviária. No sentido comercial, o transporte cede lugar a um contrato que obriga o transportador conduzir as mercadorias por um valor estipulado previamente. Para o negociador, o bem é denominado mercadoria ou produtos e para o transportador esse bem é denominado carga, independente do modal utilizado (LUDOVICO, 2007).

O transporte de produtos surgiu pelas próprias mãos do homem pré-histórico e de tudo que conseguisse transportar consigo mesmo, de um ponto a outro território onde habitava, em seu processo evolutivo não apenas aprendeu a domesticar animais, utilizando-os como força motriz para esse tipo de serviço, mas desenvolveu sua capacidade inventiva, criando e aperfeiçoando utensílios que pudessem auxiliá-lo na sua sobrevivência, sobretudo no que diz respeito ao avanço por sobre rios, mares e oceanos (FARO; FARO, 2012). Com a evolução dos meios de produção, a forma que se transportava produtos também teve mudanças. O homem passou a utilizar outros meios de transporte para atender suas necessidades, para curtas e longas distâncias, de uma forma segura e econômica (FILHO; QUEIROZ, 2011).

A ampliação do modal rodoviário no Brasil se deu através da implementação de políticas públicas na década de 1950, que esteve diretamente ligado ao processo de industrialização que conseqüentemente acelerou a unificação do mercado nacional e a máxima integração econômica no mercado internacional (FILHO; QUEIROZ, 2011).

Até a década 90, a economia brasileira tinha uma menor participação no comércio internacional. As restrições às importações impactaram na formação de capacidade competitiva da indústria nacional. A consequência dessa baixa competição interna com produtos de tecnologia mais avançada e de melhor qualidade ocasionou o mau atendimento das necessidades da população brasileira quanto à oferta de bens e produtos (SOUSA, 2012). A abertura do mercado nacional aos produtos importados foi promovida pelo governo de Fernando Collor de Mello (1990-1992), que levou o Brasil a ingressar na economia global. Este processo cooperou para a mudança do cenário econômico interno e para as relações externas do país (FARO; FARO, 2012).

Esse período dos anos de 1990 no Brasil foi caracterizado pela abertura comercial, financeira, desregulamentação dos mercados, privatizações, redução da atuação do Estado e pela estabilização monetária, resultante do Plano Real. Essa política adotada promoveu o crescimento econômico, o fortalecimento de empresas nacionais, sendo possível controlar a inflação e atrair mais investidores para o mercado brasileiro (SICSU, 2007).

Para Faro e Faro (2012) essa iniciativa promoveu a união dos governos da Argentina, Paraguai e Uruguai, que ousaram a trabalhar na criação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). Com a criação do MERCOSUL, no tratado de Assunção em 26 de março de 1991, o Brasil, a Argentina, o Paraguai e o Uruguai obtiveram um notável crescimento em suas economias, favorecida pela integração desses mercados. Nesse cenário, o transporte rodoviário de cargas começou a ter uma maior participação no comércio internacional e, conseqüentemente, uma maior participação na economia (BRASIL. MDIC, 2017).

Segundo Silva (1999, p. 99), “A aliança comercial, a geografia, a vontade política entre os países membros, tudo isso se torna factível o mercado comum.” A integração econômica dos países promoveu a evolução da economia, o crescimento do intercâmbio comercial, promovendo o interesse de investidores estrangeiros nas regiões. A criação de blocos econômicos foi idealizada para que os países vizinhos pudessem realizar suas comercializações de uma forma mais simples, facilitando essas operações por meio da redução de impostos, da diminuição de barreiras alfandegárias e da harmonização do produto a ser comercializado (SANTOS 2006).

O transporte rodoviário de cargas é fundamental para a integração econômica, social e cultural dos países membros do MERCOSUL, pois através do modal rodoviário é integrando todo o sistema logístico intra e extra-bloco econômico (BRASIL.GEPOIT, 2017). O Brasil é o maior país da América do Sul e o único que faz fronteira com dez países. Em virtude dessa posição geográfica, o Brasil mantém acordos de transporte internacional terrestre, especialmente rodoviário, com quase todos os seus países vizinhos. O transporte rodoviário representa flexibilidade, apresentando uma característica diferenciada dos demais modais, ainda que seja um modal limitado em questão de capacidade para carga individual, o transporte rodoviário permite que a carga seja transportada sem os custos complementares existentes nos demais modais (BRASIL. MT, 2015).

O presente estudo tem como objetivo analisar as conexões do transporte rodoviário no comércio internacional do Brasil com os países limítrofes, enfatizando os países membros do MERCOSUL. Espera-se com essa análise contribuir para uma melhor compreensão do papel do transporte rodoviário no comércio internacional, especialmente aquele da área do MERCOSUL, observando os desafios enfrentados no contexto atual, e o papel das aduanas nessas zonas de conexão.

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

O transporte rodoviário representa flexibilidade, com seu serviço porta a porta, caracterizado pela sua excepcional capacidade de distribuição final dos produtos. Esta vantagem pode explicar em partes a sua participação no transporte multimodal. Na utilização do transporte rodoviário no comércio internacional, as mercadorias são carregadas na porta do exportador e descarregadas na porta do importador.

Todavia, esse é um meio de transporte que, quando comparado aos demais modais, apresenta um frete muito alto, principalmente para determinadas mercadorias, em especial para aquelas com valor agregado baixo, como agrícolas, minérios, fertilizantes. Seu agravante principal é a limitação de capacidade (KEEDI, 2011). Mas como pontua Faro e Faro (2012), não existe um meio de transporte ideal. Sua escolha deve ser realizada através da análise de inúmeras variáveis, que não cabe apenas na avaliação dos custos inerentes à movimentação da carga, mas também nas características da mercadoria e do mercado em que pretende abranger, além da distância a ser considerada e o tempo exigido pelo comprador do item negociado. Outro fator importante a ser observado é o das externalidades. O transporte rodoviário tem uma parcela de custos invisíveis, como a construção de estrada e o desgaste ao meio ambiente. No Brasil, muitos são os problemas enfrentados por este modal, como a deficiência nas rodovias e a falta de segurança nas estradas (KEEDI, 2004).

Considerando essa exposição de ideias e fatos, esse trabalho de pesquisa visa responder aos seguintes questionamentos: **Por onde e de que forma são transportadas as mercadorias do comércio internacional do Brasil com os países limítrofes, utilizando-se o modal rodoviário?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Examinar as conexões do comércio internacional do Brasil com os países limítrofes, membros do MERCOSUL, por meio da utilização do modal rodoviário.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Levantar a infraestrutura rodoviária e os pontos de conexão do Brasil com os países do MERCOSUL;
- b) Descrever o funcionamento das aduanas no âmbito do MERCOSUL;
- c) Identificar os gargalos na utilização do transporte rodoviário internacional no caso do Brasil com o MERCOSUL;
- d) Examinar as vantagens na utilização do transporte rodoviário nas operações do comércio do Brasil com o MERCOSUL.

1.3 JUSTIFICATIVA

A justificativa para a proposição do desenvolvimento desse estudo veio através de dúvidas que surgiram ao longo da experiência adquirida na organização onde a pesquisadora exerce sua atividade profissional, organização esta, que presta serviços para a contratação de fretes internacionais. Nesse contexto, foi observado que empresas nacionais e internacionais optavam pelo modal aéreo ou marítimo para operações de importação e exportação entre o Brasil e os países vizinhos, deixando de utilizar o transporte rodoviário em muitas oportunidades onde o modal seria uma opção viável. Diante dessa situação percebeu-se o quanto é de desconhecimento de empresas os serviços prestados pelo modal rodoviário no comércio internacional, sua flexibilidade e as zonas de conexão entre o Brasil e os países limítrofes.

Portanto, a relevância desse estudo científico se assenta na apresentação teórica e na descrição das práticas desse serviço de transporte para movimentação

de cargas internacionais no âmbito do MERCOSUL. Considera-se uma contribuição relevante, pois não foi encontrado nenhum estudo teórico que descrevesse exatamente os resultados que aqui se alcançou. Essa pesquisa é importante para a prática das empresas, que pretendem importar ou exportar para os países do MERCOSUL ou buscam ampliar seus conhecimentos no processo de comércio internacional.

A Viabilidade do projeto é segura, pois a pesquisadora possui os canais de acesso para realizar a pesquisa com as transportadoras que operam atualmente no mercado internacional do MERCOSUL e com os Despachantes Aduaneiros que operam nas Aduanas utilizadas no modal rodoviário.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A fundamentação teórica é o referencial teórico, direcionado ao tema da pesquisa que o autor está pesquisando. É um processo de busca de autores que já publicaram a respeito do tema escolhido pelo pesquisador. Em todo estudo científico necessita-se fundamentar, embasar as argumentações em citações de autores para que se tenha respaldo científico, além de informar a linha teórica que o trabalho estará orientado (VIANNA, 2007).

Portanto, nesse capítulo apresenta-se a fundamentação teórica. O conteúdo da pesquisa foi fundamentada no Comércio Internacional, Importação, Exportação, Logística Internacional, Meios de Transporte, Transporte Rodoviário Internacional, Transporte Rodoviário no Brasil, Fronteiras Brasileiras e o MERCOSUL.

2.1 COMÉRCIO INTERNACIONAL

O comércio internacional é o conjunto das atividades de compra e venda de mercadorias e prestação de serviços entre nações, onde o comprador (importador) e o vendedor (exportador) estão situados em diferentes países. É uma das atividades de compra e venda de bens, serviços e valores mais antigas da humanidade, para garantir a sua sobrevivência, o homem desenvolveu técnicas e aprimorou os seus conhecimentos (WERNERCK, 2007).

A razão principal de existir o comércio internacional é que nenhum país é autossuficiente para atender todas as necessidades da sua população, cada país é dotado de forma peculiar de recursos naturais, de clima, de nível de tecnologia, entre outros aspectos. Na visão internacional, o comércio não só possibilita melhorias financeiras, mas também gera uma troca de conhecimento e melhoria nas tecnologias, possibilitando assim uma eficiência produtiva no seu país e a ampliação de competitividade no mercado global (FOSCHETE, 2001).

Desde a era mercantilista, no século XVI, se tornou evidente para os países que, se participassem do comércio internacional, cada país poderia utilizar dos seus recursos de uma forma mais eficiente, especializando nas atividades mais apropriadas para obtenção das economias de escala de produção como resultado,

as nações conseguiriam um aumento da renda real de cada país, transformando em melhorias de bem estar para sua população (WERNERCK, 2007).

Nem sempre o mundo teve a facilidade de circulação dos nossos dias, em outros tempos, o relacionamento entre os países processava-se de maneira diferente e a liberação comercial era defendido por muitos economistas, ao contextualizar o comércio externo, as teorias do comércio internacional tentaram de um maneira compreender seu funcionamento e evolução, e como, influenciava a sociedade e qual era sua contribuição para o desenvolvimento dos povos (SOUSA, 2009).

2.1.1 Teorias do comércio internacional

O livre comércio tem sido discutido durante séculos, desde as teorias desenvolvidas pelos economistas clássicos (FOSCHETE, 2001). A partir da era mercantilista, no século XVI, foi notável a necessidade de entender melhor o comércio internacional. Nesse período foi constatado que nenhum país era autossuficiente o bastante para que conseguisse produzir todos os bens e serviços necessários para atender a necessidade da população, confirmando a importância da expansão do intercâmbio internacional de bens como essencial para vitalidade dos mercados (SILVA, 2001).

Economistas clássicos e neoclássicos defendem que o livre comércio proporciona ganhos adicionais para o país, que são contabilizados na análise de custo benefício, e acreditam que o livre comércio é a melhor política que um governo pode adotar (OLIVEIRA, 2001). Os países comercializam, pois são diferentes uns dos outros e são beneficiados com essa diferença. Ao produzir o que faz relativamente bem, participam do comércio internacional para obter economia de escala na produção. Nesse sentido, se cada país produz uma variedade de bens onde tem ganhos de escala, ele pode produzir cada um desses bens em uma escala maior e com maior eficiência (KRUGMAN; OBSTFELD, 2001) .

Na economia mundial o estudo do comércio internacional tem sido essencial desde as primeiras trocas entre países, algumas teorias foram sendo estabelecidas ao longo dos anos para entender o conceito dos modelos de comércio internacional (COUTINHO et al, 2005). Nem sempre o mundo teve essa facilidade de

circulação que temos no dia de hoje, os relacionamentos entre os países eram de outra maneira processados, porém a liberação comercial era por muitos defendidos (SOUSA, 2012).

2.1.1.1 Teoria das vantagens absolutas

O princípio da vantagem absoluta é baseado na teoria de Adam Smith (1776). Smith criticava o ponto de vista mercantilista, que afirmava que a riqueza das nações era medida pela quantidade de seu estoque de metais preciosos, principalmente o ouro.

Segundo Smith (1983, p. 381):

(...) As vantagens naturais que um país tem sobre outros na produção de determinadas mercadorias por vezes são tão relevantes que todo mundo reconhece ser inútil pretender concorrer com esses países. Utilizando vidros, viveiros e estufas pode-se cultivar excelentes uvas na Escócia, podendo-se fabricar vinhos muito bons, com uma despesa aproximadamente trinta vezes superior aquela com a qual se pode importar de outros países vinhos pelo menos da mesma qualidade.

Adam Smith defendia o livre comércio, argumentando que um país poderia ser mais eficiente na produção de algumas mercadorias e menos eficiente na produção de outras, relativamente a outro país. Dessa forma, cada um poderia se beneficiar especializando-se na produção de mercadorias nas quais tinha uma vantagem absoluta, ou seja, cuja produção seria mais eficiente que em outro país, configurando assim, o princípio da vantagem absoluta (FOSCHETE, 2001).

2.1.1.2 Teoria das vantagens comparativas

A Teoria das vantagens comparativas trata-se de um princípio formulado pelo economista clássico David Ricardo (1817). Ricardo conclui que a teoria das vantagens absolutas era apenas um caso especial de um princípio mais geral que se poderia chamar de vantagem comparativa. O economista demonstrou que um comércio é vantajoso quando existe uma vantagem comparativa e não necessariamente absoluta de um país em relação a outro. Quando isso acontece, a produção em outro país teria um preço competitivo, podendo oferecer produtos de qualidades ao país relacionado (FOSCHETE, 2001).

Segundo Ricardo (1882, p. 104):

(...) Num sistema comercial perfeitamente livre, cada país naturalmente dedica seu capital e seu trabalho a atividade que lhe seja mais benéfica. Essa busca de vantagem individual está admiravelmente associada ao bem universal do conjunto dos países. Estimulando a dedicação ao trabalho, recompensando a engenhosidade e propiciando o uso mais eficaz das potencialidades proporcionadas pela natureza, distribui-se o trabalho de modo mais eficiente e mais econômico, enquanto pelo aumento geral do volume de produtos difunde-se o benefício de modo geral e une-se a sociedade universal de todas as nações do mundo civilizado por laços comuns de interesse e de intercâmbio.

A Teoria de Ricardo afirmava que cada país deveria se especializar naquilo que tivesse uma vantagem comparativa, resultando assim no crescimento da produção nacional. Para aquela produção que não fosse vendida no mercado interno, o destino dela deveria ser a exportação. Os outros bens que tivessem um custo alto de produção no mercado doméstico seriam adquiridos no mercado internacional através da importação. Portanto, o comércio internacional não tem que ser baseado na teoria da vantagem absoluta, pois para um país pode ser interessante especializar-se na produção de bens que são produzidos com menor empenho em outro lugar (COUTINHO et al, 2005).

2.1.1.3 Teoria de Heckscher e Ohlin

Os ganhos do comércio dependem das vantagens comparativas e não das vantagens absolutas. É sempre tentador supor que a habilidade de exportar um produto depende do país apresentar vantagens absolutas na produtividade, no entanto, isto não é uma condição necessária, nem condição suficiente para ter vantagens comparativas nesse produto. No modelo Heckscher e Ohlin, as vantagens comparativas são provenientes dos diferentes níveis de estoques relativos dos diversos fatores de produção, que irão influenciar nos custos de produção do produto, ou seja, as nações tem tecnologia, infraestrutura, porém o que os difere na disponibilidade de fatores de produção são os recursos naturais, terra, capital e mão-de-obra (KRUGMAN; OBSTFELD, 2001).

A teoria de Heckscher e Ohlin se difere do modelo de Ricardo por separar o comércio internacional do comércio inter-regional. Na sua visão todo país deveria se especializar na produção dos bens que utilizarão fatores de produção com abundância relativa, exportando estes e importando outros que os fatores produtivos intensivos sejam relativamente escassos em seu território (COUTINHO et al, 2005).

2.1.1.4 Teoria da Vantagem Competitiva

O Filósofo Porter (1989) contestou as teorias clássicas abordadas por Smith e Ricardo e desenvolveu uma nova ideia focada na competição. Incluiu os mercados segmentados, os produtos diferenciados, as diversidades tecnológicas, e as economias de escala. Para Porter (1989), as empresas atingem uma vantagem competitiva no mercado por meio do aumento de sua produção, através de inovações, por meio da utilização de novas tecnologias, métodos de treinamento, marketing, aprimoramento de processos produtivos e gerenciais e elevando a sua produtividade. O Quadro 1 apontada os fatores para o êxito de uma determinada indústria, citados por Porter (1999).

Quadro 1 - Fatores para o êxito de uma determinada indústria.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
Fatores	Posição do país nos fatores de produção, como trabalho especializado ou infraestrutura.
	Demanda interna para os produtos ou serviços da indústria.
	Presença ou ausência no país de indústrias correlatas e indústrias fornecedoras que sejam internacionalmente competitivas.
	Estratégia e estrutura das empresas, mais a natureza da rivalidade interna.

Fonte: Elaboração própria a partir de Porter (1999, p. 33).

A teoria de Porter afirma que a prosperidade econômica das nações e das empresas está totalmente dependente da produtividade e da maneira de como os seus recursos são aplicados. Entretanto, o nível de renda *per capita* e padrão de vida de um país é determinado pela sua produtividade, e isto vai depender da capacidade das empresas de aumentarem a sua produção com o passar do tempo (COUTINHO et al, 2005).

2.1.2 Barreiras ao comércio internacional e protecionismo

As barreiras e o protecionismo são atitudes tomadas pelo governo para que se preserve o mercado interno e os produtos nacionais, mantendo a concorrência externa longe do mercado nacional. Essa medida se contrapõe à liberalização do comércio, cujo baseamento é a eficiência pela concorrência do mercado. Medidas como imposição de tarifas aduaneiras sobre as mercadorias importadas são conhecidas como barreiras tarifárias para elevar o custo do produto

a ser importado, forçando que a população prefira consumir os produtos nacionais em função da elevação dos preços dos importados (PRAZERES, 2003). Outras medidas conhecidas como barreiras não tarifárias, como as que restringem os produtos a serem importados, desde uma proibição direta, até às exigências administrativas que dificultam a importação desses produtos (BARRAL, 2002).

Os países em desenvolvimento em geral adotaram por muito tempo um sistema econômico mais protecionista, para assegurar a sua indústria nacional, mediante barreiras tarifárias e não tarifárias. Para entender as políticas de comércio de um determinado país, se faz necessário compreender os motivos que levam os governos a não interferirem no livre comércio (OLIVEIRA, 2001). Diversos modelos teóricos sugerem que o livre comércio impede as perdas de eficiência associadas à proteção (GRUGMAN, 2001).

As teses protecionistas defendem a criação de obstáculos para dificultar a comercialização de mercadorias, justificam tal posição como necessária à proteção da economia nacional contra as ações especulativas que possam por em risco a manutenção do emprego e a falência de setores de atividades (SOUSA, 2009).

Segundo Sousa (2009), essas medidas protecionistas são classificadas como barreiras tarifárias, que contempla todos os impostos e contribuições que estão diretamente relacionados à ocorrência de um bem entrar por meio de uma importação ou sair por meio de uma exportação de um país, e as barreiras não tarifárias constitui-se por qualquer medida pública que não seja um direito aduaneiro e tenha por efeito criar uma distorção nas trocas comerciais.

A expansão da atividade comercial refletiu na polarização do mundo em grandes blocos econômicos que procuram a cada dia intensificar os seus esforços em combater as barreiras protecionistas e apoiaram a adoção de iniciativas voltadas para abertura gradual dos mercados. Todavia, em consequência da liberação crescente dessas transações mercantis, praticamente nenhum país deixa de ser um alvo de investidas comerciais, que são realizadas de forma desleal, diante de suas características, carências, ou mesmo em face do seu potencial de consumo, nesse sentido as práticas de *dumping* e subsídio são consideradas as mais desleais (FARO & FARO, 2012).

Segundo Sousa (2009), *dumping* é entendido como a introdução de um produto no mercado externo a preço inferior ao valor praticado na venda de produto similar no seu mercado local (nacional), e subsídio é definido como a concessão de

auxílio econômico ou financeiro a uma entidade ou conjunto de entidades, por um agente governamental, com o objetivo de beneficiá-las, essas medidas são conhecidas como defesa comercial.

2.2 OPERAÇÕES DO COMÉRCIO EXTERIOR

O comércio Internacional é caracterizado pelo intercâmbio de mercadorias, serviços e a movimentação de capitais entre as nações (SEGRE, 2007).

Marques (1999) afirma que é de vital importância na hora da negociação internacional definir os seguintes termos utilizados:

- a. Composição do preço de venda: é estipulada a partir dos custos que serão incorporados ao preço do produto na fábrica e na sua movimentação, estipulado através do INCOTERM negociado.
- b. Transferência de responsabilidade civil sobre a carga do vendedor ao comprador: No momento em que o vendedor cumpra sua obrigação de entregar as mercadorias nos pontos identificados na condição de venda, o risco de perda e dano será transferido para o comprador.
- c. Modal de transporte a ser utilizado: É determinante a identificação da condição de venda e a via de transporte utilizada para que ocorra esse processo. Os pontos identificados para a transferência da responsabilidade civil da carga do vendedor ao comprador sempre estarão relacionados à entrega da carga pelo transportador.

2.2.1 Importação

A importação é caracterizada pela introdução em um país de mercadorias procedentes de outros países. No início da década de 80, o Brasil verificou a necessidade de abrir seu mercado para importação, pois suas indústrias não estavam acompanhando o desenvolvimento mundial (BEHRENDTS, 2002).

O Quadro 2 evidencia as razões para o incentivo à importação, segundo Ludovico (2007).

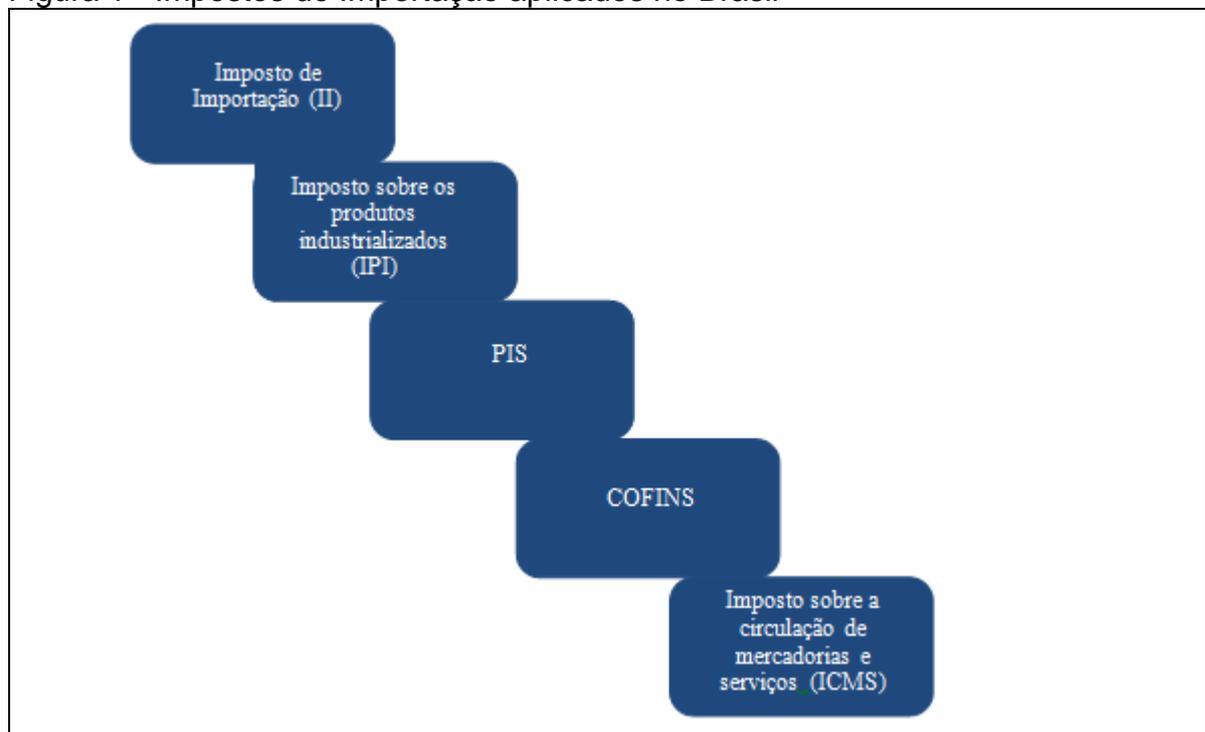
Quadro 2 - Razões para importar.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
Importação	Acesso às novas tecnologias
	Escassez no mercado
	Inexistência no mercado
	Qualidade
	Calamidade pública
	Aprimoramento, conhecimento e prática de mecanismos e fontes de pagamentos internacionais.
	Obtenção de recursos e financiamentos externos
	Resultado financeiro
Instrumento de garantia	

Fonte: Elaboração própria a partir de Ludovico (2007, p. 78).

