



ConBRepro

XI CONGRESSO BRASILEIRO DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO



01 a 03
de dezembro 2021

PRINCIPAIS DIFICULDADES ENFRENTADAS POR UM OPERADOR LOGÍSTICO NAS OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO MARÍTIMA DE PRODUTOS CHINESES

Alberto Lopes Rosa

Logística – FATEC Mogi das Cruzes

Resumo: As relações comerciais entre países estão em constate crescimento, com o Brasil não é diferente, visto que hoje temos grandes parceiros comerciais, um deles é a China. Com isso o operador logístico ganha importância, podendo contribuir com as organizações que atuam e pretendem atuar no comércio internacional, possibilitando um serviço terceirizado de suas operações, fazendo as organizações focarem em suas principais atividades. O principal objetivo desse artigo é apresentar as dificuldades encontradas de um operador logístico nas operações de importação marítima de produtos chineses. A metodologia utilizada foi uma pesquisa bibliográfica de artigos e livros relacionados ao tema. Ao final do artigo identificamos os principais problemas enfrentados pelo operador logístico, nas operações de importação, sendo elas: a sistemática burocracia aduaneira brasileira, os fatores culturais, fluxo de informação, precariedade da infraestrutura dos portos brasileiros e o elevado custo do frete internacional.

Palavras-chave: Operador Logístico, Importação, Brasil, China.

Main Diffculties Faced by a Logistic Operator in the Maritime Import Operations of Chinises Products

Abstract: Trade relations between countries are constantly growing, with Brazil it is no different, as we now have major trade partners, one of which is China. With this, the logistic operator gains importance, being able to contribute to the associations that operate and intend to operate in international trade, enabling an outsourced service for their operation, making the associations focus on their main activities. The main objective of this article is to present the difficulties encountered by a logistics operator in the maritime import operations of Chinese products. The methodology used for bibliographical research of articles and books related to the theme. At the end of the article, we identify the main problems faced by the logistics operator in import operations, namely: the systematic Brazilian customs bureaucracy, cultural factors, information flow, precarious infrastructure in Brazilian ports and the high cost of international freight.

Keywords: Logistic Operator, Import, Brazil, China.

1. Introdução

Nos últimos anos notou-se um grande aumento na importação de produtos em geral, dando ênfase ao comércio internacional, influenciando nas relações comerciais entre países, quando falamos sobre o assunto temos em mente dois países, Estados Unidos e China, duas grandes potências mundiais e parceiros econômicos do Brasil. A atividade de comércio internacional se tornou uma ferramenta estratégica para organizações que buscam melhorar seu desempenho e lucratividade. Sendo diversas as motivações que levam as organizações a operarem no comércio internacional, podendo ser pela busca por novidades disponíveis em mercados internacionais, a alta tecnologia, o custo baixo de produtos, como até mesmo a procura por matéria-prima (MORENO, 2011, p.2).

Uma das principais características do desenvolvimento econômico da China nos últimos 30 anos foi o expressivo aumento do comércio exterior. Entre 1975 e 2008, as suas exportações pularam de US\$ 7,9 bilhões para US\$ 1.133 bilhões. Esse extraordinário crescimento foi viabilizado por diversos fatores, sendo os mais importantes a política cambial, especialmente a forte desvalorização real do renminbi (moeda oficial da República Popular da China) ocorrida entre 1990 e 1994, e os ganhos de competitividade da indústria chinesa possibilitada, por sua vez, pela liberalização das importações. No entanto, o comércio exterior somente começa a se tornar peça-chave para o crescimento da economia chinesa no final da década de 1980, quando tanto exportações quanto importações ultrapassam 15% do PIB (NONNENBERG, 2010).

O objetivo principal desse trabalho é apresentar a dificuldade enfrentada por um operador logístico nas importações de produtos Chineses, pelo modal marítimo, mostrando quais as documentações necessárias para a realização do processo e normativos a serem seguidos. Como objetivos secundários: mostrar o que é um operador logístico (são empresas especializadas em prestar serviços logísticos) e quais as suas funções, falar sobre a importância e os fundamentos do comércio internacional.

A metodologia utilizada para a realização desse trabalho foi uma pesquisa bibliográfica, descrevendo e explicando o tema principal utilizando artigos e livros como referência para realização do embasamento teórico.

2. COMÉRCIO INTERNACIONAL

Quando se fala de importação logo vem em mente o comércio internacional, mas muitos não sabem o que é e qual a importância. Antes de darmos início ao tema principal é necessário apresentarmos ao leitor, facilitando e conciliando para o assunto em questão.