O processo de importação pode ser efetuado com ou sem cobertura cambial, ou seja, havendo ou não a incidência de pagamento a ser efetuado pelo importador nacional. No Brasil vale destacar a carga tributária, que corresponde ao maior índice de custo na importação de mercadorias com aplicação de imposto no sistema cascata, um sobre o outro, e todos com base no preço da mercadoria do fornecedor (LUDOVICO, 2007). Na Figura 1 pode-se verificar os impostos aplicados no Brasil para as Importações.

Figura 1 - Impostos de Importação aplicados no Brasil



Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2017).

Baseando-se em Ludovico (2012), estão descritos abaixo os impostos brasileiros incidentes sobre as importações:

a) Imposto de Importação (II): imposto aplicado pela a maioria dos países, considerado a principal barreira entre os países para as mercadorias, podendo variar de acordo com a política tarifária de cada país.

b) Imposto sobre produtos industrializados (IPI): imposto exclusivo do Brasil; aplica-se a produtos industrializados.

c) Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público, na importação de produtos estrangeiros e serviços (PIS/PASEP): trata-se de uma contribuição com o objetivo de igualar os custos de produção de mercado interno com produtos importados.

d) Contribuição Social para o financiamento da Seguridade Social na importação de produtos estrangeiros e serviços (COFINS): trata-se de contribuição com o objetivo de igualar os custos de produção do mercado interno com produtos importados, similar ao PIS/PASEP.

e) Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS): é um imposto estadual aplicado por todas as unidades da Federação, não só na circulação de mercadorias nacionais, mas também no produto importado.

Para realizar uma importação, o primeiro passo é verificar a classificação fiscal da mercadoria. Por meio dessa classificação, o importador poderá verificar junto à Receita Federal se a mercadoria estará sujeita a licenciamento. Em caso afirmativo, é necessário verificar qual o órgão do governo será responsável pela anuência da Licença de Importação (BRASIL.MDIC, 2017).

2.2.2 Exportação

A exportação é caracterizada pela remessa para fora de um país de artigos neles produzidos (BRASIL. MDIC, 2017). Para dar início ao um processo de exportação, deve-se estudar e planejar, criteriosamente, todos os aspectos administrativos e operacionais necessários para se alcançar o objetivo, que é a maximização de vendas nos mercados externos e a maximização de lucro da empresa (LUDOVICO, 2007).

2.2.2.1 Documentos necessários para uma operação de exportação

Fatura Proforma, ou *Pro Forma Invoice*, é um documento que inicia o processo de negociação entre o exportador e o importador. O exportador emite para o importador uma fatura Proforma para que este providencie a Licença de Importação e as demais providências necessárias. Estando de acordo com as exigências normativas de seu país, este documento é similar a uma fatura definitiva, com características de orçamento, não determinando obrigação de pagamento por parte do importador (BRASIL.MDIC, 2017).

Romaneio de Embarque (*Packing List*): este documento é emitido pelo exportador para o embarque de mercadorias que estejam embaladas em mais de um volume ou em um único volume que contenha variados tipos de produtos. Este documento é essencial para o desembaraço da mercadoria e para a orientação do importador quando a mercadoria chega ao destino final. O documento é caracterizado como uma simples lista, descrevendo detalhadamente os produtos a serem embarcados, e especificando os volumes (BRASIL. MDIC, 2017).

O Conhecimento de Embarque é um comprovante emitido pela transportadora, que comprova o recebimento da carga, as condições de transporte e a obrigação por parte da transportadora em entregar a mercadoria ao destinatário legal, denominado na *Commercial Invoice*, no lugar pré-estabelecido. Este documento poderá também ser caracterizado como um recibo de mercadorias, um contrato de entrega e um documento de propriedade, constituindo assim, um título de crédito (BRASIL. MDIC, 2017).

Para cada modalidade de transporte o conhecimento de embarque recebe uma denominação específica, conforme apresentado no Quadro 3.

Quadro 3 - Conhecimento de embarque para cada modalidade de transporte.

(continua)

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
<p data-bbox="496 1787 683 1816">Modal marítimo</p> 	<p data-bbox="963 1890 1430 1951">Conhecimento de Embarque Marítimo (<i>Bill of Lading</i> - B/L)</p>

Quadro 3 - Conhecimento de embarque para cada modalidade de transporte.

(conclusão)

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
<p data-bbox="512 412 663 443">Modal aéreo</p> 	<p data-bbox="962 533 1433 595">Conhecimento de Embarque Aéreo (<i>Airway Bill</i> - AWB)</p>
<p data-bbox="488 779 687 810">Modal rodoviário</p> 	<p data-bbox="962 902 1433 965">Conhecimento de Transporte Rodoviário (CRT)</p>
<p data-bbox="488 1144 687 1176">Modal ferroviário</p> 	<p data-bbox="962 1279 1433 1341">Conhecimento de Transporte Ferroviário (TIF/DTA)</p>

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2017).

O Certificado de Origem é providenciado pelo exportador e é utilizado pelo importador para a constatação da origem da mercadoria e a habilitação à isenção ou à redução do imposto de importação. Mediante a acordos comerciais ou do programa de exigências aplicadas pela legislação do país de destino, no caso das exportações destinadas aos países da Associação Latino Americana de Integração (ALADI) e do MERCOSUL, e ainda daquelas processadas no âmbito do Sistema Global de Preferências Comerciais (SGPC), os Certificados de Origem são emitidos pelas federações estaduais de indústria e pelas federações estaduais de comércio. O Certificado de Origem é essencial para toda operação de exportação,

sendo que cada certificado está diretamente unido a uma Fatura Comercial (BRASIL.MDIC, 2017).

2.2.3 Frete

O frete, valor cobrado pelo transporte da mercadoria, é calculado em função de diversos fatores, tais como peso, volume, valor da mercadoria e a natureza da mesma. Este valor pode ser cobrado na origem, conhecido com o *Freight Prepaid* (frete pré-pago) ou pago no destino *Freight Collect* (frete a cobrar), confirmado no momento da negociação.

2.2.3 Modalidade de pagamento

Segundo Ratti (2007), as principais modalidades de pagamentos utilizadas no comércio internacional são:

a) Remessa antecipada: é uma modalidade de pagamento onde o importador remete previamente a valor parcial ou total da transação, após o que, o exportador providencia a exportação da mercadoria e o envio da respectiva documentação, colocando o importador na dependência do exportador.

b) Remessa sem saque: é uma modalidade de pagamento onde o importador recebe diretamente do exportador os documentos de embarque (sem saque), promove o desembaraço da mercadoria na alfândega e posteriormente providencia a remessa da quantia respectiva para o exterior, nessa modalidade o exportador deverá confiar na honestidade do importador, pois o exportador fica sem nenhuma garantia.

c) Cobrança documentada: é uma modalidade de pagamento, onde após a expedição da mercadoria o exportador entrega ao banco de sua preferência os documentos de embarque, juntamente com um saque contra o importador, o banco por sua vez remete os documentos, acompanhados de uma carta-cobrança, a um correspondente na praça do importador, para cobrar o sacado.

d) Carta de crédito: é uma modalidade de pagamento é um documento, onde o original é essencial para que o exportador consiga consolidar a negociação da operação junto ao banco. Este documento deverá ser providenciado pelo importador e emitido por um Banco determinado pelo importador.

Segundo Ratti (2007), os bancos agem como intermediários, os quais centralizam as compras e vendas de divisas, sendo que a intervenção bancária é obrigatória na maioria dos países. No Brasil é considerada operação ilegítima aquela que não transitar por estabelecimento autorizado pelas entidades monetárias para operar em câmbio.

Para formalizar a troca de divisa estrangeira por moeda nacional nas operações comerciais, é necessário que o banco negociador de câmbio realize a emissão do contrato de câmbio. No âmbito externo, equivale à Nota Fiscal e tem validade a partir da data de saída da mercadoria do território nacional. Este documento é indispensável para que o importador libere a sua mercadoria no país de destino (BRASIL. MDIC, 2017).

2.2.4 INCOTERMS

Os *Incoterms* são regras internacionais para a interpretação dos termos comerciais fixados pela Câmara do Comércio Internacional. O objetivo fundamental da utilização desses termos é harmonizar os negócios internacionais, oferecendo maior segurança nas relações comerciais (BRASIL. MDIC, 2017). Estão em Vigor desde 1º de Janeiro de 2000 e leva em consideração o recente crescimento das zonas de livre comércio, o aumento de comunicações eletrônicas em transações comerciais e as mudanças nas práticas relativas ao transporte de mercadorias. Além disso, regula-se a distribuição dos documentos, as condições de entrega da mercadoria, a distribuição dos custos e dos riscos da operação (SEGRE, 2007).

Desde o dia 1º de janeiro de 2011, entrou em vigor a versão *Incoterms* 2010, não incorporando quatro termos da versão 2000 e incluindo dois novos termos, reduzindo de treze para onze. No entanto, as versões 2000 e as anteriores continuam prevalecendo e podem ser utilizadas desde que ambas as partes envolvidas optem pela utilização (BRASIL. MDIC, 2017). No Quadro 4 são descritos as abrangências dessas modalidades.

Quadro 4 - Termos Internacionais de Comércio (INCOTERMS 2010).

MODALIDADE	ABRANGÊNCIA
EXW – <i>Ex Works</i>	O vendedor limita-se em colocar a mercadoria à disposição do comprador no local de origem convencionado e nos prazos estabelecidos, sendo que o comprador assume todos os custos e os riscos envolvidos no transporte da mercadoria do local de origem ao de destino.
FAS – <i>Free Alongside Ship</i>	A responsabilidade do vendedor encerra no momento em que a mercadoria for colocada ao longo do navio transportador, no cais ou em embarcações utilizadas para o carregamento da mercadoria, no porto de embarque designado. Este termo poderá ser somente utilizado no modal marítimo ou fluvial.
FCA – <i>Free Carrier</i>	O vendedor encerra suas obrigações quando entrega a mercadoria, pronta para exportação, aos cuidados do transportador no ponto ou local designado. Essa modalidade poderá ser utilizada em qualquer modal.
FOB – <i>Free on Board</i>	O vendedor encerra suas obrigações quando a mercadoria transpõe a amurada do navio no porto de embarque indicado. O comprador assume todas as responsabilidades a partir do momento em que a mercadoria é colocada a bordo do navio. Essa modalidade só poderá ser utilizada no transporte marítimo ou fluvial.
CFR – <i>Cost and Freight</i>	O vendedor assume todos os custos, inclusive frete, para transportar a mercadoria até o porto de destino indicado. Essa modalidade só poderá ser utilizada no transporte marítimo ou fluvial.
CPT – <i>Carriage Paid To</i>	O vendedor paga pelo transporte da mercadoria até o local designado. O risco de perdas e danos é transferido para o comprador no momento em que a mercadoria é entregue à custódia da transportadora. Essa modalidade poderá ser utilizada em qualquer modal.
CIP – <i>Carriage and Insurance</i>	O vendedor tem as mesmas obrigações do CPT e, adicionalmente, é ele quem irá contratar o seguro contra riscos e danos na mercadoria durante o transporte. O termo CIP poderá ser utilizado em qualquer modal.
CIF – <i>Cost, Insurance and Freight</i>	O vendedor tem as mesmas obrigações que no CFR, porém ele irá contratar o seguro contra riscos e danos durante o transporte. Essa modalidade poderá ser utilizada somente no modal marítimo.
DAT – <i>Delivered at Terminal</i>	O vendedor completa suas obrigações quando a mercadoria é entregue em local designado no país de importação. O vendedor assume todos os custos e riscos, exclusive impostos e taxas e os demais encargos incidentes na importação. Esse termo pode ser utilizado em qualquer modal.
DAP – <i>Delivered at Place</i>	O vendedor completa suas obrigações quando coloca a mercadoria pronta para importação, a disposição do comprador no terminal designado.
DDP – <i>Delivery and Duty Paid</i>	O vendedor completa suas obrigações quando a mercadoria é colocada à disposição do comprador no local indicado no país importador. O vendedor assume todos os riscos e custos, inclusive impostos, taxas e outros encargos incidentes na importação, representando o máximo de responsabilidade para o vendedor. Esse termo poderá ser utilizado em qualquer modal. Neste contrato, o comprador e o vendedor, estarão seguros, pois nele estará definido de quem será a respectiva responsabilidade em cada processo de negociação internacional.

Fonte: Elaboração própria a partir de Segre (2007).

2.2.5 Harmonização e classificação fiscal das mercadorias

As primeiras listagens de classificação de mercadorias foram estabelecidas de uma forma bastante simplificada, sendo formadas a partir de listas alfabéticas de mercadorias com os correspondentes tributos. A classificação das mercadorias é fundamental para as autoridades para conseguir fiscalizar e tributar as operações do comércio internacional. Em maio de 1973, o Conselho de Cooperação Aduaneira (CCA), órgão máximo da organização Mundial de Aduanas (OMA), aprovou um relatório de um grupo de estudos que estavam examinando a possibilidade de preparar um sistema de designação e codificação de mercadorias (BIZELLI, 2003).

Por meio deste relatório foi concluído (BIZELLI, 2003):

1. O desenvolvimento de um Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de mercadorias, pois eram essenciais para os interesses de facilitação do comércio internacional;
2. O sistema deveria ser baseado na *Nomenclatura Del Consejo de Cooperacion Aduanera* (NCCA) e na *Classificacion Uniforme Del Comercio Internacional* (CUCI), que foram as primeiras classificações de mercadorias baseadas na Nomenclatura de Genebra;
3. A NCCA deveria constituir o núcleo básico do Sistema Harmonizado (SH);
4. O Sistema Harmonizado teria de ser desenvolvido sob os auspícios do Conselho de Cooperação Aduaneira, mas mantendo um corpo internacional e Interorganizacional para a concepção do mesmo.

Em 1988 o Brasil adotou a Nomenclatura Harmonizada, conhecida como Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM/SH), com 10 dígitos. Essa codificação aplica-se para as operações de importações, exportações, comércio de cabotagem, produtos industrializados, cobrança de impostos na importação e na exportação (BEHRENDTS, 2002).

2.2.5.1 Tarifa Externa Comum (TEC)

Com o objetivo de viabilizar um tratamento de comércio exterior comum aos países do MERCOSUL, criou-se uma Norma Técnica Harmonizada e de Tarifa Externa Comum (TEC). No ano de 1944, na cidade de Ouro Preto no Estado de Minas Gerais, foi criado o Conselho de Mercado Comum que idealizou a TEC, e foi listado os produtos que integram o regime de adequação final à União Aduaneira dos países do MERCOSUL (BIZELLI, 2003).

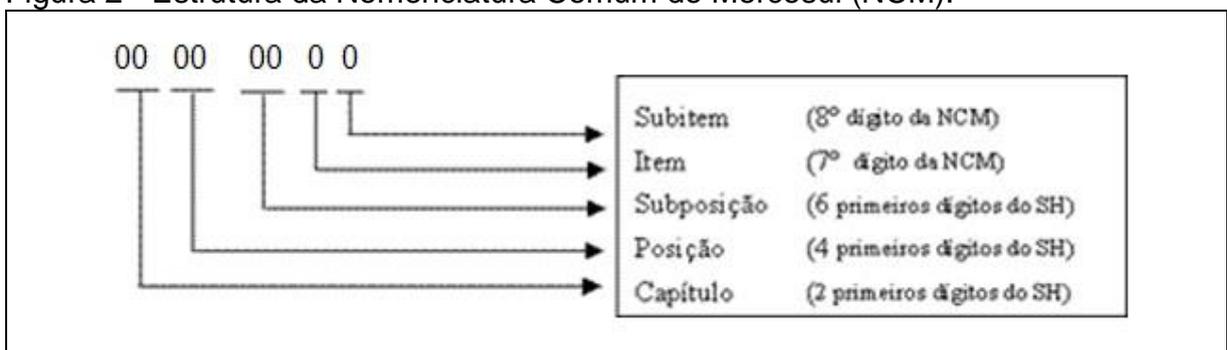
Na listagem da TEC, encontram-se todas as informações necessárias para o enquadramento das mercadorias destinadas a importação e exportação comercializadas no MERCOSUL, por meio de sua descrição obtêm o respectivo código de Nomenclatura (BEHRENDTS, 2002).

2.2.5.2 Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM) e o Sistema Harmonizado (SH)

O Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias é uma nomenclatura de seis dígitos de uso múltiplo e tem sua estrutura baseada em uma série de posições subdivididas em quatro dígitos. O Brasil, a Argentina, o Paraguai e o Uruguai adotam, desde Janeiro de 1995, a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM), que tem por base o Sistema Harmonizado. Assim, dos oito dígitos que compõem a NCM, os seis primeiros são formados pelo Sistema Harmonizado, enquanto o sétimo e oitavo dígitos correspondem a desdobramentos específicos atribuídos no âmbito do MERCOSUL (BRASIL.MDIC, 2017).

A sistemática de classificação dos códigos na NCM obedece à seguinte estrutura, conforme Figura 2.

Figura 2 - Estrutura da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).



Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2015).

Essa classificação compreende a 1241 posições, 96 capítulos e 21 seções, constituem em 8 dígitos, onde estão ordenados em 21 seções. Cada posição está identificada por uma chave de quatro dígitos, sendo que os dois primeiros indicam o capítulo e os dois últimos indicam a posição dentro do respectivo capítulo (BIZELLI, 2003).

2.2.6 Embalagem de transporte

A embalagem de apresentação da mercadoria é um aspecto muito relevante para o comércio internacional, no entanto a embalagem de transporte é fundamental para o acondicionamento da mercadoria. Seu objetivo é de proteger o produto em sua movimentação nacional e internacional, desde a saída da fábrica do exportador até à sua chegada ao importador. O tipo de embalagem varia conforme o tipo de transporte a ser utilizado (GARCIA, 2005).

A inadequação de uma embalagem no modal de transporte a ser utilizado, interfere diretamente no processo de manejo e movimentação de cargas, podendo ocasionar avarias, ou mesmo danificá-las, comprometendo todo encadeamento logístico (FARO; FARO, 2012). Distinguir as embalagens no comércio nacional e internacional é fundamental, tendo em conta que o comércio internacional demanda transportes com o tempo de trânsito mais longos, manuseios mais intensos e concorrência mais forte, ou seja, a exigência se faz maior na hora de escolher uma embalagem (LUDOVICO, 2007).

2.2.6.1 *Pallet*

Os *pallets* geralmente são fabricados em madeira, plástico, aço ou fibra de vidro. Os *pallets* correspondem a uma plataforma que apresenta a configuração de um estrado plano, com uma ou mais aberturas, destinado a facilitar a movimentação mecanizada por empilhadeiras e guindastes. Além desses estrados planos, eles também podem ser fabricados na forma de caixas, de modo a permitir a unitização de cargas, que muitas vezes em virtude de suas características específicas, podem ter dificuldade na acomodação no *pallet* tradicional devido ao seu volume e o seu peso (FARO; FARO, 2012).

A Figura 3 ilustra alguns tipos de *pallets*.

Figura 3 - Tipos de Pallets.



Fonte: Adaptado de Ludovico (2012. p.78).

Na hora da escolha do tipo de *pallet* a ser utilizado, o exportador deverá levar em consideração a característica da sua mercadoria e a acessibilidade para a movimentação da mesma, optando pelo *pallet* ideal.

2.2.6.2 Contêiner

O contêiner é um recipiente estruturado no formato de uma caixa com um mecanismo de fechamento e trava, normalmente produzido em alumínio, aço ou outro material resistente a impactos e contínuas movimentações. Este tipo de equipamento é empregado ao apoio das transações internacionais de compra e venda. Hoje os contêineres são fabricados em diversos comprimentos e altura, mas apresentam apenas uma largura. Estes equipamentos podem ser abertos e fechados, devido à forma e exigência de uma determinada mercadoria (FARO; FARO, 2012). Os tipos de contêineres utilizados nas transações internacionais podem ser observados na Figura 4.

Figura 4 - Tipos de contêineres utilizados na movimentação de cargas no comércio internacional.

DRY BOX			FLAT RACK			DRY GRANEL		
								
20	PÉS	40	20	PÉS	40	PÉS	20	
5,906	L	12,03	5,929	L	12,072	L	5,896	
2,352	W	2,347	2,287	W	2,286	W	2,332	
2,396	H	2,393	2,261	H	1,876	H	2,338	
2.240 kg	Tara	3.730 kg	2.600 kg	Tara	4.995 kg	Tara	2.240 kg	
21.760 kg	Carga	26.750 kg	27.400 kg	Carga	30.567 kg	Carga	21.760 kg	
								
REEFER			OPEN TOP			DRY HC		
20	PÉS	40	20	PÉS	40	PÉS	40	
5,558	L	11,58	5,898	L	12,04	L	12,033	
2,3	W	2,288	2,333	W	2,32	W	2,352	
2,345	H	2,249	2,348	H	2,29	H	2,698	
3.000 kg	Tara	3.810 kg	2.020 kg	Tara	3.980 kg	Tara	3.800 kg	
27.400 kg	Carga	26.760 kg	21.980 kg	Carga	26.500 kg	Carga	26.680 kg	
								
PLATAFORM			TANK					
PÉS		20	40		PÉS	20		
L		6,055	L		L	6,058		
W		2,435	W		W	2,438		
H		335	H		H	2,591		

Fonte: Elaborado a partir de Imexlog (2017).

A utilização do contêiner no comércio internacional esta crescendo cada vez mais, pois nos dias de hoje ele é uma unidade de transporte combinado quando utilizado no transporte multimodal. Este equipamento atribui uma proteção maior à mercadoria e oferece um melhor manuseio logístico (LUDOVIDO, 2012).

2.2.8 Aduanas

As aduanas são os principais órgãos governamentais que interferem no comércio exterior, sendo sua principal atribuição garantir a aplicação das normas aduaneiras e das políticas econômicas dos governos, sua eficiência é fundamental para as atividades de comércio exterior dos países e crucial para a composição dos custos das operações. Este órgão é destinado a fiscalizar a entrada e saída de mercadorias de um país, garantido que as operações estejam em conformidade com a legislação do país (RATTI, 1997).

Sua atividade é ampla e complexa, dispõe de um conjunto de regras jurídicas que lhe permite entender direitos aduaneiros, fixar zonas de atribuição,

regulamentar o tráfico de mercadorias, tanto na entrada quanto na saída de seu território, evitar contrabandos, criar entrepostos alfandegários, aplicar restrições quantitativas e qualitativas a impositação ou a exportação de mercadorias, proteger o patrimônio artístico nacional a própria indústria e a boa fé comercial (BASSO, 1997), desta maneira o Quadro 5 descreve o contexto aduaneiro.

Quadro 5 - Contexto Aduaneiro.

ORIGEM	HABILITADAS
Jurisdição aduaneira	Jurisdição Aduaneira é o poder que a aduana tem para que constituir normas aduaneiras, exercer o poder de controle sobre as operações de comércio exterior e exigir o cumprimento das leis estabelecidas na esfera dos limites de sua competência, dentro de seu território.
Território aduaneiro	Território Aduaneiro corresponde ao espaço físico de um estado onde é aplicada sua legislação, sendo caracterizado por zona primaria (áreas terrestres ou aquáticas ocupadas por portos alfandegados, à área terrestre ocupada pelos aeroportos alfandegados e as áreas adjacentes aos pontos de fronteiras alfandegados), e as zonas secundarias que se refere ao restante do território aduaneiro e nela incluída as aguas territoriais e o espaço aéreo.
Administração Aduaneira	A aduana precisa adotar recursos que garantem o controle e o cumprimento da legislação aduaneiro, o poder da polícia conferido à aduana é empregado por meio de medidas preventivas e repressivas, sendo claro o seu poder de execução.

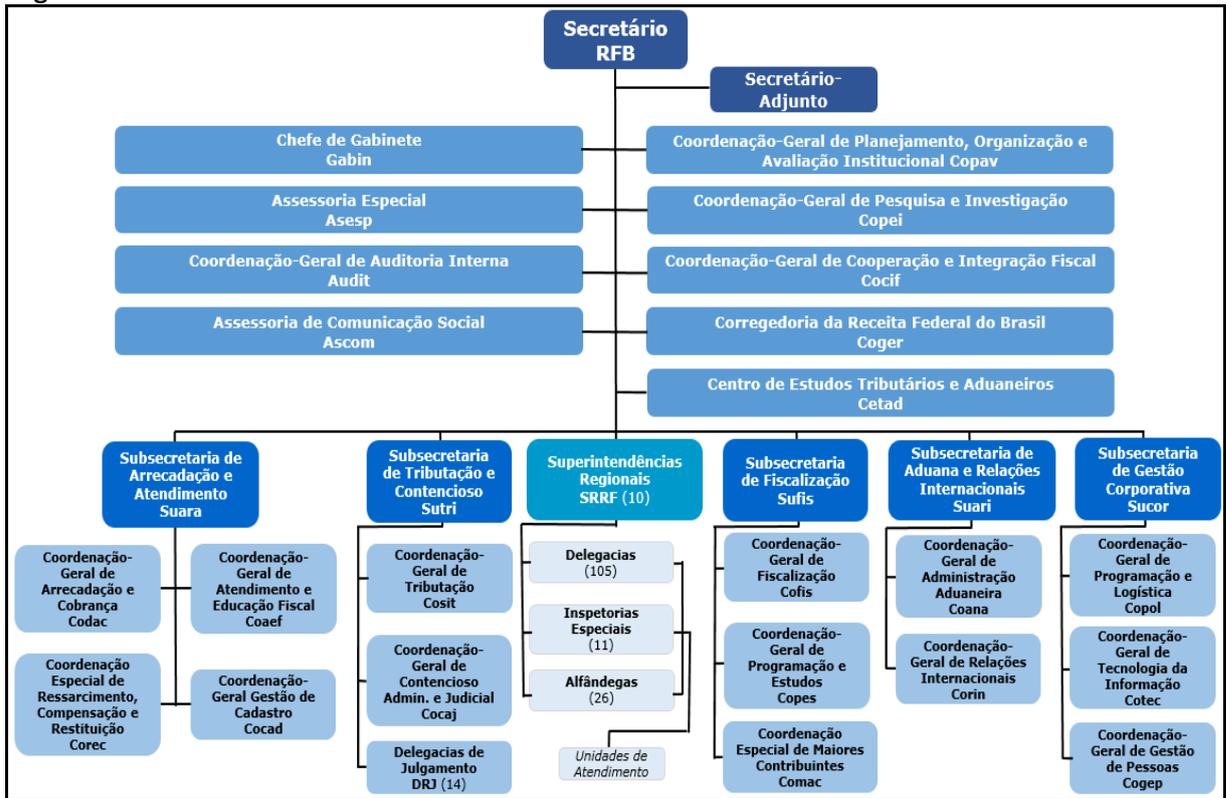
Fonte: Elaboração própria a partir de Ratti (1997).

As aduanas se destacam entre os diversos órgãos dos Estados que interferem nas operações de comércio exterior, fiscalizando e verificando as informações prestadas pelos operadores do comércio exterior, garantindo conformidade com as normas estabelecidas, e se as mercadorias comercializadas e documentos relativos à operação estão de acordo com as informações apresentadas.

As alfândegas de modo geral estão inseridas na administração tributária, porém separadas das repartições fiscais de rendas internas na visão mundial. No Brasil isso não é totalmente possível por razões administrativas e geográficas, pois a escassez de recursos humanos, a extensão das fronteiras e do litoral e entre outros fatores forçam a um absoluto aproveitamento das repartições disponíveis, de maneira que haja uma interpenetração de atribuições, essas repartições foram inseridas com a função de coordenação e planejamento das atividades aduaneiras e, sobretudo, de repressão ao contrabando (BRASIL. RECEITA FEDERAL, 2017).

Na Figura 5 fica ilustrado o organograma da estrutura da Receita Federal no Brasil.

Figura 5 - Estrutura da Receita Federal no Brasil.



Fonte: Elaborado a partir de Brasil (2017).

No Brasil a estrutura da Receita Federal é composta por unidades centrais e unidades descentralizadas, que estão espalhadas por todo território nacional que corresponde a uma área de 8,5 milhões de quilômetros quadrados. As Alfândegas correspondem à Superintendência Regional da Receita Federal.

2.3 LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Segundo Carvalho (2009), logística é o processo de planejar, executar a atividade, programar e controlar o fluxo de produtos da origem ao ponto de consumo de maneira eficiente, atendendo as necessidades dos clientes.

A logística tem o objetivo de apoiar tecnicamente as decisões quanto ao equilíbrio entre os custos totais envolvidos na cadeia logística, conduzindo uma melhoria na produtividade e conseqüentemente no aumento dos lucros. Esses fatores devem ser analisados para que se tenha uma eficiência de fluxos de armazenagem, movimentação e distribuição das mercadorias, e para que os meios de transporte atendam de uma maneira eficiente às operações, podendo identificar o

ponto de equilíbrio entre os custos totais envolvidos. Uma logística precisa possibilita a empresa confiabilidade e velocidade das informações (OLIVEIRA, 2004).

Os principais custos envolvidos na logística internacional de cargas são observados no Quadro 6.

Quadro 6 - Principais custos envolvidos na logística internacional de cargas.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
Custos de Embalagem	Materiais, componentes, controle de qualidade, manutenção.
Custos de Armazenagem	Própria ou terceirizada, nos pontos de origem ou destino, envolvendo o capital investido e na conservação no imóvel, equipamentos e instalações destinadas à armazenagem, impostos e taxas e depreciação.
Custos de Transporte	Envolvendo frota própria ou fretes pagos a terceiros, em qualquer modal, seguros, estoques em trânsito, o conjunto de tarifas portuárias na origem e destino, transbordos realizados, manuseios e mão - de - obra decorrentes, além dos custos de distribuição física local.
Custo Administrativo	Custo relativo à mão-de-obra e encargos somados aos custos relativos a materiais de escritório e sistemas de comunicação e informação.
Custos de Não Qualidade	Envolvendo a prevenção, inspeções, emissão de relatórios, faltas e avarias, refugos ou retrabalhos, atendimentos a reclamações de clientes ou devoluções.

Fonte: Elaboração própria a partir de Oliveira (2004, p. 60).

O transporte é o elemento mais visível da cadeia logística, diariamente podemos observar o tráfego de caminhões e trens circulando, carregados de mercadorias. Nas empresas a logística torna-se um instrumento de grande importância, para as estratégias empresariais competitivas, reestruturando os procedimentos operacionais, visando todos os esforços para conquista do cliente, onde o preço é confrontado com outras variáveis como qualidade do produto, rapidez no atendimento e serviço oferecidos (RODRIGUES; ROBERTO, 2002).

2.3.1 Logística de Transporte

Atualmente a logística de transporte é fundamental para as empresas e países no contexto mundial da globalização, segundo Keedi (2001), a logística faz a diferença na competitividade das empresas, diferenciando uma das outras. Por mais que os processos sejam relativamente uniformes para as empresas, em virtude das normas nacionais e internacionais, o que as diferencia é a maneira de ação que cada empresa proporciona para obter seus resultados.

A logística de transporte se tornou uma arma poderosa no manuseio da carga, pois a transfere de um ponto ao outro, através dos modais de transportes aliados a diversas outras variáveis como armazenagem, movimentação, tempo,

qualidade, preço, etc. (KEEDI, 2004). O transporte tem um papel fundamental na economia, é um sistema eficiente que gera ganhos, que se pode ser repassado aos consumidores, consiste em uma das atividades mais importantes da logística, é uma atividade responsável pela maior parte dos custos logísticos e cria possibilidades para agregar valor aos produtos (ROCHA; CESAR, 2001).

Nos dias de hoje se transporta tudo para qualquer lugar, o perfil do transporte mudou substancialmente quanto ao de quantidade transportada por unidade de transporte. Faz-se necessário um estudo de todos os percursos, meios de transportes, pontos de transbordo considerando a classificação da mercadoria (SILVA; PORTO, 2003). O Quadro 7 apresenta a classificação das mercadorias para o transporte.

Quadro 7 - Classificação das mercadorias para o transporte.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
Bens de Capital	São maquinários ou equipamentos de produção, mecânicos, elétricos ou eletrônicos, de uso industrial, como geradores, turbinas, centrais de comando, máquinas de tecelagem, etc. São do ramo de carga geral fracionada.
Bens de Consumo	São produtos eletroeletrônicos, como vídeos, televisores, câmeras, eletrodomésticos, produtos de limpeza e alimentação, objetos de decoração, etc. São do ramo de carga geral.
Produtos energéticos	Minérios de ferro e não ferrosos, tais como zinco, cobre, e produtos energéticos como o carvão, petróleo, álcool e gases naturais, etc. São do segmento de graneis.
Produtos agrícolas e agropecuários	São os grãos agrícolas como soja, trigo, milho, e arroz. Inclui a carne, frango, sucos, frutas, etc. São dos ramos dos graneis e carga geral.
Bens de alto valor agregado	Objetos de arte como quadros, esculturas, peças de museu, determinados objetos de decoração, joias, etc.

Fonte: Elaboração própria a partir de Silva e Porto (2003, p.60).

A grande maioria do comércio brasileiro com os países do MERCOSUL está sendo realizado por rodovia, independente da classificação da mercadoria, pois esta é a alternativa mais ágil para a integração do Brasil com seus vizinhos devido a posição geográfica.

No Cone Sul, o MERCOSUL promoveu o aprimoramento da logística e integração física, ou seja, a interligação estratégica das redes de transportes, de telecomunicações em corredores nacionais e internacionais, permitindo a circulação rápida, ágil, eficiente de bens e serviços através do transporte rodoviário, ferroviário e fluvial (LARRAÑAGA; ALFREDO, 2002).

2.3.1.1 Transporte rodoviário

O modal rodoviário é utilizado para o transporte de mercadorias e passageiros por veículos automotores. Esse modal é apropriado para o transporte de mercadorias de alto valor agregado, perecíveis, produtos acabados ou semi-acabados. Seu preço de frete apresenta um valor superior quando comparado ao modal hidroviário e ao ferroviário (BRASIL. MT, 2017).

Segundo Keedi (2008, p. 135) sobre o transporte terrestre:

(...) é praticado de duas maneiras, por estradas de rodagens e vias férreas, sendo eles respectivamente, os transportes rodoviário e ferroviário. Os dois podem ocorrer no mesmo país ou entre dois ou mais países sendo, portanto, nacional e internacional, sendo a sua prioridade o transporte nacional."

O transporte pode ser realizado de maneira individual ou de forma agrupada, chamada de unitilização, geralmente acoplados em pallets e containers, para uma maior agilidade, segurança e redução de custos, utilizados por modernos equipamentos. A contratação do transporte poderá ser realizado para um espaço no veículo ou para o veículo integral (KEEDI, 2008).

A principal característica do transporte rodoviário é sua facilidade de funcionamento, a mercadoria sofre apenas duas operações, a de embarque nas instalações do exportador e a de descarga nas instalações do importador. A probabilidade de risco de manuseio é menor quando comparadas aos demais modais, e há uma redução de custos com a simplificação das embalagens (LUDOVICO, 2013).

No Brasil, este é o modal que mais predomina sobre os demais modais no mercado interno. No entanto, vem sofrendo concorrência com os modais ferroviário, fluvial, marítimo de cabotagem que vem crescendo nos últimos anos (KEEDI, 2008).

Em relação ao mercado internacional, o Brasil tem uma posição geográfica estratégica e em equidade a isto mantém acordos de transporte rodoviário com quase todos os países da América do Sul, principalmente Argentina, Bolívia, Chile, Peru, Paraguai e Uruguai. Estes acordos propõem que veículos e condutores, transitem de um país para outro, com segurança nos territórios internacionais (BRASIL.ANTT, 2017).

Na Figura 6 verificam-se as fronteiras terrestres do Brasil, em KM, com seus países limítrofes.

Figura 6 - Fronteiras terrestres brasileiras.



Fonte: Agência Câmara Notícias (2014).

O Brasil faz fronteira com Uruguai (1068 km), Argentina (1261km) Paraguai (1365km), Bolívia (3423km), Peru (2995Km), Colômbia (1644Km), Venezuela (2200Km), Guiana (1606), Suriname (593Km) e Guiana Francesa (730Km).

São 15 as conexões fronteiriças onde são realizadas as fiscalizações das mercadorias transportadas que saem e ingressam no país no modal rodoviário. No Quadro 8 estão destacadas as principais fronteiras para a conexão com Argentina, Uruguai, Chile, Paraguai e Bolívia (ABTI, 2016).

Quadro 8 - Conexões fronteiriças para cargas que saem e ingressam no Brasil.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
Fronteira Brasil x Argentina	Uruguiana RS/ Paso de Los Libres, São Borja RS/São Tome, Porto Xavier/San Javier, Dionísio Cerqueira/Bernardo Yrigoyen, Porto Meira /Iguazu, Vera Cruz/Panambi, Porto Mauá /Alba Posse.
Fronteira Brasil x Paraguai	Foz do Iguazu/Ciudad Del Lest, Ponta Porã/Pedro Juan Caballero.
Fronteira Brasil x Uruguai	Chui/Chuy, Jaguarão/Rio Branco, Santana do Livramento/Rivera.
Fronteira Brasil x Chile	Uruguiana RS/Paso de Los Libres.
Fronteira Brasil x Bolívia	Corumbá MS/ Puerto Suárez.

Fonte: Elaboração própria a partir de Ludovico (2013, p. 223).

As normas para o transporte de cargas e passageiros foram estabelecidas inicialmente entre Brasil, Argentina e Uruguai, conhecido como Convênio Tripartite, posteriormente em 1977 este documento foi alterado com a inclusão do Chile, Peru, Paraguai e Bolívia, passando a se chamar Convênio do Cone Sul, para operar entre esses países as transportadoras primeiramente necessitam fazer o credenciamento e registro em seus países de origem, para após contestar a autorização para circular nos outros países (LUDOVICO, 2013).

Para os acordos entre os países membros do MERCOSUL, o transporte rodoviário é sem dúvida o mais avançado, pois contém normas técnicas comunitárias, visando atender as crescentes necessidades dos países envolvidos, visando agilidade para os processos aduaneiros e imigratórios (BRASIL.ANTT, 2017).

O número de empresas habilitadas para o transporte rodoviário internacional de cargas é observado no Quadro 9.

Quadro 9 - Empresas habilitadas para o transporte de carga internacional.

ORIGEM	HABILITADAS
Brasileiras	627 transportadoras.
Estrangeiras	1272 transportadoras.

Fonte: ANTT (2015).

Identificamos que as empresas estrangeiras apresentam uma maior participação no transporte internacional de cargas quando comparado às empresas brasileiras, essa classificação é baseada na circulação dentro do território brasileiro.

No Quadro 10 é apresentado o número de empresas brasileiras habilitadas para o transporte rodoviário internacional de cargas.

Quadro 10 - Empresas brasileiras habilitadas para o transporte de carga internacional.

DESTINO	HABILITADAS	
Argentina	424 empresas	34.422 frotas
Bolívia	105 empresas	8.004 frotas
Chile	260 empresas	23.673 frotas
Paraguai	218 empresas	21.339 frotas
Peru	052 empresas	278 frotas
Uruguai	265 empresas	22.618 frotas
Venezuela	013 empresas	1.416 frotas

Fonte: ANTT (2015).

Verificamos um maior número de empresas habilitadas para circular na Argentina, Chile, Paraguai e no Uruguai, sendo que uma mesma empresa e um mesmo veículo podem ser habilitados para mais de um país.

No Quadro 11 é apresentado o número de empresas estrangeiras habilitadas para o transporte rodoviário internacional de cargas no Brasil.

Quadro 11 - Empresas estrangeiras habilitadas para o transporte internacional no Brasil.

ORIGEM	HABILITADAS	
Argentina	551 empresas	20.658 frotas
Bolívia	138 empresas	49.14 frotas
Chile	221 empresas	5.832 frotas
Paraguai	174 empresas	13.032 frotas
Peru	016 empresas	1.210 frotas
Uruguai	170 empresas	3.978 frotas
Venezuela	002 empresas	25 frotas

Fonte: ANTT (2015).

Destacamos uma maior participação de empresas habilitadas oriundas da Argentina, Chile, Paraguai e do Uruguai. Essas empresas estão circulando no Brasil, tendo em vista que uma mesma empresa e um mesmo veículo podem ser habilitados para mais de um país.

2.3.1.2 Características do transporte rodoviário de cargas no Brasil

O transporte rodoviário apresenta uma característica diferenciada dos demais modais por apresentar uma capacidade de tráfico flexível, ou seja, por qualquer via, não se atendo a trajetos fixos, podendo ser prático em seus percursos e essa característica lhe oferece uma vantagem em relação aos demais modais. Sua única limitação é o tamanho e o volume. No entanto, é habilitada para transportar qualquer tipo de mercadoria, principalmente para cargas de alto valor e para cargas perecíveis, devido sua agilidade (KEEDI, 2008).

No Quadro 12 são apresentadas algumas características do transporte rodoviário no Brasil.

Quadro 12 - Característica do transporte rodoviário no Brasil.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
Transporte Rodoviário no Brasil	Apresenta uma maior participação no transporte de cargas quando comparado aos demais modais.
	Utilizado para curtas e médias distâncias
	Capacidade de redução de manuseios, e de ir até onde a carga será embarcada.
	Auxilia os demais modais, que não conseguem conviver sem ele
	Baixo custo inicial de implantação
	Manutenção dos equipamentos alta
	Exigem gastos adicionais com gerenciamento de riscos, problemas em relação à segurança da carga.
	Muito poluente com forte impacto ambiental.
	Maior flexibilidade com grande extensão da malha.
	Controle de velocidade.
	Quando utilizado para grandes distâncias o custo se torna mais alto.
	Baixa capacidade de carga com limitação de volume e peso.
Enfrenta problemas de congestionamento e gastos extras de combustível.	

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2017).

Os preços de frete no modal rodoviário se diferem dos demais modais, sendo em geral de valor único e sem os normais custos gerados nos modais marítimos e aéreos. Seu frete é cotado para coleta da mercadoria no ponto de embarque até a entrega no destino final acordado pelo importador e exportador. O transporte de cargas por esse modal também gera uma cobrança *ad valorem* relativo ao seguro da mercadoria e gerenciamento de riscos, que não está inclusa no frete, sendo seu contrato optativo (KEEDI, 2008).

2.3.1.3 Conhecimento de embarque internacional no modal rodoviário

O conhecimento de carga no transporte rodoviário é denominado Conhecimento de transporte Internacional por Rodovia – *Carta de Porte Internacional para Carretera* (CRT), emitido após o embarque da carga pelo transportador e assinado pelo embarcador. Este documento representa o contrato de transporte firmado pelas partes e ainda serve de recibo de carga entregue e um título de crédito, este é um documento essencial para o resgate da carga (KEEDI, 2008).

O Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC) é um documento especial do transporte rodoviário. Este documento foi introduzido a partir da criação do MERCOSUL, visando à agilidade nos processos alfandegários de fronteiras na conexão terrestre, portanto sendo de uso obrigatório nas viagens internacionais (KEEDI, 2008).

O Documento de Trânsito Aduaneiro (DTA) é um documento opcional utilizado para transferir o despacho da mercadoria de zonas primárias e secundárias, a carga é transportada a uma Estação Aduaneira do Interior (EADI), que junto com os documentos de exportação, é fiscalizada pela Receita Federal, no caso do Brasil, ou pelo órgão responsável em outro país (LUDOVICO, 2013).

O Quadro 13 descreve a malha rodoviária no Brasil.

Quadro 13 - Malha rodoviária brasileira.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
Brasil total	1,7 milhão de quilômetros de estradas
Estradas pavimentadas	12,9% (221.820 quilômetros)
Estradas não pavimentadas	79,5% (1.363,740 quilômetros)
Estradas planejadas	7,5% (128.904 quilômetros)
Rodovias estaduais	14,8% (255.040 quilômetros)
Rodovias municipais	78,11% (1.339,26 quilômetros)
Rodovias federais	7% (119.936 quilômetros)
Rodovias pavimentadas em obras	13.830 quilômetros
Rodovias duplicadas	9.522 quilômetros
Rodovias simples	192.569 quilômetros

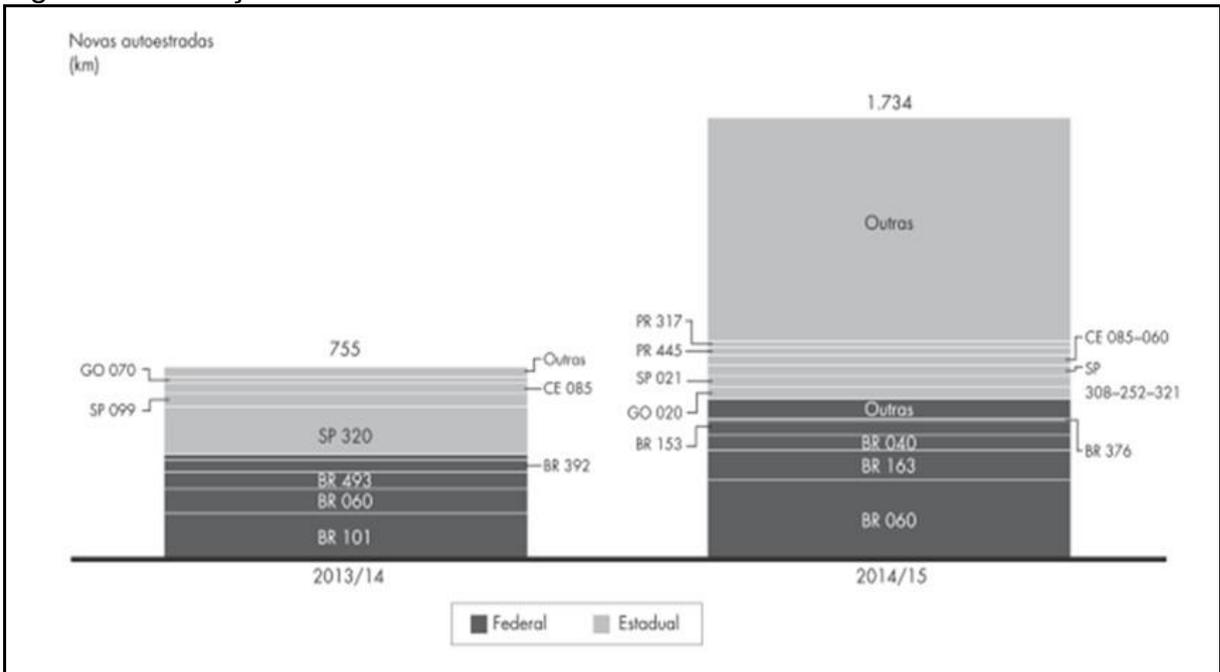
Fonte: Elaboração própria com base nos dados do BRASIL.MT,2015.

A malha rodoviária brasileira corresponde a 1,7 milhão de quilômetros de estrada, sendo que apenas 12,9% dessas estradas são pavimentadas e 79,5% de estradas não pavimentadas (BRASIL. MT, 2015).

Desde 2013, o Brasil vem expandindo sua rede de rodovias em quase 30%, sendo que desde então quase três mil quilômetros de vias entraram em funcionamento, tanto nas rodovias sobre administração federal quanto nas rodovias estaduais. Hoje o país conta com uma malha de mais de 1,3 mil quilômetros em duplicação ou em construção. Nos últimos anos foram inaugurados mais de 2500 km de rodovias (MARTINS; LOURENÇO; OLIVER, 2016).

A Figura 7 apresenta a evolução dessa malha rodoviária.

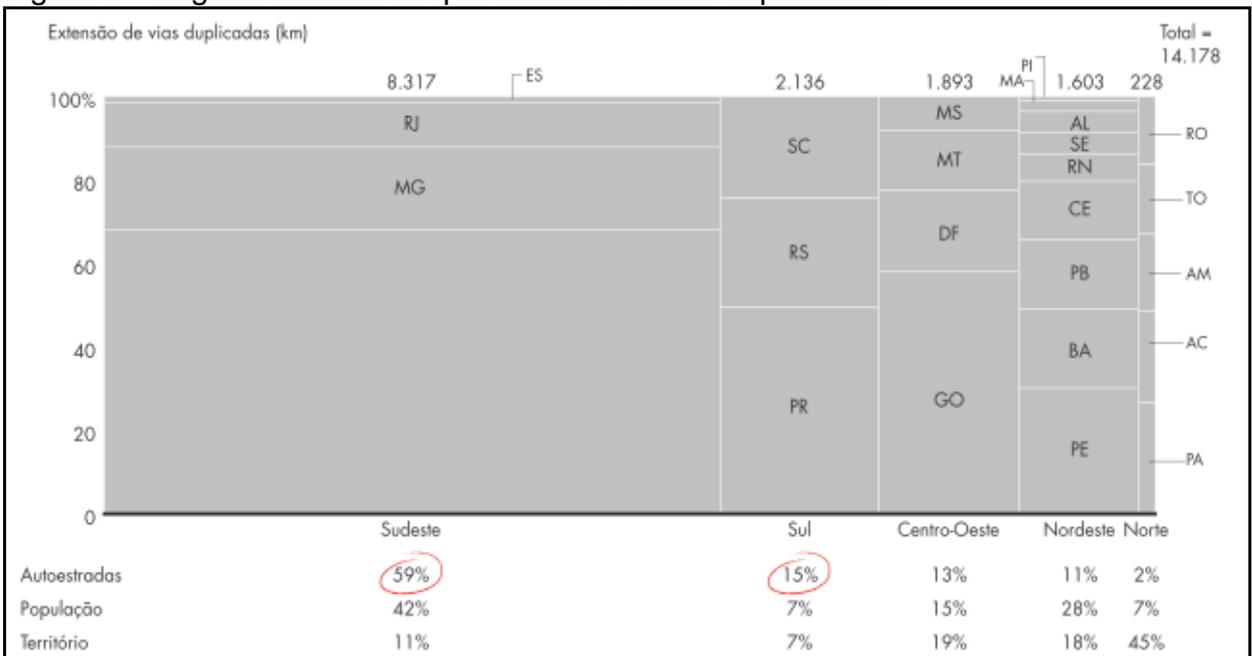
Figura 7 - Evolução da malha rodoviária entre 2013 a 2015.



Fonte: Bain & Company (2016).

Atualmente as rodovias brasileiras têm aproximadamente 14 mil quilômetros de extensão, graças às melhorias e investidas governamentais. Algumas regiões receberam uma extensão de vias, através da duplicação dos trechos. Por meio da Figura 8 identificamos essas regiões.

Figura 8 - Regiões brasileiras que tiveram trechos duplicados.



Fonte: Bain & Company (2016).

As extensões ocorridas nessas rodovias estão dispersas pelo território brasileiro, sem ter conexão com o restante da malha, o único que esta conectada é o de São Paulo com ligações ao Rio de Janeiro e as capitais do Sul do Brasil, e Belo Horizonte e Brasília passando por Goiânia (MARTINS, LOURENÇO, OLIVER; 2016).

A malha rodoviária da região Sul e Sudeste do país, são as rodovias que mais obtiveram duplicações, devido ao volume de veículos que circulam no sentido Sul ao Norte do país. Por essas rodovias estavam registrados o maior de índice de acidentes, como por exemplo, a rodovia Federal BR101 (BAIN & COMPANY, 2016).

2.3.1.3 Tipos de equipamentos no transporte internacional de carga

Para cada mercadoria destinada ao transporte rodoviário, é necessário um tipo especial de equipamento, conforme Quadro 14. Os principais veículos utilizados nos transportes de cargas são os caminhões, que variam de dois até três eixos e as carretas que são adequadas para mercadorias mais pesadas, podendo variar de três a mais eixos (FLAVIO, 2015).

Quadro 14 - Tipos de equipamentos para o transporte rodoviário.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
Caminhões	São veículos fixos, monoblocos, são constituídos em uma única parte que traz a cabine junto com o motor e a unidade de carga (carroceria). Pode variar o tamanho e a capacidade de tração, chegando a transportar até 23 toneladas.
Carretas	São veículos articulados, que possuem unidades de tração denominadas cavalo mecânico juntos ao eixo quinta roda, e de cargas separadas denominadas semi-reboques, sendo que estes semi-reboques podem ser baús, <i>siders</i> , carga seca, <i>cegonheiros</i> , tanques e plataformas.
Chassis	São carretas de plataforma que servem para o transporte de containers de 20'SD e 40'SD.
Bi-trens	São veículos articulados, compostos de dois semirreboques. Podendo suportar até 40 tons.
Treminhões	São veículos articulados, compostos de um semi-reboque e um reboque. Podendo suportar até 50 tons. Em alguns casos ele pode até dois containers de 20' SD simultaneamente.

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2017).

2.3.3 Seguros de cargas nacionais e internacionais

Para o transporte de mercadorias no comércio internacional, os exportadores ou importadores podem optar pela contratação do seguro para suas mercadorias. Este seguro é destinado ao proprietário (vendedor) de mercadorias transportadas em seus veículos, e ou entregues a terceiros (autônomos ou

transportadores), para o transporte terrestre, aéreo e aquaviário no território nacional, podendo cobrir perdas ou danos sofridos pela mercadoria transportada decorrentes de qualquer tipo de incidente que a mercadoria poderá sofrer (BRASIL. GUIA DO TRC, 2015).

O seguro também é destinado ao importador e exportador, para mercadorias transportadas do Brasil para o exterior ou vice-versa, utilizado para todos os modais, na apólice estará a condição de venda acordada entre o importador e o exportador, podendo ser seguradas o valor FOB, o frete, as despesas diversas, os lucros esperados e os impostos (BRASIL. GUIA DO TRC, 2015).

Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas (RCTRC) é destinado ao transportador rodoviário, e mandatário por lei, assegura perdas ou danos sofridos pelos bens ou mercadorias, desde que sejam decorrentes de acidentes com o veículo transportador, para casos de colisão, capotagem, abalroamento, tombamento, incêndio ou explosão, assegurando também incêndio ou explosão nos depósitos, armazéns ou pátios usados pelo segurado (BRASIL. GUIA DO TRC, 2015).

Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Cargas (RCF/DC) é um seguro opcional, destinado ao transportador rodoviário, este só poderá ser contratado em conjunto com o RCTRC. Este seguro cobre o desaparecimento da carga, juntamente com o veículo transportador, em casos de estelionato, furto, extorsão simples ou mediante sequestro, roubo no depósito do transportador ou em trânsito (BRASIL. GUIA DO TRC, 2015).

Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga em Viagens Internacionais (RCTR/VI) é destinado às empresas que operam como transportadoras no MERCOSUL, desde que contenham autorização das autoridades competentes para operar no transporte internacional, este seguro poderá ser uma extensão aos seguros de RCTRC e RCFDC (BRASIL. GUIA DO TRC, 2015).

O segurado tem a opção de contratar a “Cláusula de Outorga de Poderes”, a qual autoriza a contratação do seguro em moeda estrangeira, com o pagamento em Reais (BRASIL. GUIA DO TRC, 2015).

Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo de Cargas (RCTAC) é destinado a empresas que tenham o alvará do Departamento de Aviação Civil (DAC) para atuar como transportadora aérea, e que tenham o trajeto rodoviário

e aéreo sob sua responsabilidade. Ele garante os danos causados às mercadorias de terceiros em transporte, desde que sejam decorrentes de culpa do segurado transportador (BRASIL. GUIA DO TRC, 2015).

2.4 GLOBALIZAÇÃO E REGIONALIZAÇÃO

A partir da revolução comercial industrial, o comércio assumiu um papel fundamental na expansão da economia internacional, ou seja, as trocas comerciais entre os países alcançaram um progressivo crescimento desde a metade do Século XX (DAINEZ et al, 2006).

Essa explosão do mercado internacional foi resultado da busca de empresas por novos mercados, induzindo a intensificação dos meios produtivos existentes e o conseqüentemente o aumento do fluxo de cargas no contexto mundial, no entanto essa atitude provocou uma ampliação no mercado consumidor e no crescimento do número de fornecedores de insumos e matérias primas, além de abrir as portas para novos produtos e atividades econômicas (ROCHA, 2001).

A globalização teve seu ponto de partida após a Segunda Guerra Mundial, pois desde então surgiu uma noção de economia mundial. Na década de 50, a maior parte das moedas europeias se tornou conversíveis, e resultou em um nível de internacionalização nunca visto antes, a qual iriam se consolidar ainda mais com a desregulamentação dos mercados financeiros, e com o avanço tecnológico que proporcionou uma considerável redução no custo e tempo das informações (MARQUES, 1999).

Segundo Adolfo (2001), globalização refere-se aos processos atuantes em escala global, que ultrapassem fronteiras nacionais, integrando e conectando comunidades e organizações em novas combinações de espaço e tempo, tornando o mundo mais interconectado, o que antes era um fator individual em que as novas ideias demoravam a difundir no contexto global, com esse novo cenário se tornou muito rápido o discernimento da informação.

O avanço da tecnologia e da comunicação, aliados as aberturas econômicas dos países proporcionou um avanço para humanidade. A criação do container teve grande importância para a globalização, pois deu um impulso no comércio exterior (KEEDI, 2008).

Para Keedi (2001, pág. 50) “Sem a globalização o processo logístico não teria nenhum sentido”. O mundo em geral se tornou um, podendo transportar cargas para qualquer lugar do mundo, o avanço da tecnologia impulsionou esse movimento e fortaleceu o comércio internacional, nos dias de hoje a maioria dos países conseguem se beneficiar através das trocas de produtos e serviços, aprimorando sua tecnologia e melhorando a qualidade de vida da sua população.

Em uma visão mundial, as economias e as sociedades estão se tornando cada vez mais integradas, isso tudo é resultado da redução de custos no transporte, redução das barreiras comerciais, propagação de ideias, fluxos crescentes de capital, migrações mais intensificadas (BANCO MUNDIAL, 2003).

2.4.1 O Mercado Comum do Sul

O MERCOSUL foi criado em 26 de março de 1991, com a assinatura do Tratado de Assunção no Paraguai, pelos presidentes do Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. O objetivo era a implementação de um mercado comum, com livre circulação de bens e serviços, trabalhos e capitais, por meio de redução de barreiras tarifárias e não tarifárias (BRASIL. IBGE, 2017).

Segundo Silva (1999, p. 27) sobre o Tratado de Assunção:

(...) contém de forma explícita princípios que dão fundamentos ao seu conteúdo filosófico, quais sejam: gradualidade, flexibilidade, equilíbrio, consumo, adesão, compromisso, reciprocidade e equidade, que são os meios pelos quais os países obtendo o resultado do Mercado Comum do Sul.

Em dezembro de 1994, através da assinatura do Protocolo de Ouro Preto, o MERCOSUL estabeleceu os fundamentos da sua estrutura institucional para iniciar as dinâmicas dos trabalhos nos órgãos do Bloco, definindo a presidência do Conselho do Mercado Comum (CMC) responsável pela tomada de decisão e cumprimento do Tratado. O MERCOSUL é composto pelos Estados Partes, denominados fundadores e os signatários do tratado, e os Estados Associados, Chile, Equador, Colômbia, Guiana, Peru, Suriname (MERCOSUL, 2017).

Atualmente os países membros participantes do MERCOSUL são compostos pelo Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai, Venezuela (IBGE, 2017).

O Brasil possui uma maior extensão territorial quando comparado aos demais integrantes do bloco, sendo que juntos possuem aproximadamente

14.869.775 km² de superfície com mais de 295 bilhões de habitantes, por meio da Figura 9 visualizamos os países participantes do MERCOSUL.

Figura 9 - Países participantes do MERCOSUL.

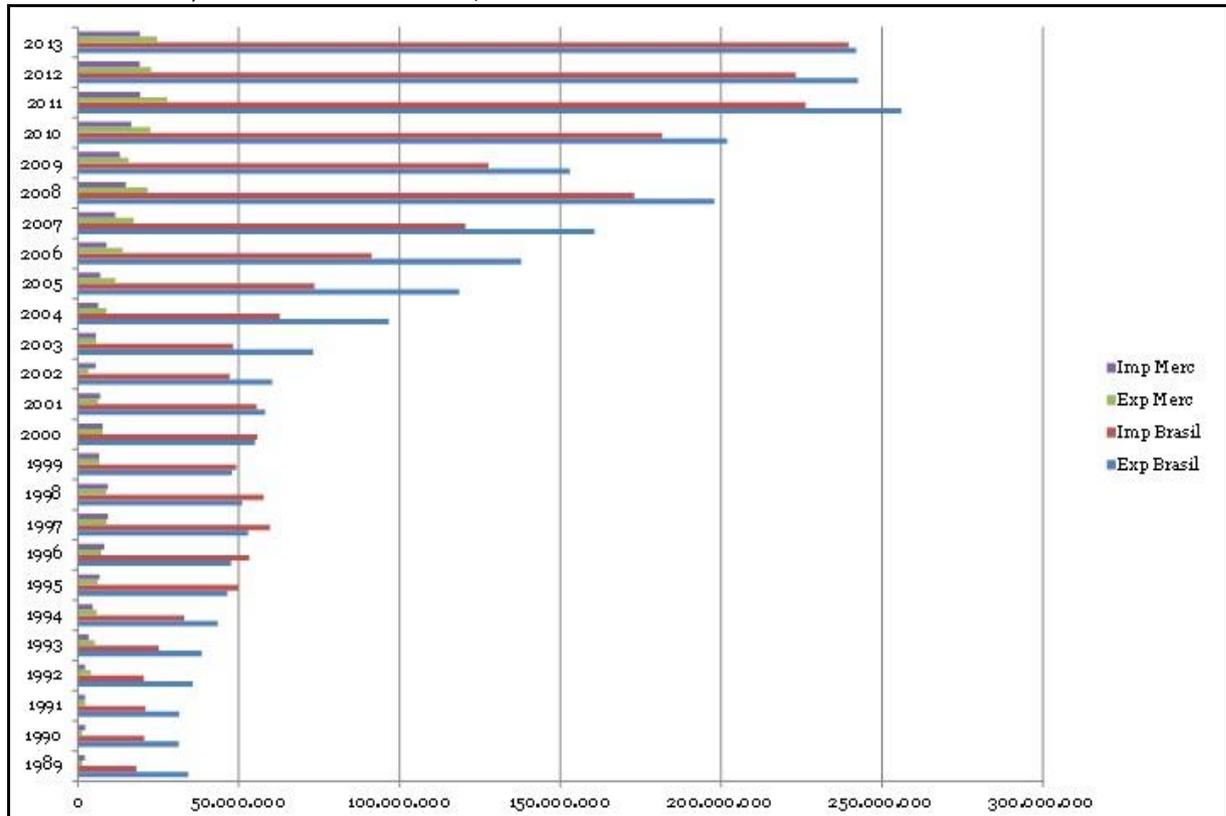


Fonte: Portal da Secretaria do MERCOSUL (2017).

Segundo Silva (1999), nos primeiros dez anos, os resultados alcançados foram bastante significativos, o comércio entre o Brasil e a Argentina se multiplicou. Através do Tratado de Assunção foi eliminada a maioria das tarifas aplicadas ao comércio internacional, resultando no aumento de empresas multinacionais nas regiões.

A importância do MERCOSUL na balança comercial brasileira desde sua criação é observado na Figura 10.

Figura 10 - Balança comercial brasileira, com destaque para o comércio com o MERCOSUL, 1989 a 2013 – US\$ bilhões FOB.



Fonte: Elaborado com base nos dados de MDIC (2014).

No Quadro 15 estão relacionados os principais produtos exportados e importados durante o ano de 2016.

Quadro 15 - Principais produtos exportados e importados no MERCOSUL.

PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS (JAN-FEV 2016)	PRINCIPAIS PRODUTOS IMPORTADOS (JAN-FEV 2016)
1. Automóveis com motor explosão, 1500<cm3<=3000, até 6 passageiros	1. Outros veículos automóveis com motor diesel, para carga menor ou igual a 5 ton.
2. Óleos brutos de petróleo	2. Outros trigos e misturas de trigo com centeio, exceto para sementeiras.
3. Automóveis com motor explosão, 1000<cm3<=1500, até seis passageiros.	3. Malte não torrado, inteiro ou partido.
4. Outros veículos automóveis com motor explosão, carga <= 5 t	4. Automóveis com motor explosão, 1500<cm3<=3000, até 6 passageiros
5. Chassis com motor diesel e cabine, 5t<carga<=20t	5. Outros alhos frescos ou refrigerados.
6. Tratores rodoviários semirreboques	6. Automóveis com motor diesel, cm3>2500, superior a 6 passageiros.
7. Chassi com motor para veículos automóveis transporte de pessoas >=10	7. Outras caixas de marchas.
8. Outros pneus novos para ônibus ou caminhões	8. Batatas preparadas ou conservadas, congeladas.
9. Alumina Calcinada	9. Soja, mesmo triturada, exceto para sementeira.
10. Adubos ou fertilizantes com nitrogênio, fosforo e potássio	10. Carnes desossadas de bovino, frescas ou refrigeradas.

Fonte: ABTI (2016).

Estão em destaque para os produtos exportados os automóveis com motor explosão, óleos brutos de petróleo, chassis com motor diesel e cabine, tratores rodoviários semirreboques, pneus novos para ônibus e caminhões, adubos ou fertilizantes com nitrogênio, fósforo e potássio. Para Importação estão em destaque veículos automóveis com motor diesel, trigos, malte não torrado, automóveis com motor explosão, alhos frescos ou refrigerados, caixas para marchas, batatas preparadas ou conservadas, soja, carnes.

Mesmo enfrentando dificuldades ao longo de sua trajetória, o MERCOSUL promoveu a criação da Zona de Paz e a cooperação no Cone Sul, para a política externa brasileira o MERCOSUL conseguiu articular um espaço de respeito nos fóruns multilaterais e bilaterais, fomentando o envolvimento com diferentes blocos e países (ABTI, 2016).

As questões de transporte no MERCOSUL são discutidas em reuniões anuais, conhecida como SGT-5, nesses encontros são verificados temas como transporte de produtos perigosos, multas, seguros, identificação eletrônica de veículos, pesos e dimensões por veículos de transporte por rodovias, estabelecimento de tolerâncias na medição de peso por eixo e peso bruto total nos veículos de transporte de cargas por rodovias. Esses encontros visam à harmonização dos procedimentos do transporte internacional de cargas e passageiros no modal rodoviário, além do adiantamento dos procedimentos em pontos de fronteiras. O Brasil é representado nos encontros pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio de sua Assessoria Técnica Internacional e da Coordenadoria de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (ABTI, 2016).

No próximo capítulo estaremos apresentando os procedimentos metodológicos utilizados nesse estudo.

3 PROCEDIMENTOS METODOLOGICOS

Toda pesquisa é elaborada com base em um objeto definido, com determinada importância, para que se justifique a realização do mesmo. Os métodos são diferentes processos necessários para alcançar um fim ou um resultado. Este método deverá ser real, pois ele depende fundamentalmente do objeto da pesquisa (BERVIAN; CERVO; SILVA, 2012).

Segundo Vianna (2001, p. 95) sobre metodologia:

(...)definição da metodologia que orientara o caminhar da sua pesquisa é fundamental para que ela possa alcançar a qualidade esperada. A metodologia pode ser entendida como a ciência e a arte do como desencadear ações de forma a atingir os objetivos propostos para as ações que devem ser definidas com pertinência, objetividade e fidedignidade.

Os objetivos devem ser expressos de uma forma clara, evitando possíveis desvios, para alcançar os objetivos de uma maneira simples, com facilidade de compreensão (ROJA , 2001).

Para Bervian et al (2012, pág. 60) “o interesse e a curiosidade do homem pelo saber levam-no a investigar a realidade sob os mais diversificados aspectos e dimensões.” Com o objetivo de examinar as conexões do comércio internacional do Brasil com os países limítrofes, com a utilização do modal rodoviário, enfatizando os países membros do MERCOSUL, a acadêmica detectou a necessidade de utilizar os meios de investigação descritiva e explicativa.

Segundo Barros e Leheld (2007), “a pesquisa se constitui num ato dinâmico de questionamento, indagação e aprofundamento consciente na tentativa de desvelamento de determinados objetos”.

Neste contexto, a metodologia utilizada para o desenvolvimento do presente trabalho, é o procedimento cultivado para a coleta dos dados, mensuração e análise de dados, de acordo com o método científico. Sendo assim, o presente capítulo apresenta o delineamento da pesquisa, definição da área ou população-alvo, plano de coleta de dados, o plano de análise de dados e, por fim, a síntese dos procedimentos metodológicos. Este estudo procura analisar o conhecimento científico sobre o tema escolhido pela acadêmica.

3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

Com os métodos escolhidos e definidos, almeja-se atingir os objetivos desta pesquisa, obtendo uma ligação dos dados e a visualização dos resultados encontrados na conclusão deste trabalho.

Em geral as pesquisas podem ser classificadas em exploratórias, descritivas e explicativas. A pesquisa descritiva tem como objetivo fundamental descrever determinada característica de uma população ou um fenômeno (GIL, 2007).

Em síntese, a pesquisa descritiva trabalha sobre dados ou fatos adquiridos da própria realidade, a coleta de dados aparece como uma das tarefas peculiares da pesquisa descritiva. Para viabilizar esta operação é utilizada como principal instrumento, a observação, a entrevista, o questionário e o formulário.

O presente estudo contempla as características da pesquisa descritiva e explicativa quanto aos meios de investigação, as informações relevantes às conexões do comércio internacional do Brasil com os países limítrofes, com a utilização do modal rodoviário, enfatizando os países membros do MERCOSUL serão levantadas e analisadas.

A pesquisa explicativa tem como finalidade aprofundar determinado assunto, para Gil (2007), as pesquisas explicativas tentam explicar o motivo dos fatores que determinam ou que contribuem para a ocorrência dos fatores estudados.

O estudo em questão estará esclarecendo a maneira em que o comércio internacional do Brasil com os países vizinhos é atendido através do modal rodoviário, enfatizando os países-membros do MERCOSUL. Poderá ser compreendido através dos resultados obtidos na pesquisa mais detalhada, como será realizado na análise bibliográfica e nas pesquisas de campo.

Segundo Gil (2007), o procedimento adotado para a coleta de dados é definido em dois grupos: fontes de papel e as fontes fornecidas por pessoas. Para as fontes em papéis estão às pesquisas bibliográficas e a documental, e para as fontes fornecidas por pessoas estão à pesquisa experimental, *ex-post facto*, levantamento e o estudo de caso.

Com enfoque aos meios de investigação, o presente estudo se caracteriza como uma pesquisa bibliográfica, pois estará abordando assuntos em materiais já elaborados por órgãos governamentais e livros, por autores que realizaram estudos mais profundos a respeito do transporte rodoviário e sua

abrangência, através de consultas a trabalhos de natureza teórica e resultados obtidos por outros pesquisadores.

Todo conhecimento humano pode ser encontrado em livros ou em outros impressos que se encontram disponíveis nas bibliotecas ou na internet. A pesquisa bibliográfica tem como objetivo encontrar respostas às questões formuladas, e o recurso é a consulta dos documentos bibliográficos (BERVIAM, CERVO; 2005).

Desta forma, o Quadro 16 apresenta as principais fontes bibliográficas utilizadas na pesquisa.

Quadro 16 - Fontes bibliográficas da pesquisa.

ASSUNTO	AUTORES	TEMA ABORDADO
Conceitos do Comércio Internacional	Foschete (2001); Werneck (2001)	Comércio Exterior e Despacho Aduaneiro
Globalização e Regionalização	Rocha (2008); Behrends (2002); Marques (1999); Keedi (2005)	Logística de Transporte Internacional
Barreiras e Protecionismo	Prazeres (2003); Barral (2002); Oliveira (2002);	O Livre Comércio e a Política Comercial Brasileira
Operações do Comércio Exterior	Marques (1999)	Comércio Exterior
Logística Internacional	Oliveira (2004); Keedi (2004)	Logística de Transporte Internacional
MERCOSUL	MERCOSUL	Aspectos gerais do Mercado Comum do Sul
Harmonização e Classificação fiscal das mercadorias	Behrends (2002)	Comércio Exterior
Transporte Rodoviário	ANTT (2016)	Transporte Rodoviário de Cargas
Aduanas	Receita Federal	Controle Aduaneiro
Metodologia científica	Gil (2007); Berviam e Cervo (2005)	Metodologia científica

Fonte: Elaborado pela pesquisadora (2017).

Para compreender o papel do transporte rodoviário no comércio internacional e levantar a legislação normativa do transporte rodoviário nacional, a acadêmica analisou documentos e dados de órgãos governamentais, caracterizado como pesquisa documental.

Segundo Gil (2007) a pesquisa documental se assemelha muito a pesquisa bibliográfica, sendo que a diferença está apenas na natureza das fontes. A pesquisa documental é elaborada através de documentos.

Para compreender e identificar a infraestrutura rodoviária e os pontos de conexões internacional do Brasil com seus países vizinhos foi aplicada uma pesquisa de campo através de um questionário enviado para transportadoras de

cargas rodoviárias internacionais e os despachantes aduaneiros que atuam em fronteiras de conexão do Brasil com seus países vizinhos.

Segundo Berviam e Cervo (2005), o questionário é a maneira mais utilizada para coletar dados, pois é possível compreender com melhor exatidão o que se deseja. Sendo que este poderá ser enviado por correio, entregue ao correspondente ou aplicado por elementos preparados e selecionados pelo pesquisador. No estudo, o meio utilizado foi através de e-mail direcionado aos participantes da amostragem, que foram selecionados por acessibilidade.

3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E POPULAÇÃO ALVO

População-alvo é um grupo de pessoas ou empresas que se deixam entrevistar para um propósito específico do estudo, sendo que dependendo do tamanho da população ou tempo, o custo da pesquisa, ou a capacidade do processamento de dados, será necessário reduzir uma parcela dessa população para investigar em vez de se utilizar o total delas, esse aspecto é conhecido com amostragem (ROESCH, 1999).

Segundo Creswell (2007, p. 189) o papel do pesquisador:

(...) incluem estabelecer as fronteiras para estudo, coletar informações através de observações e entrevistas desestruturadas (ou semi-estruturadas), documentos e materiais visuais, bem como estabelecer o protocolo para registrar informações.

O presente estudo utilizou diversas bibliografias, dentre elas, livros, artigos das bases de dados e páginas da *web* de órgãos oficiais. O levantamento de dados para análise do comércio internacional brasileiro foi desenvolvido com dados pesquisados nas bases de dados do Ministério Desenvolvimento Indústria e Comércio (MDIC) e do Ministério do Transporte Terrestre (MT). A população-alvo desse trabalho são transportadoras internacionais e despachantes aduaneiros que atuam nas aduanas brasileiras e fazem divisa com países que são membros do MERCOSUL.

A área alvo desse estudo foram todas as fontes bibliográficas e documentais que atingem o universo desta pesquisa, livros e pesquisas *online* em *websites* governamentais e não governamentais. Segundo Goode e Hatt (1979), observar um fenômeno que envolve uma massa tão grande de dados por uma forma

menor e completa é uma maneira mais rápida e menos aborrecida. Diante disso, a amostra possibilita um trabalho científico mais apropriado e essencial.

Desta maneira, para o presente estudo, foi utilizada uma entrevista com auxílio de um roteiro semiestruturado para compreensão do funcionamento das aduanas terrestres e a maneira como o comércio internacional é atendido através do modal rodoviário. As entrevistas foram aplicadas a 12 (doze) transportadoras rodoviárias que atuam nas rotas do MERCOSUL e a 7 (sete) despachantes aduaneiros que operam nas aduanas de conexão do Brasil com os países-membros deste acordo.

Para Roesch (1999), nem sempre será possível conseguir uma amostra representativa que possua as mesmas características da população em menor número, e a não representativa, nenhuma conclusão a rigor poderá ser estendida à população como um todo. Segundo Lakatos e Marconi (2008), a principal característica da amostragem não probabilística é que não fazendo uso de formas aleatórias de seleção, ficará impossível a aplicação de fórmulas estatísticas para cálculo, não sendo portanto elementos de certos tipos de tratamentos estatísticos. Diante disso, no presente estudo o tipo de amostra será não probabilística e por conveniência, pois será obtida uma amostra na base da conveniência da acadêmica.

3.3 PLANO DE COLETA DOS DADOS

As principais técnicas de coletas de dados são entrevistas, questionários, testes e observação. No plano de coletas de dados da pesquisa, houve a necessidade de esclarecer se os dados coletados foram de origem primária ou secundária. Os dados primários são referentes às informações adquiridas diretamente pelo pesquisador e os dados secundários são informações encontradas em obras prontas por outros autores (ROESCH, 1999).

No que diz respeito aos dados para o presente estudo, as informações são oriundas de dados primários e secundários. Os dados primários foram coletados por meio de uma pesquisa em profundidade, aplicada durante o período de 15 a 26 de maio de 2017, de uma forma estruturada. A pesquisadora utilizou perguntas abertas, direcionadas para 12 transportadoras rodoviárias que atuam nas rotas do MERCOSUL e 7 despachantes aduaneiros que operam nas aduanas de conexão do Brasil com os países-membros deste acordo. Os dados secundários foram

estruturados a partir de fonte documental e bibliográfica, devido à pesquisa requerer dados oficiais e documentos que apresentam dados estatísticos do comércio internacional do Brasil com os países-membros do MERCOSUL.

3.4 PLANOS DE ANÁLISE DOS DADOS

Após a coleta dos dados e a obtenção dos resultados, o passo seguinte foi a interpretação das informações. A análise e a interpretação de dados são duas atividades distintas, a análise é uma tentativa de evidenciar as relações existentes entre o fenômeno estudado. A interpretação é uma atividade intelectual que visa dar um significado mais amplo às respostas a fim de conseguir respostas às suas indagações (MARKONI; LAKATOS, 2008).

Para Goncalves e Meirelles (2004), as pesquisas qualitativas descrevem objetos reais ou abstratos de forma peculiar através de tributos que lhe dão significado, sendo que sua representação geralmente é de linguagem verbal, oral e escrita.

Na pesquisa qualitativa o pesquisador analisa cada situação a partir de dados descritivos, buscando achar relações, causas, efeitos e consequências (VIANNA, 2001).

O presente trabalho foi desenvolvido com o enfoque qualitativo. Para esta projeção foi desenvolvida a coleta de dados de forma qualitativa e a análise foi baseada na pesquisa bibliográfica e documental.

Para Sampieri, Collado e Lucio (2006) a pesquisa com enfoque qualitativo pode se iniciar antes da coleta e análise de dados, durante ou depois, e se fundamenta na natureza da pesquisa para atingir seu principal objetivo. Diante desse fator, a coleta de dados foi desenvolvida com o enfoque qualitativo.

No próximo capítulo serão apresentados os dados coletados por meio da entrevista e análise baseada na pesquisa bibliográfica e documental, objetivo deste estudo.

4 AS CONEXÕES TERRESTRES DO COMÉRCIO INTERNACIONAL DO BRASIL COM OS PAÍSES DO MERCOSUL: UMA ANÁLISE DO MODAL RODOVIÁRIO

O objetivo desse estudo foi examinar as conexões do comércio internacional do Brasil com os países limítrofes, membros do MERCOSUL, por meio da utilização do modal rodoviário. Para atender a esse propósito, foi necessário coletar dados para compreender o funcionamento das aduanas e conhecer de que maneira é atendido o comércio internacional de cargas através do transporte rodoviário e, não menos importante, a identificação do volume de cargas transportadas pelos modais no âmbito do MERCOSUL. Levantaram-se dados através de uma pesquisa aplicada junto às transportadoras rodoviárias internacionais e a despachantes aduaneiros que atuam nas fronteiras de conexão do Brasil com os países-membros do MERCOSUL. Para ter uma melhor compreensão da participação dos demais modais e verificar as principais aduanas terrestres, adquiriram-se informações de sites governamentais como MDIC, ALYCEWEB e ANTT.

Para um melhor entendimento da obtenção de dados da pesquisa de campo em confronto com os objetivos específicos, o Quadro 17 descreve a relação entre ambos.

Quadro 17 - Objetivos específicos versus estrutura da pesquisa.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	ESTRUTURA DA PESQUISA
a) Levantar a infraestrutura rodoviária e os pontos de conexão do Brasil com os países do MERCOSUL;	4.1 Infraestrutura Rodoviária e os pontos de conexão do Brasil com os países limítrofes
b) Descrever o funcionamento das aduanas no âmbito do MERCOSUL;	4.2 Funcionamento das aduanas
c) Identificar os gargalos na utilização do transporte rodoviário internacional no caso do Brasil com o MERCOSUL;	4.3 Transportadora Internacional
d) Examinar e as vantagens na utilização do transporte rodoviário nas operações do comércio do Brasil com o MERCOSUL;	

Fonte: Elaboração própria (2017).

4.1 INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA E OS PONTOS DE CONEXÃO DO BRASIL COM OS PAÍSES DO MERCOSUL

O Tratado de Montevidéu foi quem instituiu a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), consolidado pelo Brasil em 12 de agosto de 1980 e confirmado pelo Congresso Nacional, por meio do Decreto Legislativo nº 66 de 16 de novembro de 1981, prevendo no seu Art. 7º a modalidade de Acordo de Alcance Parcial e considerando que os plenipotenciários do Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e do Uruguai, com base no Tratado de Montevidéu-80, assinaram no dia 1º de janeiro de 1990, em Montevidéu, o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai (ANTT, 2017).

Com o intuito de criar o MERCOSUL, a Argentina, o Brasil, o Paraguai e Uruguai assinaram em 26 de março de 1991 o Tratado de Assunção. O principal objetivo do Tratado de Assunção era a integração dos estados partes através da livre circulação de bens, serviços, fatores produtivos e da consignação de uma Tarifa Externa Comum (TEC), instituindo uma política comercial comum, com a composição de políticas macroeconômicas, setoriais e da harmonização de legislações nas áreas relacionadas (ANTT, 2017).

Atualmente fazem parte do MERCOSUL a Argentina, o Brasil, o Paraguai, o Uruguai e a Venezuela, e os estados associados, a Bolívia, que está em processo de adesão ao MERCOSUL desde 2012, o Chile (desde 1996), o Peru (desde 2003), a Colômbia e o Equador (desde 2004). A Guiana e Suriname tornaram-se estados associados em 2013, sendo assim todos os países da América do Sul fazem parte do MERCOSUL, seja como estados partes, ou seja, como estados associados (BRASIL. MERCOSUL, 2017).

O Quadro 18 mostra a extensão territorial dos membros do MERCOSUL.

Quadro 18 – Países-membros do MERCOSUL.

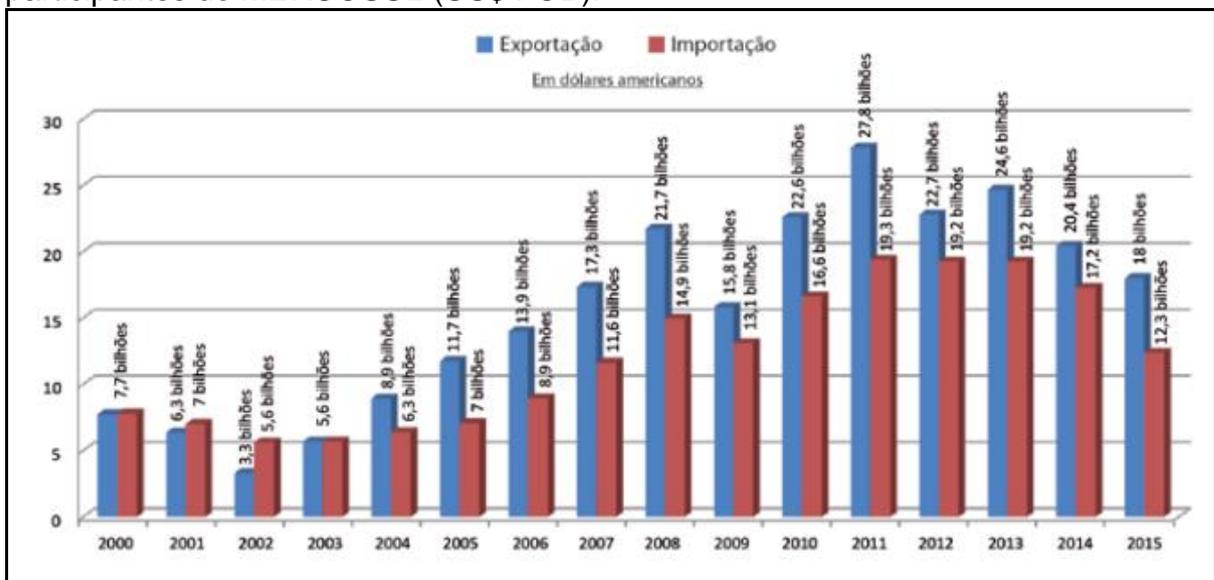
ESTADOS PARTES		EXTENSÃO TERRITÓRIAL
	Argentina	2.791.810 km ²
	Brasil	8.502.728 km ²
	Paraguai	406.750 km ²
	Uruguai	176.220 km ²
	Venezuela	912.050 km ²

Fonte: ABTI (2016).

O MERCOSUL conta com a participação de cinco estados partes, com uma vasta extensão territorial, que responde por 71,8% (12.789.558 km²) do território da América do Sul, correspondendo a cerca de três vezes a área que corresponde ao território da União Europeia (BRASIL. MERCOSUL, 2017).

Para o comércio, esse tratado se multiplicou por mais de doze vezes em duas décadas, saltando de US\$ 7,7 bilhões (2000) para US\$ 27,8 bilhões (2011), conforme mostra a Figura 11.

Figura 11 - Volume de exportação e importação do Brasil com os países participantes do MERCOSUL (US\$ FOB).



Fonte: ABTI (2016).

O MERCOSUL promoveu para o transporte rodoviário de cargas um crescimento e desenvolvimento e isso também contribuiu para as mercadorias, que ganharam produtividade e competitividade. Devido à circunstância geográfica, o modal rodoviário ganhou um papel de destaque nas comercializações do Brasil com os demais países do Cone Sul (ABTI, 2016).

O Brasil faz fronteira terrestre com dez países, sendo estes, Uruguai (1068 km), Argentina (1261 km), Paraguai (1365 km), Bolívia (3423 km), Peru (2995 km), Colômbia (1644 Km), Venezuela (2200Km), Guiana (1606 km), Suriname (593 Km) e Guiana Francesa (730 km).

As fiscalizações das mercadorias transportadas que saem e ingressam no país no modal rodoviário são concretizadas em 15 conexões fronteiriças. Por meio da Figura 12 evidencia-se a movimentação de mercadorias por cada fronteira, durante o período de 2012 a 2015 para os processos de importação.

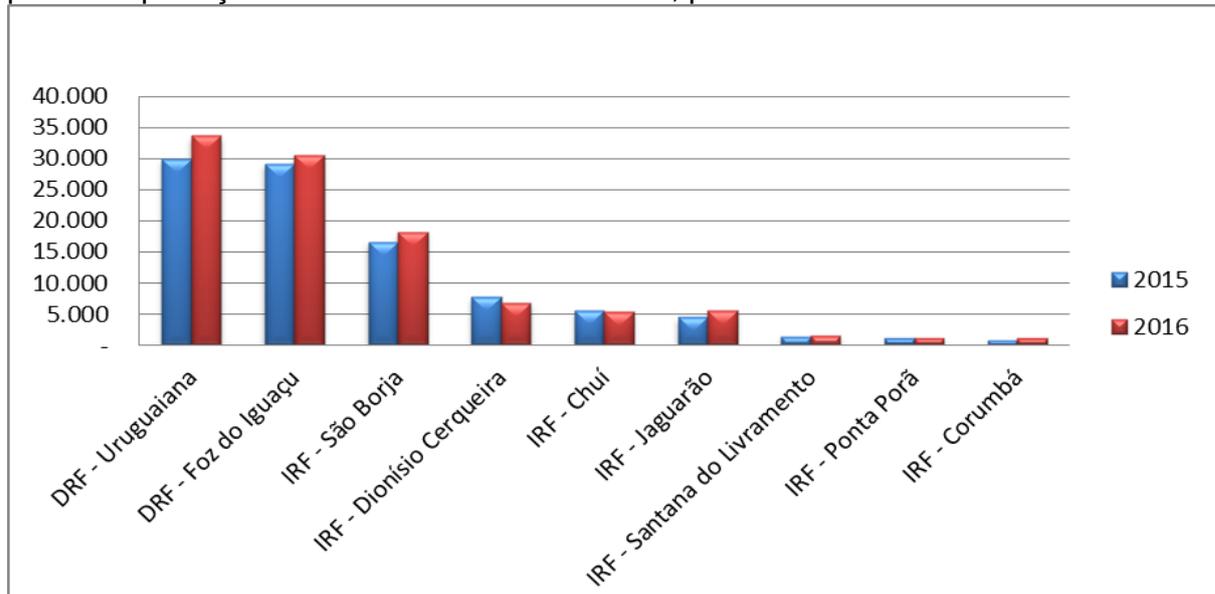
Figura 12 - Aduanas utilizadas no processo de importação para o modal rodoviário de 2012 a 2015, por unidade.

ELEMENTOS	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
DRF - Uruguaiana	39.885	40.165	38.943	29.892	33.723	182.608
DRF - Foz do Iguaçu	29.504	29.433	29.499	29.157	30.644	148.237
IRF - São Borja	22.345	22.464	18.903	16.643	18.229	98.584
IRF - Dionísio Cerqueira	10.595	10.576	8.766	7.821	6.791	44.549
IRF - Chuí	7.121	7.825	7.109	5.562	5.328	32.945
IRF - Jaguarão	4.779	4.811	4.816	4.519	5.523	24.448
IRF - Santana do Livramento	2.300	2.336	2.036	1.437	1.524	9.633
IRF - Corumbá	1.119	1.355	1.054	872	1.081	5.481
IRF - Ponta Porã	677	693	1.034	1.116	1.111	4.631
IRF - Itaquí	825	235	230	193	482	1.965
IRF - Mundo Novo	475	459	472	230	219	1.855
IRF - Santa Helena	372	289	357	235	431	1.684
IRF - Cáceres	298	262	214	251	203	1.228
IRF - Quaraí	314	215	138	81	198	946
IRF - Brasiléia	61	56	407	71	33	628
IRF - Assis Brasil	18	15	434	81	58	606
DRF - Boa Vista	105	76	105	77	112	475
IRF - Pacaraima	172	62	72	78	34	418
IRF - Guajará-Mirim	54	33	21	16	17	141
DRF - Santarém	20	9	9	28	25	91
IRF - Tabatinga	7	-	-	-	-	7

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2017).

Analisando a Figura 12 verifica-se um maior fluxo de importação pelas aduanas brasileiras situadas na cidade de Uruguaiana, Chuí, Santana do Livramento, Jaguarão, no estado do Rio Grande do Sul, Foz do Iguaçu e São Borja, no estado do Paraná, Dionísio Cerqueira, no estado de Santa Catarina e Corumbá, no estado do Mato Grosso do Sul. Para melhor visualização realizou-se um comparativo entre os anos de 2015 a 2016 para as principais aduanas terrestres utilizadas na importação através do transporte rodoviário, representado pela Figura 13.

Figura 13 - Comparativo entre as aduanas mais utilizadas no transporte rodoviário para a importação no Brasil entre 2012 a 2016, por unidade.



Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2017).

A crise econômica mundial nos anos pós 2009 acabou afetando o Cone Sul, mesmo que tardiamente, fazendo com que o comércio entre o Brasil e os demais países do Cone Sul retraísse um pouco no ano de 2015. Com o aumento do dólar, muitas empresas optaram por não importar, resultando assim na diminuição dos processos de importação. Somente a partir de 2016 o Brasil começou a aumentar o seu volume de importações gradativamente, graças à estabilização da moeda americana no período mencionado.

As transportadoras internacionais entrevistadas informaram que a aduana de Uruguaiiana localizada no Rio Grande do Sul, se destaca pelo maior volume de cargas de importação e exportação, graças a sua posição geográfica e por ser um dos maiores portos secos da América Latina.

Na cidade de Uruguaiiana é encontrada a ponte internacional de Uruguaiiana, fazendo a conexão do Brasil com Paso de Los Libres na Província de Corrientes na Argentina, nomeada oficialmente de Ponte Internacional Getúlio Vargas-Agustín Pedro Justo construída sobre o rio Uruguai.

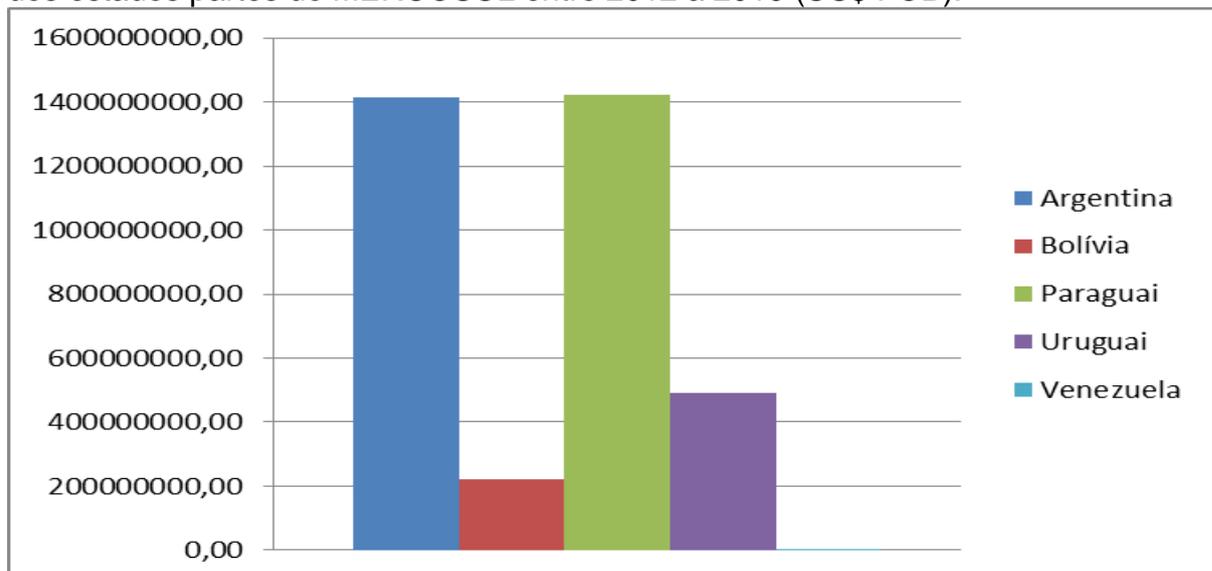
Uruguaiiana é a fronteira terrestre de maior fluxo de mercadorias do MERCOSUL, é onde escoam grande parte da demanda de cargas comercializadas não somente entre o Brasil e a Argentina, mas é a principal fronteira de trânsito para as cargas comercializadas entre Brasil, Chile, Peru e Equador, pois o Chile e o

Equador não dispõem de fronteiras terrestres com o Brasil e o Peru, afirmam os entrevistados.

A fronteira de Foz do Iguaçu, no estado do Paraná, também se destaca pelo volume de cargas operadas no modal rodoviário. Essa aduana é conhecida como uma tríplice fronteira, pois faz fronteira com *Puerto Iguazu* (Argentina) e *Ciudad del Este* (Paraguai), interligando os três países. Segundo o despachante que atua na fronteira de Foz do Iguaçu, além de Uruguiana, Foz do Iguaçu também é considerada um dos maiores portos secos da América Latina, pois comporta um grande fluxo de veículos de exportação e importação. No período da noite são realizadas as operações para liberações de importação de grãos. Os veículos de exportação necessitam adquirir uma senha e aguardar no pátio das transportadoras internacionais até que se consiga uma disponibilidade de espaço físico no pátio do armazém alfandegado, local este sobre controle fiscal da Receita Federal. É necessário aguardar até que sua senha seja chamada para então concluir o ingresso no recinto e receber a liberação para prosseguir.

Esse destaque mencionado para a fronteira de Uruguiana e de Foz do Iguaçu pode ser confirmado através da Figura 14, onde é observado a quantidade de importações para o Brasil operado no modal rodoviário, procedentes dos estados partes do MERCOSUL, ocasionados entre 2012 a 2016.

Figura 14 - Quantidade de importações do Brasil no modal rodoviário, procedentes dos estados partes do MERCOSUL entre 2012 a 2016 (US\$ FOB).



Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2017).

Torna-se visível uma forte participação da Argentina e do Paraguai no fornecimento de mercadorias destinados ao Brasil. Isto ocorre devido à integração do MERCOSUL e à facilidade geográfica, conforme mencionado pelas transportadoras e os despachantes entrevistados. As fronteiras de Uruguaiana-RS, Foz do Iguaçu-PR, São Borja-PR, Dionísio Cerqueira-SC e Chuí-RS, são as mais utilizadas para cargas de importação no modal rodoviário.

A fronteira de São Borja faz conexão com Santo Tomé na Argentina, e a fronteira de Dionísio Cerqueira faz fronteira com Bernardo de Irigoyen também na Argentina. Em ambas as fronteiras circulam apenas mercadorias comercializadas entre Brasil e Argentina.

Na Figura 15 pode-se verificar a movimentação de mercadorias por cada fronteira, durante o período de 2012 a 2015 para os processos de exportação no modal rodoviário.

Figura 15 - Aduanas utilizadas no modal rodoviário para os processos de exportação durante os anos de 2012 a 2016, por unidade.

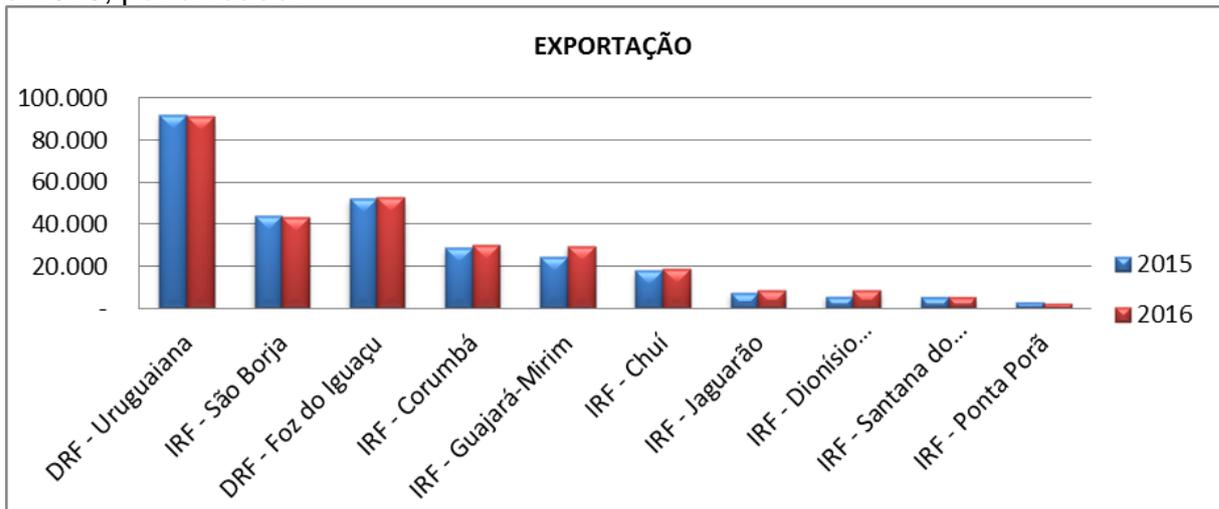
ELEMENTOS	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
DRF - Uruguaiana	93.080	95.720	85.393	92.119	91.387	457.699
IRF - São Borja	63.412	62.931	43.183	43.996	43.108	256.630
DRF - Foz do Iguaçu	43.121	49.660	51.584	52.414	52.624	249.403
IRF - Corumbá	24.334	25.804	27.913	28.611	30.236	136.898
IRF - Guajará-Mirim	19.079	22.269	20.774	24.771	29.729	116.622
IRF - Chuí	20.499	19.310	17.814	17.909	19.008	94.540
IRF - Jaguarão	5.894	6.808	7.038	7.426	8.681	35.847
IRF - Dionísio Cerqueira	6.538	6.674	5.314	5.823	8.898	33.247
IRF - Santana do Livramento	5.025	5.602	5.552	5.215	5.273	26.667
IRF - Ponta Porã	3.907	3.926	3.554	2.944	2.468	16.799
IRF - Brasiléia	1.714	2.401	2.960	3.140	2.846	13.061
DRF - Santarém	1.439	1.361	710	877	824	5.211
IRF - Mundo Novo	563	792	1.049	421	223	3.048
IRF - Itaquí	674	505	444	425	696	2.744
IRF - Pacaraima	483	422	106	187	1.169	2.367
IRF - Assis Brasil	257	479	351	704	467	2.258
IRF - Cáceres	616	554	69	102	183	1.524
IRF - Santa Helena	402	271	292	210	161	1.336
IRF - Quaraí	632	197	147	154	118	1.248
DRF - Boa Vista	141	110	92	65	52	460
IRF - Tabatinga	1	-	1	-	-	2

Fonte: ALICE WEB (2017).

Para as exportações, as principais fronteiras utilizadas são as aduanas de Uruguaiana-RS, São Borja-PR, Foz do Iguaçu-PR, Corumbá-MS, Guajará Mirim-RO, e Chuí-RS.

Para melhor visualização, a Figura 16 faz um comparativo entre os anos de 2012 a 2016 para as principais aduanas utilizadas no processo de exportação.

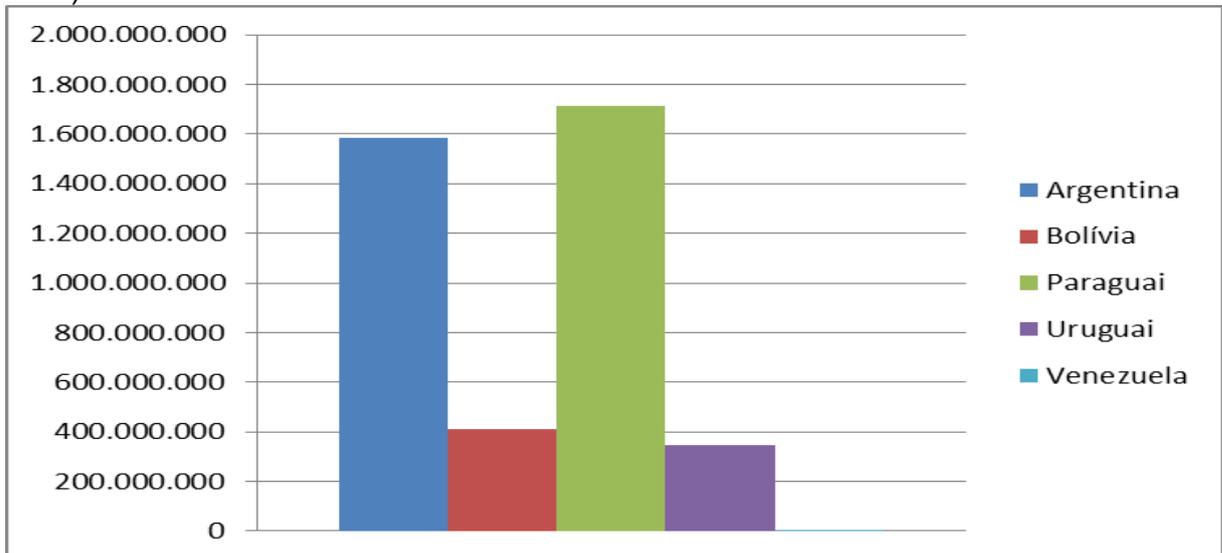
Figura 16 - Comparativo entre as aduanas mais utilizadas na exportação entre 2015 a 2016, por unidade.



Fonte: Elaboração própria a partir de Alice Web (2017).

A valorização do dólar e a queda na economia no mercado nacional impulsionaram as empresas brasileiras a investir nas exportações e isso resultou no *boom* de exportação nos últimos anos, principalmente para os países vizinhos membros do MERCOSUL. Novamente a aduana de Uruguaiana se destaca pelo maior volume de cargas de exportação, devido sua posição geográfica que possibilita as operações de cargas para Argentina, Uruguai, Chile e Peru. Por meio da Figura 17 verificamos a quantidade de exportação do Brasil destinado aos estados partes do MERCOSUL, operado no modal rodoviário entre os anos de 2012 a 2016.

Figura 17 - Volume de exportação realizada do Brasil destinado aos estados partes do MERCOSUL operado no modal rodoviário entre os anos de 2012 a 2016 (US\$ FOB).



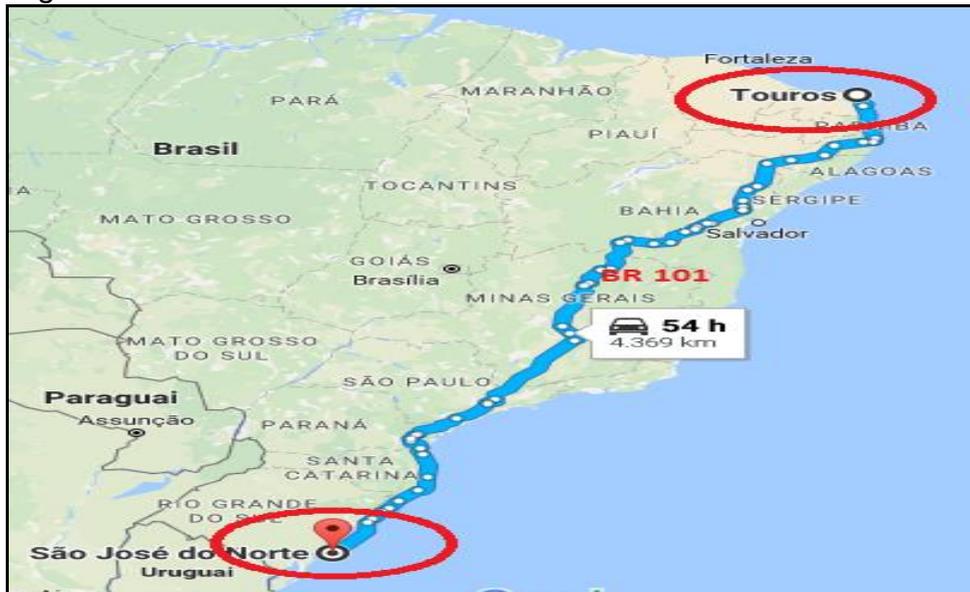
Fonte: Elaboração própria a partir de Alice Web (2017).

Para as operações de exportações brasileiras destinadas aos estados partes do MERCOSUL, dá-se destaque à Argentina, Paraguai, Bolívia e Uruguai. Verifica-se que se difere da importação. As aduanas de São Borja-PR e Corumbá-MS ganham destaque para as exportações de cargas operadas no modal rodoviário. O Brasil exporta mais para a Bolívia do que importa, e a aduana de Corumbá-MS faz a conexão do Brasil com *Puerto Suarez* na Bolívia.

De acordo com os entrevistados, as rodovias federais fundamentais para o escoamento de mercadorias, utilizadas no transporte rodoviário internacional de cargas, são as rodovias BR 101, BR 116, BR 290, BR 285, BR 153, que ligam o Brasil aos seus parceiros no sentido norte e sul e vice-versa. As rodovias BR 101 e a BR 290, são consideradas as rodovias com melhor estado para o tráfico de veículos.

A rodovia brasileira BR 101, tem seu marco inicial na cidade de Touros no estado do Rio Grande do Norte, e finaliza seu trecho no estado do Rio Grande do Sul, na cidade de São Jose do Norte. Por meio da Figura 18 verificamos a rodovia BR 101.

Figura 18 - Rodovia Federal Brasileira BR 101.



Fonte: Google Mapas (2017).

A rodovia federal brasileira BR 101 é uma rodovia longitudinal, correspondendo a uma das rodovias mais extensas do Brasil, com aproximadamente 4369 km de extensão. A BR 101 é considerada uma das mais importantes rodovias federais, pois ela corta todo o Brasil do litoral norte ao sul do país.

A rodovia federal BR 116, é uma rodovia longitudinal que corta o planalto brasileiro do Ceará desde a cidade de Fortaleza até a fronteira de Jaguarão do Rio Grande do Sul com o Uruguai. Por meio da Figura 19 verifica-se o trajeto que corresponde à BR 116.

Figura 19 - Rodovia Federal Brasileira BR 116.

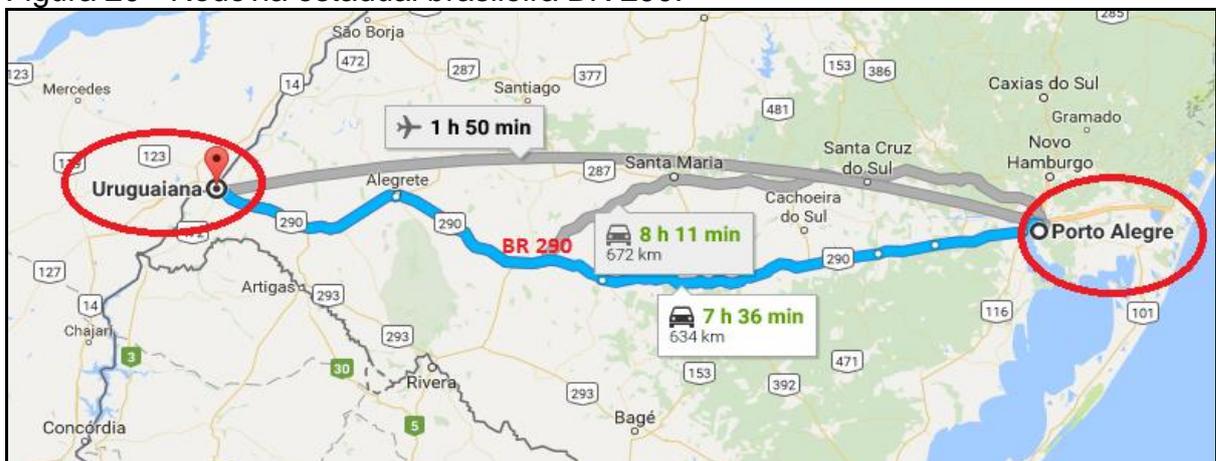


Fonte: Google Mapas (2017).

A rodovia federal BR 116 percorre paralela à rodovia BR 101. Essa rodovia sobrevém por todo o planalto brasileiro e mesmo sendo a maior rodovia totalmente pavimentada no Brasil, em seu trajeto há muitas serras, o que faz com que a maioria dos transportadores opte por desviar e trafegar pela rodovia federal BR 101.

A rodovia estadual BR 290 tem seu início na cidade de Osório no estado do Rio Grande do Sul. É também conhecida como Rodovia Osvaldo Aranha e finaliza na cidade de Uruguaiana-RS. Por meio da Figura 20 verifica-se o trajeto que corresponde à BR 290.

Figura 20 - Rodovia estadual brasileira BR 290.

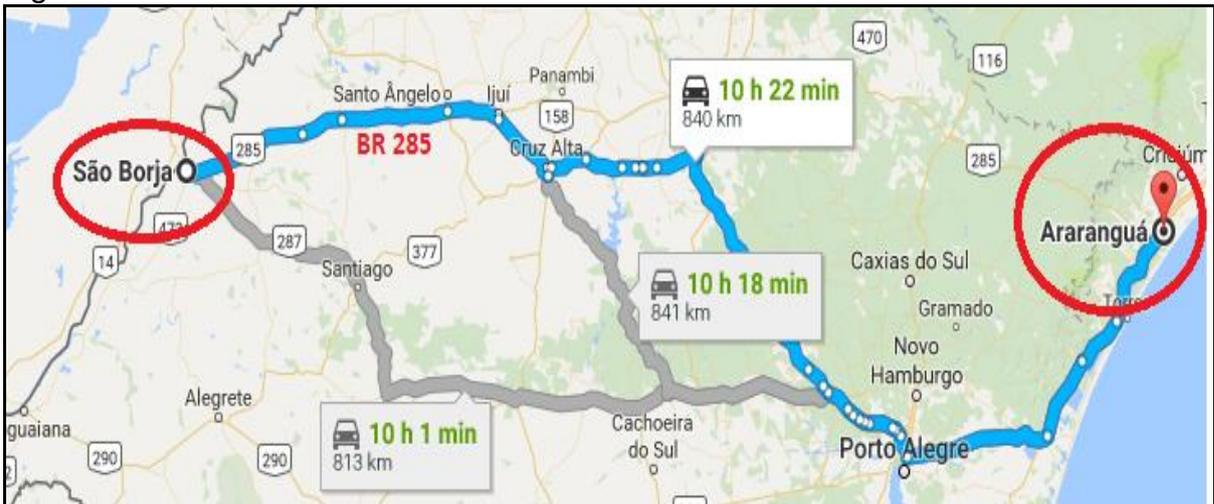


Fonte: Google Mapas (2017).

A rodovia estadual BR 290 tem uma extensão de 672 Km e é a principal rodovia que faz conexão do Rio Grande do Sul com a Argentina, por intermédio da fronteira de Uruguaiana. A rodovia 290 BR é utilizada nas comercializações entre o Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai, Chile e Peru.

A rodovia estadual BR 285 é uma rodovia transversal brasileira que inicia em Araranguá, no estado de Santa Catarina e finaliza em São Borja, no estado do Paraná, e faz fronteira com a Argentina. Por meio da Figura 28 verifica-se sua extensão.

Figura 21 - Rodovia Estadual Brasileira BR 285.

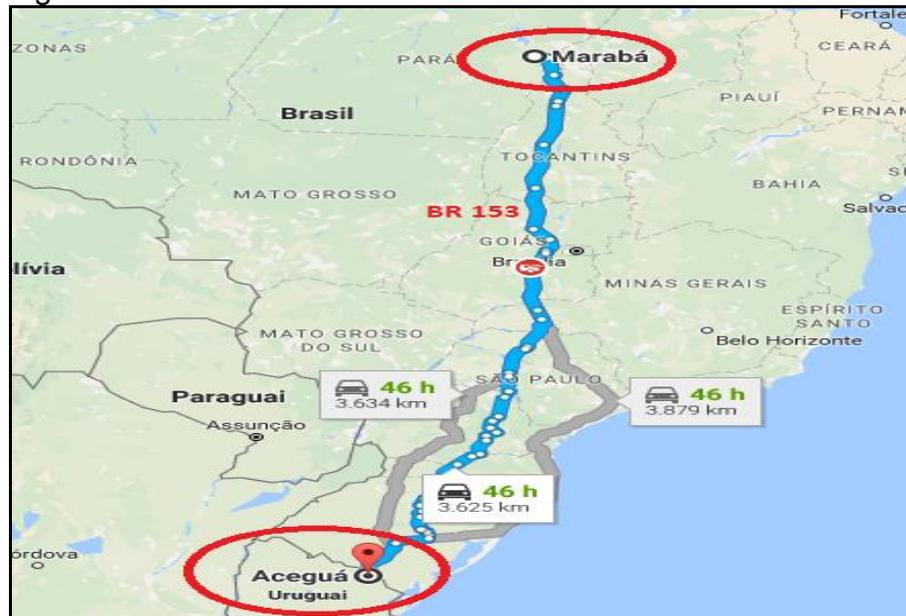


Fonte: Google Maps (2017).

A rodovia estadual BR 285 tem uma extensão de aproximadamente 634 km, com início em Santa Catarina, cruzando toda a serra e os planaltos gaúchos. No MERCOSUL esta rodovia tem um papel fundamental, pois interliga o país com a Argentina através da aduana de São Borja-PR, sendo esta aduana muito utilizada nas negociações do Brasil com a Argentina.

A rodovia federal BR 153 é uma rodovia longitudinal brasileira que inicia em Marabá, no estado de Pará, e finaliza em Aceguá, no estado do Rio Grande do Sul. Por meio da Figura 22 pode ser verificada sua extensão.

Figura 22 - Rodovia estadual brasileira BR 153.



Fonte: Google Maps (2017).

As transportadoras rodoviárias informaram que pagam altas tarifas de pedágio destinadas às concessionárias privadas e que não é investido na proporção devida dos valores arrecadados.

[...] O valor das tarifas inevitavelmente é repassado aos usuários do sistema, no custo dos serviços cotados, encarecendo o transporte e impedindo que haja maior competitividade na venda dos produtos exportados, se observa o aumento dos tempos de operação, devido à falta de estrutura e aos danos na malha viária, que também ocasionam danos gravíssimos e onerosos à frota usuária, o que sem dúvida também colabora para o aumento nos tempos de viagem e dos custos de manutenção, obviamente repassados ao exportador/ importador.¹

O principal instrumento que regula a atividade de prestação de serviços de transporte rodoviário para o transporte de cargas e passageiros é o Acordo Sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT). Este acordo é de alcance parcial, protocolado no Artigo 14 do Tratado de Montevideo ALADI de 1980 e subscrito em 1º de janeiro de 1990, pela República Argentina, República de Bolívia, República Federativa do Brasil, República do Chile, República do Paraguai, República do Peru, República Oriental do Uruguai.

Identificou-se que para as transportadoras estarem habilitadas a operar sua frota nos países integrantes deste tratado, é necessário obter junto ao órgão regulador dos transportes terrestres no país a ser operado, o “Documento de Idoneidade”, em espanhol “*Idoneidad*”, outorgado pelo órgão que regula a atividade no país da bandeira da transportadora, mediante a apresentação de uma série de requisitos e documentos, todos dispostos no ATIT, que virão a comprovar a idoneidade da empresa para operar no tráfego terrestre internacional entre os países integrantes do tratado. No Brasil este órgão é a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Uma vez que este documento é obtido no país de origem (país de bandeira), não poderá ser contestado pelo país de destino no tráfego bilateral autorizado pelo país da bandeira, e sim apenas complementado, com o tráfego autorizado por este último, através de um documento chamado *permisso* complementar para circulação. O “Documento de Idoneidade” tem validade de dez anos, renovável no país da bandeira e após seu vencimento é permitida a inclusão e exclusão de frota. Cada unidade de veículo mecânico ou carreta portará na sua pasta em seu *permisso*, informando placa, chassi, número de eixos, cor da unidade

¹ Entrevistado da transportadora B

habilitada, e o número do “Documento de Idoneidade” original e do *permisso* complementar.

O peso máximo permitido pela legislação brasileira para o transporte de cargas que transitam em sua malha viária varia de acordo a configuração do conjunto utilizado para transportar a mercadoria, principalmente considerando o número de eixos do conjunto, sendo definido como conjunto o que corresponde ao cavalo mecânico atrelado à carreta, sendo as três variantes principais consideradas na configuração do conjunto para formatar a legislação da balança:

- a) Número de eixos do conjunto e a sua formatação (eixo simples ou composto).
- b) Distância entre os eixos de um determinado conjunto.
- c) Número de tandens do conjunto.

No MERCOSUL há uma grande assimetria existente entre as legislações de balança e isso afeta a competitividade da frota brasileira. Segundo os entrevistados, para cargas de exportação destinada aos países partes, a maioria tem uma legislação de peso limitado quando comparado ao Brasil, isto é em virtude de suas malhas viárias serem menos estruturadas e atrasadas. Isso acontece principalmente com as malhas viárias da Argentina e do Uruguai. Na Argentina o máximo permitido, referindo ao conjunto do número de eixos, são 27 toneladas e no Uruguai, o máximo são 25 toneladas.

Para operar no Brasil, existe a lei do motorista Nº 12.619/ 2012. Nessa lei está estipulado que o motorista poderá dirigir no máximo 8 horas diárias, contando com a opção de dirigir duas horas extras diárias remuneradas, com paradas de 30 minutos a cada 4 horas de direção e de uma hora para o almoço. O motorista deverá receber diárias nos períodos de viagem e ter folgas remuneradas para cada período semanal de trabalho, sendo esta lei também aplicada quando o mesmo esteja a serviço da empresa no exterior. Em casos críticos, de urgência para o recebimento da mercadoria, a transportadora poderá optar pela utilização de dois motoristas, ambos com seus direitos amparados pela lei (ANTT, 2017).

Os entrevistados informaram que para cada mercadoria destinada ao transporte rodoviário, é necessário um tipo especial de equipamento definido pelo contratante do frete. Os equipamentos mais utilizados na movimentação de cargas no MERCOSUL são:

- a) Carreta graneleira: transporte de graneis sólidos.

- b) Carreta baú: transporte de cargas visadas ou frágeis, onde se faz necessária uma maior proteção, como, por exemplo, têxtil, autopeças, eletroeletrônicos;
- c) Carreta *sider*: transporte de todos os tipos de mercadorias secas, geralmente utilizadas por cargas paletizadas;
- d) Carreta refrigerada: transporte de alimentos ou mercadorias que necessitam de refrigeração.

No Quadro 19 são evidenciados os tipos de carretas mais utilizadas no transporte rodoviário de cargas comercializadas no MERCOSUL.

Quadro 19 - Tipos de carretas mais utilizadas no transporte rodoviário de cargas comercializadas no MERCOSUL.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES
Carreta Graneleira	
Carreta Baú	
Carreta <i>Sider</i>	
Carreta Tanque	
Carreta Refrigerada	

Fonte: Elaborado pela própria (2017).

Os entrevistados salientam que dependendo da mercadoria, o contratante do frete poderá optar pela contratação do equipamento por completo ou parcial, conhecido como transporte rodoviário fracionado.

Keedi (2008), afirma que o cálculo do frete poderá ser baseado sobre a carga fracionada ou de veículo fechado ou completo. Na carga fracionada a composição do frete é cotada a base de uma tonelada igual a 3,3 metros cúbicos, ambas acrescidas de um *ad valorem*, que varia de uma transportadora para outra.

Para este tipo de operação fracionada é essencial para o transportador ter um armazém em fronteira, para casos em que a mercadoria parametriza em canal vermelho ou amarelo ou quando há necessidade de baixar mercadoria em piso, para não prejudicar as demais mercadorias transportadas, evitando também estadias.

Segundo Behrends (2002), a estadia é o valor do frete por hora ou dia que exceda 24 horas ou mais, dependendo da negociação com a transportadora contratada, para o veículo ficar parado para carga, descarga ou fronteira.

[...] O armazém localizado na fronteira, não somente tem a utilidade de consolidar cargas FTL, como também tem a principal e importante função de atuar como um verdadeiro pulmão regulador de estoques dos importadores das mercadorias de origem brasileira, servindo para a armazenagem das *commodities*, como o polietileno, o papel, o aço, que não são cargas operadas na modalidade *just in time*, nas quais o estoque do importador está viajando dentro da frota e vai direto para a linha de produção.²

É afirmado que o Brasil é um grande exportador de *commodities* e os exportadores recebem incentivos fiscais para promover as exportações, desta maneira os exportadores desejam escoar sua produção o quanto antes, principalmente na última semana do mês, pois além de ter que fazer o balanço mensal, o exportador precisa comprovar para a Receita Federal a saída das cargas destinadas à exportação, comprovada pela DANFE. Em contrapartida, os importadores argentinos, chilenos e uruguaios, na maioria das vezes não desejam o ingresso imediato das mercadorias no seu país, por estarem com o estoque lotado, ou aguardando algum benefício tributário temporário, que será concedido pelo governo. Neste caso, as transportadoras coletam essas mercadorias no percurso nacional até o armazém de fronteira, para a mercadoria ficar armazenada no armazém da transportadora, aguardando então pela solicitação de cruze por parte do importador.

² Entrevistado da Transportadora C

Quando a mercadoria for recarregada no caminhão destinado ao transporte internacional, inicia-se o processo de cruze, entrando com a DANFE e demais documentos de exportação no terminal da Receita Federal. Concluindo o cruze do lado brasileiro, a carreta poderá transitar até a aduana de destino, afirma o entrevistado.

Para as exportações brasileiras, os entrevistados salientam que prevalece a isenção tributária do ICMS para as transportadoras terrestres que transportam mercadorias de exportação, mesmo que transportada no percurso doméstico, desde a origem brasileira até a fronteira. Para obter esta isenção, os motoristas são obrigados a apresentar uma cópia do CRT nos postos de controle localizados nas fronteiras interestaduais.

Segundo Ludovico (2012), o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) trata-se de um imposto estadual aplicado por todas as unidades da Federação, não só na circulação de mercadorias nacionais, mas também no produto importado.

4.2 O FUNCIONAMENTO DAS ADUANAS NO ÂMBITO DO MERCOSUL

Os serviços de liberação de mercadorias realizados junto a alfândega são coordenados pelos despachantes aduaneiros, profissionais registrados na Secretária da Receita Federal. Os serviços compreendem a preparação do documento, registros, pagamentos de impostos, acompanhamento de conferência das mercadorias até o ato de liberação efetiva por parte da fiscalização aduaneira (LUDOVICO, 2012).

No modal rodoviário os trâmites do desembaraço são coordenados pelo despachante em fronteira, denominado pelo importador e exportador. O ingresso na aduana só acontece mediante apresentação do MIC, que segundo Keedi (2008) é um documento de uso obrigatório nos tráficos internacionais, introduzido a partir da criação do MERCOSUL, visando à agilidade nos processos alfandegários.

Para os processos que parametrizam em canal verde ocorre a liberação no mesmo dia. Quando caem em canal amarelo ou vermelho é necessário um tempo maior para concluir o ingresso aduaneiro, podendo variar de dois ou mais dias, dependendo da exigência da Receita Alfandegária e dos documentos estarem em conformidade com a legislação do país.

O Quadro 20 demonstra o resultado da pesquisa aplicada aos despachantes das fronteiras de Uruguaiana-RS, Corumbá-MS, Foz do Iguaçu-PR e Chuí-RS.

Quadro 20 - Resultados das entrevistas sobre o funcionamento das aduanas.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES		
	Como funciona o processo de ingresso na aduana?	Qual o horário de funcionamento das aduanas?	Qual o tempo de liberação na aduana, considerando uma operação em canal verde?
Despachante A	Ingressam somente com apresentação do MIC	Horário comercial (Segunda a Sexta)	1 dia
Despachante B	Ingressam somente com apresentação do MIC	Horário comercial (Segunda a Sexta)	1 dia
Despachante C	Ingressam somente com apresentação do MIC	Horário comercial (Segunda a Sexta)	1 dia
Despachante D	Ingressam somente com apresentação do MIC	Horário comercial (Segunda a Sexta)	1 dia

Fonte: Elaborado pela própria (2017).

Para os despachantes, a criação do MERCOSUL favoreceu para velocidade dos processos alfandegários, através da integralização das aduanas, fazendo com que os desembaraços aduaneiros tanto do lado do exportador como do lado importador fluíssem de uma maneira eficaz.

O controle fiscal nas aduanas para a liberação de mercadorias tanto na importação quanto exportação funciona em horário comercial, variando em algumas localidades. Na Figura 24 são apresentados os principais pontos aduaneiros e seus horários de funcionamento.

Figura 24 - Principais pontos aduaneiros utilizados no modal rodoviário e seus horários de funcionamento.

Cidade	Órgãos de controle	Dias úteis	Final de semana	Mapa	Anvisa	Emater	Terminal Aduaneiro
Chuí (BR)	Receita Federal	das 8h às 19h					
Jaguarão (BR)	Concessionária ELOG	8h às 12h e das 13h30 às 19h		8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h		
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h					
Aceguá (BR)	Receita Federal	10h às 18h		14h às 18h			
Sant'Ana do Livramento (BR)	Concessionária ELOG	das 8h às 12h e das 14h às 19h48min		8h às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h e das 14h às 18h		
	Receita Federal	8h às 20h					
Quaraí (BR)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 13h30min às 17h30min					
Barra do Quaraí (BR)	Receita Federal	domingo a domingo: das 8h às 20h					
Uruguiana (BR)	Concessionária ELOG	8h às 22h	sábados e feriados das 8h às 15h	8h às 12h e das 14h às 18h30	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h e das 14h às 18h	7h30 às 23h
	Receita Federal	8h às 20h	das 8h às 14h				
	TA BR 290	segunda a segunda: 7h às 23h					
Itaqui (BR)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 13h30min às 17h30min					
São Borja (BR)	Concessionária MERCOVIA	das 7h às 23h	sábados das 7h às 18h /domingos: das 8 às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h	8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h		
	Receita Federal	das 8h às 20h	das 8h às 14h				
Porto Xavier (BR)	Receita Federal	das 8h às 12h e das 14h às 18h					
Dionísio Cerqueira (BR)	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h		7h30 às 12h e das 13h30 às 17h30	8h às 12h Período da tarde, somente trabalho administrativo		
Foz do Iguaçu (BR)	Concessionária ELOG	7h30min às 2h10min	8h às 12h30min	8h às 12h e das 14h às 18h			
	Receita Federal	8h às 12h e das 14h às 18h	8h às 12h				
Santa Helena (BR)	Porto de Santa Helena	das 7h às 19h		7h às 11h30 e das 13h30 às 18h			
	Receita Federal	das 7h às 12h e das 13h30min às 19h					
Guaíra (BR)	Porto Sete Quedas	7h às 19h		8h às 17h30	8h às 17h30		
	Receita Federal	8h às 18h30min					
Corumbá (BR)	AGESA	7h30 às 12h e das 13h30 às 18h	8h às 12h	7h30 às 11h30 e das 13h30 às 17h30			
	Receita Federal	das 7h30min às 11h30min e das 13h30min às 17h30min	8h às 12h				

Fonte: ABTI (2017).

Relativo à escolha da aduana, observa-se que o exportador e o importador precisam avaliar alguns pontos importantes. O seu despachante aduaneiro deverá estar habilitado para operar na aduana nomeada e a localização geográfica terá que atender suas necessidades. Se o trajeto for mais longo, o custo do frete aumentará. Conforme Ratti (1997), as aduanas apresentam as mesmas finalidades, de fiscalizar a entrada e saída de mercadorias de um país, garantindo que as operações estejam em conformidade com a legislação. Desta maneira se torna viável a avaliação pela sua localização e a capacidade de operar na aduana escolhida.

Sobre a visão dos entrevistados, cada país tem sua própria legislação e medidas de protecionismo, mas em geral os estados partes do MERCOSUL estão direcionados na mesma classificação fiscal das mercadorias, para obtenção dos

pagamentos de impostos de importação incidentes sobre a mercadoria comercializada.

Os países que fazem parte do bloco do MERCOSUL conseguem se beneficiar através dos acordos econômicos, para as exportações de mercadorias. Para a isenção de imposto de importação, o exportador tem que emitir o certificado de origem para favorecer o importador no momento da nacionalização da mercadoria no seu país.

O Certificado de Origem é o documento que identifica a origem de algum bem para efeitos de permissão de tratamento tarifário preferencial contratual ou autônomo. Portanto, este documento deve ser emitido em concordância com as regras prescritas por cada acordo ou legislação relacionada (BRASIL, 2017).

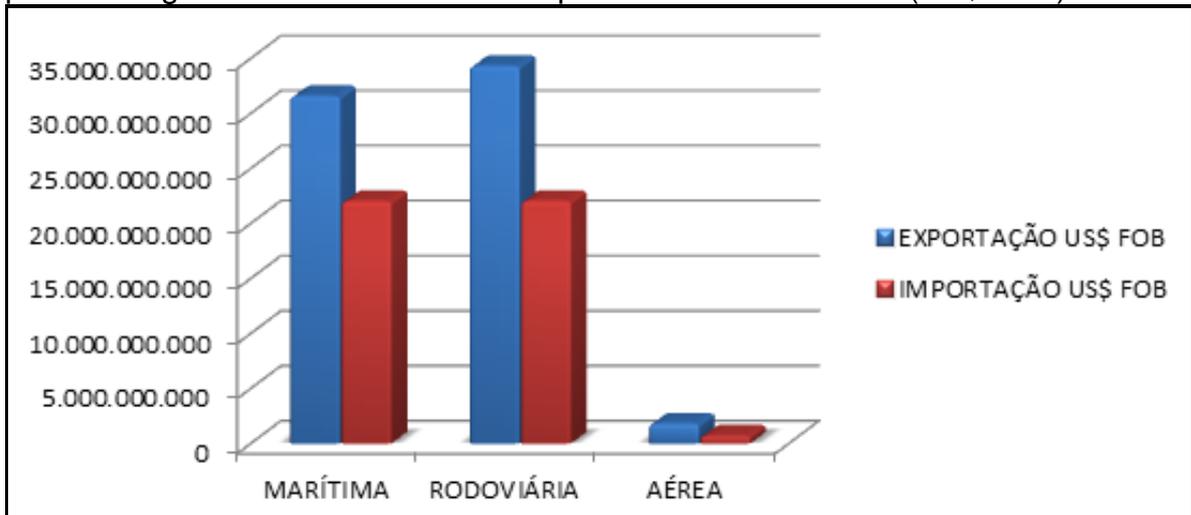
4.3 AS VANTAGENS E DESVANTAGENS NA UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NAS OPERAÇÕES DO COMÉRCIO DO BRASIL COM O MERCOSUL

Considerando o tipo de mercadoria, tanto o exportador quanto o importador devem conhecer as modalidades de transportes disponíveis no país para conseguir identificar as vantagens e desvantagens no momento de escolher o transporte que vai movimentar sua mercadoria de um país a outro (BEHRENDTS, 2002).

O MERCOSUL promoveu o crescimento e o desenvolvimento do transporte rodoviário internacional de cargas. Atualmente mais de 2000 mil caminhões cruzam as fronteiras diariamente, resultando no desenvolvimento das cidades fronteiriças que fez do comércio exterior sua principal atividade econômica (ANTT, 2016).

A Figura 25 evidencia a participação dos modais na importação e exportação entre o Brasil e os países integrantes do MERCOSUL, no período de 2014 a 2016.

Figura 25 - Participação dos modais na importação e exportação entre o Brasil e os países integrantes do MERCOSUL no período de 2014 a 2016 (US\$ FOB).



Fonte: Elaboração própria a partir de Alice Web (2017).

Entre os anos 2014 a 2016, verifica-se que boa parte do comércio brasileiro com países integrantes do MERCOSUL, foi atendida pelo modal rodoviário. O modal marítimo também demonstra uma participação significativa e o transporte aéreo apresenta uma pequena participação. Através da pesquisa, foi salientado que o transporte rodoviário é uma opção mais ágil, mediante a posição geográfica dos países do Cone Sul que incentiva a movimentação de mercadoria pelas rodovias.

Observa-se uma grande oferta de serviços por parte das transportadoras internacionais rodoviárias. Com a criação do MERCOSUL, os países partes têm livre acesso para transitar nos territórios englobados no tratado, no entanto, vale ressaltar que o transporte terrestre doméstico de cada estado parte não pode ser realizado por empresas estrangeiras.

Segundo a ANTT, as empresas estrangeiras apresentam uma maior participação no transporte internacional de cargas quando comparado às empresas brasileiras. Principalmente pelas empresas argentinas e os atravessadores, os quais não tem empresa constituída e nem frota própria e utilizam terceiros para estar atuando no mercado. Essa grande oferta, força as transportadoras a constantemente adequar o nível dos preços praticados de maneira a expandir os seus lucros.

Os entrevistados salientaram que os contratantes de frete analisam alguns pontos que para eles são importantes na hora da contratação do frete rodoviário. Estes pontos são apresentados na Figura 26.

Figura 26 - Motivos para escolha de uma determinada transportadora rodoviária internacional.



Fonte: Elaboração própria a partir da pesquisa (2017).

O contratante do frete opta por determinada transportadora levando em consideração à facilidade da contratação do serviço, o contato direto com a transportadora, diferente dos demais modais, a pontualidade na entrega das mercadorias, a precisão e exatidão das informações através do *follow up*, a capacidade de proteção da mercadoria. O contratante do frete tem um maior controle do processo logístico, pois a mercadoria é carregada na sua planta e descarregada na planta do importador, sem ter excesso de manuseio, evitando riscos de avarias. Devido a grande oferta de transportadoras, o valor do frete se torna uma variável decisiva para contratação da transportadora, exigindo uma maior negociação.

Enfatiza-se que as transportadoras rodoviárias brasileiras recebem incentivos governamentais. O Brasil proporciona sistemas de financiamento, linhas de crédito, *leasing*, geralmente cedidas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento, o BNDES, conhecidos como FINAME e FINAMEX, destinado para compra de

caminhões e demais implementos rodoviários (carretas), devido às baixas taxas de juros ofertadas, que no sentido do investimento, posiciona as transportadoras brasileiras em frente dos demais países do MERCOSUL, que não dispõem de linhas de crédito, porém tendo em vista que o transportador assume um risco adquirindo esse financiamento. O entrevistado afirma que o governo pode financiar até 80% do valor da frota incorporada, e que ele está sujeito às oscilações do mercado.

[...] Nos dias de hoje é muito comum observar o transportador entregando suas unidades financiadas da sua frota aos bancos, em momentos onde escassos o frete e, por conta disso não se consegue pagar as prestações do financiamento.³

As transportadoras afirmam que o empresário deve estar atento, pois mesmo que sua empresa disponha de incentivos de programas de crédito governamentais, é necessário realizar um planejamento e fazer um investimento calculado os futuros ingressos obtidos na venda do serviço.

Salienta-se que as assimetrias existentes entre as legislações e os decretos que regulam a atividade do transporte rodoviários nos países integrantes do MERCOSUL, impedem uma maior produtividade e agilidade no fluxo de mercadorias. No entanto, acredita-se que contribui diretamente para o aumento dos custos e a diminuição dos resultados do ramo de transporte rodoviário, que é considerado o principal atuante na cadeia logística produtiva. Para o entrevistado, muitos decretos vão contra a própria essência do MERCOSUL, que prega um mercado livre e sem travas tributárias, como por exemplo a legislação de pesos e medidas para circulação nas estradas.

Os entrevistados destacam o esforço e a luta incansável da iniciativa privada da classe transportadora. Através de reuniões bilaterais ou gerais do Subgrupo V de trabalho do MERCOSUL, que trata exclusivamente dos assuntos ligados ao transporte rodoviário no Bloco, ou ainda através de reuniões bilaterais e gerais promovidas pelo Subgrupo II, que tratam dos assuntos ligados às aduanas, são levantadas opções para que sejam alinhadas e eliminadas as assimetrias existentes.

Para circulação no Cone Sul, os entrevistados destacam algumas rotas que dificultam o tráfego de carretas, seja pela precariedade das rodovias ou por fatores climáticos que colocam os motoristas em situação de risco.

³ Entrevistado da Transportadora C

Destaca-se a rota transandina, que liga o Brasil ao Pacífico. Os motoristas precisam atravessar a cordilheira dos Andes, passando por Santiago e chegando aos importantes Portos de Valparaíso e San Antônio, no centro do Chile e Puntarenas, no sul do Chile, ou ainda, do centro ao norte do Chile, onde se deve cruzar a cordilheira de montanhas do deserto de Atacama, que conectam os países do Atlântico aos importantes portos de Antofagasta, Iquique e Arica, situados no Chile e do porto de Tacna, situado no Peru. “[...] somos vítimas de um dos pontos mais altos e áridos do globo, não permitindo uma viagem rápida e econômica no custo.”⁴

Salienta-se que a rota que separa a fronteira terrestre brasileira de Corumbá-MS a La Paz, na Bolívia, com extensão de aproximadamente 1500 km, corresponde a sinuosas montanhas, com estradas estreitas, dificultando o acesso e exigindo mais atenção dos motoristas. Essa estrada é conhecida como “estrada da morte”, por onde também passa o conhecido trem de cargas “O trem da Morte”.

Posterior à coleta de dados realizada durante o estudo, o Quadro 28 identifica a estrutura das transportadoras rodoviárias que atuam nos países do Cone Sul, conforme o estudo de caso dessa pesquisa.

Quadro 21 - Estrutura das transportadoras rodoviárias abordadas na pesquisa.

ELEMENTOS	CONSIDERAÇÕES			
	Sua empresa opera com frota própria ou terceirizada? Se parcial, qual o percentual de frota terceirizada?	Há quanto tempo sua empresa opera nesse segmento ?	Qual o número de funcionários e frotas?	Quais os países que vocês operam no transporte rodoviário?
Transportadora A	70% frota própria 30% terceirizada	27 anos	18 caminhões 29 funcionários	Brasil, Argentina, Chile, Uruguai e Peru.
Transportadora B	60% frota própria 40% terceirizada	19 anos	80 caminhões 200 funcionários	Brasil, Argentina, Chile, Peru, Equador e Uruguai.
Transportadora C	1% frota própria 99% terceirizada	40 anos	250 caminhões 300 funcionários	Brasil, Paraguai
Transportadora D	30% frota própria 70% terceirizada	30 anos	55 caminhões 61 funcionários	Brasil, Uruguai

Fonte: Elaborado pela própria (2017).

⁴ Entrevistado da Transportadora C

Uma das dificuldades encontradas pelas transportadoras estrangeiras para atuar no Brasil é a obtenção do registro de CNPJ, que é disponível somente para empresas nacionais conforme a legislação brasileira. O Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) é um número único que identifica uma pessoa jurídica (SRF, 2017).

Salienta-se que os órgãos públicos brasileiros, como por exemplo o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), exige que as transportadoras internacionais tenham o CNPJ para conceder a licença ambiental para o transporte de mercadorias restritas. As transportadoras estrangeiras dispõem somente de um representante comercial no Brasil e isso os habilita somente para o transporte de mercadorias que não requerem nenhuma anuência de órgãos reguladores, consideradas cargas normais, ou seja, isto os limita na abrangência de atuação.

Segundo Silva (2008), a integração econômica dos países por meio do MERCOSUL promoveu um conjunto de acordos, convênios, normas, regulamentações. O MERCOSUL promoveu o crescimento de empresas transportadoras atuando no comércio internacional.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres, no território brasileiro as empresas estrangeiras apresentam uma maior participação no transporte internacional de cargas quando comparado às empresas brasileiras. A maioria das empresas utilizam atravessadores, pois não tem empresa constituída e nem frota própria e utilizam terceiros para estar atuando no mercado.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A criação do MERCOSUL resultou na integração dos países do Cone Sul e intensificou as trocas comerciais. A proximidade geográfica entre estes países colocou o transporte rodoviário internacional de cargas em uma esfera de destaque. Conforme levantamento das informações na pesquisa identificou-se que o Brasil possui uma posição geográfica estratégica no Cone Sul, pois faz fronteira com quase todos os países integrantes deste bloco econômico, estimulando o comércio entre fronteiras.

A partir deste cenário, o presente estudo buscou analisar as conexões do transporte rodoviário no comércio internacional do Brasil com os países limítrofes, enfatizando os países-membros do MERCOSUL.

Verificou-se que o Brasil faz fronteira terrestre com dez países, contando com quinze conexões fronteiriças onde ocorrem as fiscalizações das mercadorias que ingressam e saem do país pelo modal rodoviário. Para os processos de importação e exportação, a aduana mais utilizada é a de Uruguiana, localizada no Rio Grande de Sul, por onde circulam as cargas comercializadas entre o Brasil, a Argentina, o Uruguai, o Chile, o Peru e o Equador. Igualmente a fronteira de Foz do Iguaçu, situada no estado do Paraná, destaca-se pelo volume e sua participação significativa para as cargas comercializadas entre Brasil, Argentina e Paraguai. As principais rodovias brasileiras utilizadas para o escoamento de cargas no comércio internacional são BR 101, BR 116, BR 290, BR 285, BR 153, para os tráfegos sentido norte e sul e vice-versa. Verificou-se que a demanda pelo transporte rodoviário para o transporte de cargas afetou diretamente a estrutura da malha viária brasileira e subsequente contribuiu para a aplicação de altas tarifas de pedágios nas rodovias brasileiras.

Nas operações em aduana, constatou-se que o desembaraço aduaneiro é coordenado pelo despachante em fronteira denominado pelo contratante do frete, que deverá estar habilitado para operar na aduana nomeada. Os horários de funcionamento variam conforme a aduana, porém normalmente operam em horário comercial. Para cargas parametrizadas em canal verde, os processos são liberados no mesmo dia. Para algumas cargas especiais, como cargas de grãos, normalmente a fronteira de Foz do Iguaçu opera na parte noturna para evitar atrasos e não prejudicar a movimentação de carga bruta. Para isentar-se do imposto de

importação, o importador deverá solicitar ao exportador a emissão do certificado de origem para que o favoreça no momento da nacionalização da mercadoria no seu país. No MERCOSUL cada integrante tem sua própria legislação e medidas de protecionismo, mas em geral todos estão direcionados na mesma classificação fiscal das mercadorias.

Outro ponto levantado na pesquisa é que as empresas estrangeiras apresentam uma maior participação no transporte internacional de cargas quando comparado às empresas brasileiras, sendo que a Argentina detém o maior número de frotas habilitadas para a circulação de mercadorias no MERCOSUL. Verificou-se que o Brasil oferece incentivos para as transportadoras rodoviárias através de sistemas de financiamento, linhas de crédito e *leasing*, que são destinados para compra de caminhões e demais implementos rodoviários. Isso faz com que o Brasil consiga competir com os demais países participantes do bloco, que são carentes de incentivos governamentais.

Com relação às limitações enfrentadas pelas transportadoras estrangeiras para operar no Brasil, observou-se que para o transporte de cargas especiais a legislação brasileira concede licença apenas para as transportadoras que tenham o registro de CNPJ, porém constatou-se que as empresas estrangeiras possuem apenas um representante no Brasil, restringindo-os somente para o transporte de cargas convencionais.

Por fim verificou-se que o contratante do frete opta por determinada transportadora levando em consideração à facilidade de contratação do serviço, a pontualidade na entrega das mercadorias, a precisão e exatidão das informações através do *follow up* e a proteção da mercadoria, pois a mesma é carregada na planta do exportador e descarregada na planta do importador, evitando assim riscos de avarias. Além disso, considerando o panorama geral de custos, no transporte rodoviário o valor do frete aplicado (preço) é mais compensatório que os demais modais. No entanto, para as transportadoras é difícil comportar os níveis de fretes exigidos pelo mercado, devido ao alto custo do combustível e insumos, a alta tributação dos órgãos federais, a falta de infraestrutura nas rodovias (tanto no Brasil quanto nos demais países do bloco) e a falta de segurança nas estradas, geradas pelos fatores climáticos, como por exemplo a rota da Cordilheira Andina no Chile, e as condições geográficas, que colocam os motoristas em situação de risco, como a Estrada da Morte, rota que separa a fronteira terrestre brasileira de Corumbá-MS a

La Paz, na Bolívia.

Os objetivos do estudo foram alcançados através de uma pesquisa de campo aplicada junto às transportadoras rodoviárias internacionais e aos despachantes aduaneiros que operam nas aduanas terrestres utilizadas nas operações de importação e exportação rodoviária. Também foram utilizados na pesquisa sites e arquivos disponibilizados pelo governo brasileiro com informações sobre o tema. Encontrou-se dificuldade em conseguir retorno de todos os entrevistados, principalmente dos despachantes aduaneiros, pois observou-se restrição de informações por parte dos mesmos.

Como possibilidade para trabalhos futuros, visualiza-se analisar isoladamente os processos aduaneiros em fronteiras utilizadas pelo modal rodoviário nas rotas comerciais do Brasil com os países limítrofes, compreendendo melhor os processos de parametrização da Receita Federal e a dinâmica de liberação de cada canal.

Por fim, como principal consideração, o trabalho confirmou a importância do transporte rodoviário para a comercialização de mercadorias que circulam no MERCOSUL. O estudo também foi fonte de ricos conhecimentos à acadêmica, que pôde compreender melhor o papel do transporte rodoviário internacional, identificando os pontos de acesso utilizados entre os países-membros do bloco, assimilando as dificuldades enfrentadas pela transportadora rodoviária internacional e compreendendo as operações alfandegárias nas aduanas terrestres.

REFERÊNCIAS

- BAIN&COMPANY. **Consultoria**. Infraestrutura Rodoviária no Brasil: Para onde vamos? Disponível em: < <http://www.bain.com/offices/saopaulo/pt/publications/articles/road-infrastructure-in-brazil-where-are-we-going.aspx>>. Acesso em: 11 mar. 2017.
- BARRAL, Welber. **O Brasil e o Protecionismo**. 1. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. **Transporte Rodoviário Internacional de Carga**. Disponível em: < http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4966/TRIC___Transporte_Rodoviario_Internacional_de_Cargas.htm > Acesso em: 07 setembro 2015.
- BRASIL. Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, ABTI. **Cenário do Transporte**. Disponível em: < <http://www.abti.com.br/images/cenario-do-transporte/pdfs/39.pdf> > Acesso em: 15 Abril 2017.
- BRASIL. Ministério da Indústria e Comércio, MDIC. **Como exportar**. Disponível em:< http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex/default/index/conteudo/id/278> Acesso em: 19 novembro 2015.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). **Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior – AliceWeb**. Secretaria de Comércio Exterior. Disponível em: < <http://aliceweb.mdic.gov.br/> >. Acesso em: 01 abr. 2017
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Transporte Rodoviário**. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/02-rodo/rodo.html>> Acesso em: 07 setembro 2015.
- BRASIL. Guia do transporte de cargas. **Transporte Rodoviário**. Disponível em: <<http://www.guiadotrc.com.br/lei/seguro.asp>>. Acesso em: 20 outubro 2015.
- BRASIL. Portal Único Siscomex. **Certificado de origem preferencial**. 2017. Disponível em: <<http://portal.siscomex.gov.br/servicos/acordos-preferenciais/certificado-de-origem-preferencial-1>>. Acesso em: 10 abr. 2017.
- BRASIL. Receita Federal do Brasil, RFB. **Administração aduaneira no Brasil**. 2015. Disponível em: <<https://idg.receita.fazenda.gov.br/sobre/institucional/memoria/aduana/administracao-aduaneira>> Acesso em: 10 abr. 2017
- BRASIL. Receita Federal do Brasil, RFB. **Aduana – dados estatísticos**. Disponível em: < <http://idg.receita.fazenda.gov.br/dados/resultados/aduana>> Acesso em: 10 abr. 2017.
- BEHRENDTS, F.L. **Comércio Exterior**. 7. Ed. Porto Alegre: Síntese, 2002.

BIZELLI, João dos Santos. **Classificação Fiscal de Mercadoria**. 1. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

CERVO, Amado L.; BERVIAN, Pedro A. **Metodologia Científica**. 5. Ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2002.

COUTINHO, E.S; PEIXOTO; F.V. L; FILHO; P.Z. R; AMARAL; H.F. De Smith a Porter: Um ensaio sobre as Teorias do Comércio Exterior. **Revista de Gestão USP**. São Paulo, out-dez. 2005.

FARIA, Sergio F. S. **Fragmentos da História dos Transportes**. 1. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

FARO, Ricardo; FARO, Fátima. **Curso de Comércio Exterior**. 3. Ed. São Paulo: Editora Atlas, 2012.

FILHO, Alcides Goularte; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Transporte e Formação Regional: Contribuições à história dos transportes no Brasil**. 1. Ed. Mato Grosso: UFGD, 2011.

FREITAS, Maxsoel Bastos de. **Transporte rodoviário de cargas e sua respectiva responsabilidade civil**. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 9, n. 314, 17 maio 2004. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/5231>>. Acesso em: 21 out. 2015.

GARCIA, Luiz Martins. **Exportar: Rotinas e Procedimentos, Incentivos e Formação de Preços**. 8. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2005.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. Ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GOODI; William Josiah ;HATT, Paul K., **Métodos em pesquisa social**. 7. Ed. São Paulo: Editora Nacional, 1979.

IMEXLOG. **Logística Aduaneira**. Containers Marítimos. Disponível em: <<http://www.imexlog.com/maritimo.html>>. Acesso em: 18 mar. 2017.

JUNIOR, Armando A. G. **Transportes Internacionais de Mercadorias e Pessoas no Mercosul**. 1. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

KRUGMAN, P. R.; OBSTEFELD, M. **Economia Internacional: teoria e política**. 5. Ed. São Paulo: Makron Books, 2001.

KEEDI, Samir. **Logística de Transporte Internacional: Veículo Prático de Competitividade**. 2. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

KEEDI, Samir. **Transportes Unitização e Seguros Internacionais de Cargas**. 4. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

KEEDI, Samir. **A B C do Comércio Exterior**. 4. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2012.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de Pesquisas**. 7. Ed. São Paulo: Editora Atlas, 2008.

LARRANAGA, Félix A. **Desenvolvimento Econômico no Cone Sul: O sistema Logístico Sub-Regional**. 1. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

LUDOVICO, Nelson. **Logística Internacional: um enfoque no comércio exterior**. 1. Ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

MARQUES, Alexandre de M. **Comércio Exterior: Aspectos legais relativos as operações de Comércio Exterior e Internacional**. 1. Ed. Porto Alegre: Síntese, 1999.

MERCOSUR. Mercado Comum do Sul. **MERCOSUR: en pocas palabras**. 2017. Disponível em: <<http://www.mercosur.int/innovaportal/v/3862/2/innova.front/en-pocas-palabras>>. Acesso em: 18 abr. 2017.

MURTA, Roberto. **Princípios e Contratos em Comércio Exterior**. 1. Ed. São Paulo: Saraiva 2005.

OLIVEIRA, Ricardo Figueiredo. **O Livre Comércio e a Política Comercial Brasileira**. 1. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

PORTER, Michael E. **Competição on Competition: Estratégias Competitivas Essenciais**. 10. Ed. Rio de Janeiro: Campus, 1999.

PROCOB. **CNPJ – o que é?**. 2017. Disponível em: <<https://www.procob.com/cnpj-o-que-e/>>. Acesso em: 20 mar. 2017.

RATTI, Bruno. **Comércio Internacional e Cambio**. 9. Ed. São Paulo: Editora Aduaneiras, 1997.

RATTI, Bruno. **Comércio Internacional e Cambio**. 11. Ed. São Paulo: Editora Aduaneiras, 2007.

ROCHA, Paulo C. A. **Logística e Aduana**. 1. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2008.

RODRIGUES, Paulo R. A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à logística Internacional**. 3. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2005. SILVA, Cláudio F. da; PORTO, Marcos M. **Transporte, Seguros e a Distribuição Física Internacional de Mercadorias**. 2. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

SICSÚ, J. **Emprego, juros e câmbio: Finanças globais e desemprego**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

SILVA, José Ultemar da Silva. **Gestão das Relações Econômicas Internacionais e Comercio Exterior**. 1. Ed. São Paulo: Editora Gengage Learning, 2008.

SILVA, Hebe.T.Romano. P. Da. **O que o Brasil precisa saber sobre o Mercosul**. 1. Ed. Brasília: Editora Brasília Jurídica, 1999.

SILVA, Mozart Foschete. **Relações econômicas internacionais**. 1. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

SILVEIRA, Kássia De Souza. **A Participação do Canal do Panamá nas relações comerciais do Brasil com os mercados do Pacífico**. 2015. 94f. Monografia- Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC . Criciúma.2015.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Circulação, Transportes e Logística: Diferentes Perspectivas**. 1. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

SOUSA, José Meireles de. **Fundamentos do Comércio Internacional**. 2. Ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2012.

VIANNA, Ilca Oliveira de A. **Metodologia do Trabalho Científico: um enfoque didático da produção científica**. 1. Ed. São Paulo: E.P.U, 2001.

VIEIRA, Guilherme B. B. **Transporte Internacional de Cargas**. 2. Ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

WERNECK, P. **Comércio Exterior e Despacho Aduaneiro**. 2. Ed. Curitiba: Juruá editora, 2001.

APÊNDICE(S)

APÊNDICE A – Roteiro de Entrevista para os Despachantes Aduaneiros



UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC



Curso de Administração com Habilitação em Comércio Exterior

Roteiro de Entrevista

O presente roteiro integra a pesquisa desenvolvida pela acadêmica Suzana de Souza Ares e sua professora orientadora Prof^a. Dr^a. Natália Martins Gonçalves, que tem por objetivo examinar as conexões do comércio internacional do Brasil com os países limítrofes, com a utilização do modal rodoviário, enfatizando os países membros do MERCOSUL. Na busca de informações que possibilitem a elaboração do estudo monográfico e a conclusão do curso de graduação em Comércio Exterior pela UNESC, solicita-se a importante colaboração dos Despachantes Aduaneiros, por meio da participação nesta

MÓDULO I – FUNCIONAMENTO DAS ADUANAS

1. Quais ou qual aduana você opera?
2. Como funciona o processo de ingresso na aduana?
3. Qual o horário e os dias de funcionamento das aduanas?
4. O que faz o exportador e importador optar por determinada aduana? Há diferença na agilidade do processo?
5. Qual o tempo de liberação na aduana, considerando uma operação em canal verde?
6. Cite algumas características peculiares da aduana que você opera?
7. Em um processo de exportação, como funciona a nacionalização na aduana de destino? Comparado ao Brasil, como você classificaria a situação da burocracia? Se possível, cite exemplos.
8. Quais os benefícios ou facilitações para as operações de desembaraço para os processos em que os países estão englobados no MERCOSUL?
9. Para os processos de exportação e importação o desembaraço aduaneiro no transporte rodoviário leva menos tempo que os demais modais?
10. Os processos de liberação nos dias de hoje obtiveram uma evolução graças à idealização do MERCOSUL? Compartilhe sua visão.

APÊNDICE B – Roteiro de Entrevista para as Transportadoras Rodoviárias



UNESC UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC



Curso de Administração com Habilitação em Comércio Exterior

Roteiro de Entrevista

O presente roteiro integra a pesquisa desenvolvida pela acadêmica Suzana de Souza Ares e sua professora orientadora Prof^a. Dr^a. Natália Martins Gonçalves, que tem por objetivo examinar as conexões do comércio internacional do Brasil com os países limítrofes, com a utilização do modal rodoviário, enfatizando os países membros do MERCOSUL. Na busca de informações que possibilitem a elaboração do estudo monográfico e a conclusão do curso de graduação em Comércio Exterior pela UNESC, solicita-se a importante colaboração das Transportadoras por meio da participação nesta

MÓDULO I – INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA E PONTOS DE CONEXÃO BRASIL COM OS PAÍSES PARTICIPANTES MERCOSUL

1. Há algum incentivo por parte do governo ou algum órgão governamental para as transportadoras internacionais?
2. Quais as rodovias brasileiras percorridas para o percurso operado, e quais as condições das rodovias?
3. Quanto tempo de trânsito geralmente leva para chegar à Aduana?
4. Conforme o trajeto percorrido (longa distância) é necessário uma parada obrigatória? Quanto tempo de parada?
5. Qual o percurso de maior restrição devido às condições geográficas?
6. Qual o peso máximo permitido pela legislação brasileira para transitar com cargas no Brasil? Tem diferenciação por trechos?
7. Qual o percurso de maior restrição devido às condições geográficas?
8. Qual a principal fronteira utilizada na rota que você opera? Favor informar qual rota.

MÓDULO II – TRANSPORTADORA INTERNACIONAL

1. Que tipo de licença uma empresa (transportadora) necessita para atuar no âmbito internacional?
2. Qual é a maior dificuldade encontrada pelas transportadoras internacionais nos dias de hoje?
3. Sua empresa opera com frota própria ou terceirizada? Se parcial, qual o percentual de frota terceirizada?
4. Nas cargas fracionadas, onde é realizado a unitização das mercadorias?
5. Qual a importância de ter um Terminal/Armazém em fronteira?
6. Qual a dificuldade que a transportadora encontra para operar no Brasil, mediante a legislação brasileira de transporte de cargas.
7. Há quanto tempo sua empresa opera nesse segmento?
8. Qual o número de funcionários e frotas?
9. Quais os países que vocês operam no transporte rodoviário?
10. Qual o tipo de carreta mais utilizada para as rotas operadas?

ANEXO(S)

ANEXO A – MIC e CRT de Importação da AR para BR

MIC/DTA		Manifiesto Internacional de Carga por Carretera / Declaracion de Transito Aduanero			
Manifiesto Internacional de Carga Rodoviaria / Declarac?o de Transito Aduaneiro					
1 Nombre y domicilio del porteador / Nome e endereco do transportador 		3 Transito aduanero / Transito aduanero <input checked="" type="checkbox"/> Si / Sim <input type="checkbox"/> No / N?o		4 N? / N?o 17AR017656M 	
		5 Hoja / Folha 1 / 1		6 Fecha Emision / Data de emissao 	
		7 Aduana, ciudad y pais de partida / Alfandega, cidade e pais de partida BS.AS.(CAPITAL)-ARGENTINA Lugar Operativo: 1 1 1 1 M 0 0 1 2 0 0			
2 Rol de contribuyente / Cadastro geral de contribuintes 03119224000105		8 Ciudad y pais de destino final / Cidade e pais de destino final SAO PAULO-BRASIL 2 0 3			
9 CAMION ORIGINAL : Nombre y domicilio del propietario / CAMINH?O ORIGINAL : Nome e endereco do proprietario 		16 CAMION SUBSTITUTO : Nombre y domicilio del propietario / CAMINH?O SUBSTITUTO : Nome e endereco do proprietario 			
10 Rol de Contribuyente / Cadastro geral de contribuintes 03119224000105		11 Placa de Camion / Placa do caminh?o DPB7808		17 Rol de Contribuyente / Cadastro geral de contribuintes 	
12 Marca y numero / Marca e numero MERCEDES BENZ 9BM9584338B605724		13 Capacidad de arrastre (t.) / Capacidade de tracao (t.) 45		19 Marca y numero / Marca e numero 	
14 A?o / Ano 2008		15 Semiremolque / Semi-reboque <input type="checkbox"/> Remolque / Reboque <input type="checkbox"/> Placa: EJB2013		21 A?o / Ano 	
22 Semiremolque / Semi-reboque <input type="checkbox"/> Remolque / Reboque <input type="checkbox"/> Placa:		23 N? carta de porte / N?o de encaminhamento 001AR202500438		24 Aduana de destino / Alfandega de destino DRY PORT 8943201- O T R	
25 Moneda / Moeda DOL		26 Origen de las mercancia / Origem das mercadorias ITALIA 4 1 7		28 Destinatario / Destinatario 	
27 Valor FOT / Valor FOT 50000.00		28 Flete en US\$ / Frete em US\$ 12100.00		29 Seguro en US\$ / Seguro em US\$ 150.00	
30 Tipo de Bultos / Tipo dos volumes BULTOS 9 9		31 Cantidad de bultos / Quantidade de volumes 2		32 Peso bruto (kg.) / Peso bruto (kg.) 17710.00	
33 Remitente / Remetente 		35 Consignatario / Consignatario 			
37 Numero de los precintos / Numero dos lacres SIN PRECINTOS		36 Documentos Anexos / Documentos anexos Destino: 17001ET0100002H F. Ofic:11-01-2017			
38 Marcas y numeros de los bultos, descripcion de las mercancias / Marcas e numeros dos volumes, descricao das mercadorias 01 REACTOR VIDRIADO MARCA TYCON MODELO CE16000-SERIE NRO 11576 IDENTIFICACION NRO 1381 ORIGEN ITALIA A?O DE FABRICACION 2009 - 01 CAJA CONTENIENDO ACCESORIO DE CONEXION (VALVULA), MERCADERIA SIN VALOR COMERCIAL A SOLO EFECTOS ADUANEROS - MERCADERIA BAJO REGIMEN EXPORTACION TEMPORAL , IMPORTADA SEGUN DESPACHO 09001IC04078095C FACTURA N8 .ACTUACION NRO 12114-425-2016.NOTA NRO 1945/2016 PROFORMA NRO 041/2016 PACKING LIST.PESO NETO 17.350,00 KG POS. Arancelarias: 8419.89.99					
Declaramos que las informaciones presentadas en este Documento son expresion de verdad, que los datos referentes a las mercancias fueron transcritos exactamente conforme a la declaracion del remitente, los cuales son de su exclusiva responsabilidad, y que esta operacion obedece a lo dispuesto en el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los paises del Cono Sur. Declaramos que as informacoes prestadas neste Documento s?o a express?o da verdade, que os dados referentes as mercadorias foram transcritos exatamente conforme a declarac?o do remetente, os quais s?o de sua exclusiva responsabilidade, e que esta operacao obedece ao disposto no Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre dos Pais do Cone Sul.		40 N? DTA, ruta y plazo de transporte / N? DTA, rota e prazo de transporte BS.AS-ZARATE-CEIBAS-BONPLAND-PASO DE LOS LIBRES . MIC AR202510271 , TARA T: 7550 KG TARA S: 9270 KG Fecha Prevista de Arribo: Plazo transporte: 140 horas Plazo a frontera: 2 dias CONDUCTOR 1: DIEGO DOS SANTOS DOC:DNI 9102949188 CONDUCTOR 2: -- DOC: --			
39 Firma y sello del porteador/Assinatura e carimbo do transportador Fecha /Data		41 Firma y sello de Aduana de Partida /Assinatura e carimbo de Alfandega de Partida Fecha /Data			

 Carta de Porte Internacional por Carretera Conhecimento de Transporte Internacional por Rodovia		El transporte realizado bajo esta Carta de Porte Internacional esta sujeto a las disposiciones del Convenio sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional de Mercancias, las cuales anulan toda estipulacion que se aparte de ellas en perjuicio del remitente o del consignatario. O transporte realizado ao amparo deste Conhecimento de Transporte Internacional esta sujeito as disposicoes do Convenio sobre o Contrato de Transporte e a Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte Terrestre Internacional de Mercadorias, as quais anulam toda estipulacao contraria as mesmas em prejuizo do remetente ou do consignatario.		
1 Nombre y domicilio del remitente / Nome e endereco do remetente		2 Numero / Numero 001AR202500438		
4 Nombre y domicilio del destinatario / Nome e endereco do destinatario		3 Nombre y domicilio del porteador / Nome e endereco do transportador		
6 Nombre y domicilio del consignatario / Nome e endereco do consignatario		5 Lugar, pais de emision / Localidade e pais de emissao BUENOS AIRES - 200 - ARGENTINA		
9 Notificar a / Notificar a:		7 Lugar, pais y fecha en que el porteador se hace cargo de las mercancias Localidade, pais e data em que o transportador se responsabiliza pela mercadoria BUENOS AIRES-ARGENTINA-09-01-2017		
11 Cantidad y clase de bultos, marcas y numeros, tipo de mercancias, contenedores y accesorios Quantidade e categoria de volumenes, marcas e numeros, tipo de marcadorias, containeres e pecas 01 REACTOR VIDRIADO MARCA TYCON MODELO CE16000-SERIE NRO 11576 IDENTIFICACION NRO 1381 ORIGEN ITALIA A?O DE FABRICACION 2009 . 01 CAJA CONTENIENDO ACCESORIO DE CONEXION (VALVULA). MERCADERIA SIN VALOR COMERCIAL A SOLO EFECTOS ADUANEROS . MERCADERIA BAJO REGIMEN EXPORTACION TEMPORAL . IMPORTADA SEGUN DESPACHO 09001IC04078095C FACTURA N8 .ACTUACION NRO 12114-425-2016.NOTA NRO 1945/2016 PROFORMA NRO 041/2016 PACKING LIST.PESO NETO 17.350,00 KG		12 Peso bruto en Kg. / Peso bruto em kg. PB: 17710.00 PN: 17350.00		
15 Gastos a pagar Gastos a pagar		13 Volumen en m. cu. / Volumen em m. cu.		
16 Declaracion del valor de las mercancias / Declaracao do valor das Mercadorias Son DOLAR ESTADOUNIDENSE CINCUENTA MIL .		14 Valor / Valor. 62250.00 DAP Moneda / Moeda USD		
Flete / Frete Monto Remitente Valor remitente .00 USD 12100.00 USD		17 Documentos anexos / Documentos anexos Destinacion: 17001ET01000002H F.Ofic: 11-01-2017		
Seguro / Seguro .00 USD 150.00 USD		18 Instrucciones sobre formalidades de aduana Instrucoes sobre formalidades de la alfandega Consolidado--> N Fraccionado --> N		
Otros / Outros		19 Monto del flete externo / Valor do frete externo 5000		
TOTAL .00 USD 12250.00 USD		20 Monto de reembolso contra entrega / Valor de reembolso contra entrega		
21 Nombre y firma del remitente o su representante Nome e assinatura do remetente ou seu representante		22 Declaraciones y observaciones / Declaracoes e observacoes BS.AS/URUGUAIANA 5000 US\$ URUG /SAO PAULO 7100 US\$ SEGURO 150 US\$		
Fecha / Data Las mercaderias consignadas en esta Carta de Porte fueron recibidas por el porteador aparentemente en buen estado, bajo las condiciones generales que figuran al dorso. As mercadorias consignadas neste Conhecimento de Transporte foram recebidas pelo transportador aparentemente em bom estado, sob as condicoes gerais que figuram no verso.		23 Nombre, firma y sello del porteador y su representante Nome, assinatura e carimbo do transportador o seu representante		
24 Nombre y firma del destinatario o su representante Nome e assinatura do destinatario ou seu representante		Fecha / Data		

ANEXO C – Permiso para Circulación (ARGENTINA), com Idoneidade ANTT

COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE		Ministerio de Transporte Presidencia de la Nación	
CERTIFICADO DE IDENTIFICACIÓN		N°1025222 TITULAR	
DOCUMENTO IDENTIFICATORIO DE LAS UNIDADES HABILITADAS PARA REALIZAR TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS POR CARRETERA			
DATOS DE LA EMPRESA			
RAZÓN SOCIAL	[REDACTED]		
PAUT	51221		
N° PERMISO	5152C4870		
VENCIMIENTO	14/03/2020		
IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO			
DOMINIO	AJU6601		
CANT. EJES	3		
TIPO VEHICULO	TRACTOR		
TIPO CARROCERIA	NO INFORMADO		
CHASIS NRO	9BSP4X2A013525927		
MODELO AÑO	2001		
MARCA	SCANIA		
RECORRIDO AUTORIZADO:			
Dentro de los límites internacionales de la REPUBLICA ARGENTINA, utilizando todos los pasos fronterizos habilitados.			
DESDE: BRASIL			
HASTA: ARGENTINA			
y viceversa y/o EN TRANSITO POR: --			
Buenos Aires, 19/04/2017			
			
		<p>El presente documento habilita a la unidad descrita precedentemente para efectuar transporte internacional de cargas por carretera. Conjuntamente con el original de este documento la unidad deberá exhibir, a requerimiento de las autoridades competentes, las constancias de contratación de los seguros pertinentes y el certificado de inspección técnica.</p>	