Comércio Internacional é o conjunto de operações de troca de bens e serviços que envolvem países distintos. Podendo envolver produtos manufaturados, *commodities*, serviços, mão-de-obra e o movimento de capital. Para caracterizar comércio é preciso reciprocidade, ofereço algo, porém quero algo em troca. Com a prática de importação, os países buscam a oportunidade de obter bens que os mesmo não tem condições ou nem mesmo interesse em produzir, para suprir determinadas necessidades (KEEDI, 2011).

A importância para economia se deve a diversos fatores, acima de tudo o principal que já foi dito acima é a possibilidade de importar produtos não existentes no país e exportar produtos em sobra para outros países, o comércio internacional diminui os riscos de atividades e permite as empresas seguir comercializando mesmo com uma crise econômica interna no país. A melhor forma de visualizarmos o desempenho do

comércio internacional de um país é por meio da balança comercial, registrando as importações e exportações de bens e serviços, se seu saldo for positivo, significa que o país está exportando mais do que importando, se for negativo as importações ultrapassam as exportações.

O comércio exterior brasileiro vem destacando sua crescente participação comercial com os mercados ascendentes, como por exemplo, a notável evolução no relacionamento comercial com a China. Até quase meados do século XX, praticamente não havia qualquer tipo de relacionamento entre estes dois países, e hoje, a China vem assumindo cada dia mais seu lugar como principal parceiro do Brasil (CASTILHO, 2007). A partir da década de 90, pode-se dizer que o Brasil resolveu por reestruturar sua estratégia de inserção internacional, buscando estreitar laços com a Ásia. Tendo então esta visão modificada, a Ásia tornou-se um alvo para o Brasil por diversos motivos, sendo eles pela tecnologia de ponta disponível, pelo vasto mercado em crescimento com grandes oportunidades para as exportações brasileiras tanto como pelas vantagens obtidas em importações chinesas (MORTATTI; MIRANDA; BACCHI, 2011).

De acordo com Mortatti, Miranda e Bacchi (2011) destacam o aumento nas importações de produtos chineses nas últimas décadas, onde o comércio bilateral entre China e Brasil teve uma considerável evolução, nos períodos de 1984 a 2008 as importações de produtos chineses aumentaram em média 16,54% enquanto as exportações brasileiras em 15,43% ao ano.

A necessidade dos países pela busca de matérias-primas, recursos naturais, tecnologia e fatores de produção, podem ser considerados alguns dos motivos pelos quais os países deram início às operações globais de exportação e importação. A busca pelo aperfeiçoamento, desenvolvimento de suas economias e expansão no comércio internacional, faz com que os países se orientem em busca de novos mercados (NOBRE; SANTOS, 2005). No comércio internacional, as negociações e operações de importação e exportação são feitas entre os diversos países distribuídos ao redor do globo, portanto há vários aspectos envolvidos, como as diferenças culturais, distâncias geográficas, fuso horário, entre outros (SCHERER et al., 2013).

As diferenças culturais devem ser notadas com atenção pelas organizações, pois em operações internacionais deve-se buscar descobrir o potencial da cultura do país e utilizá-la como uma ponte para a aproximação, enquanto ao mesmo tempo, deve-se trabalhar para reduzir a influência negativa que ela pode causar, pois pode tornar-se uma barreira às operações internacionais (OLIVEIRA, 2014).

2.1. LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Entende-se que a logística é um conjunto de todas as atividades relacionadas à movimentação e armazenagem de produtos, visando facilitar o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição de matéria-prima até o ponto de consumo final, como também envolve os fluxos de informações ao longo do processo, pois são as informações que colocam os produtos em movimento e obtendo assim, níveis de serviço apropriados aos clientes a um custo razoável (FIGUEREDO; FLEURY; WANKE, 2003).

A logística é vista como parte do processo da gestão da cadeia de suprimentos, é incorporada ao processo, englobando mais funções que antes não eram notórias e com isto buscando sempre aperfeiçoar e atender da melhor forma às necessidades dos consumidores, sendo eles nacionais ou globais (DI SERIO; SAMPAIO; PEREIRA, 2007).

Analisando a economia mundial, a logística internacional assume um papel grandioso, pois são através dos sistemas logísticos eficientes que são formadas

as bases para o comércio mundial. Tanto os países, como a população que os habitam, não provém de uma mesma propriedade produtiva e nem tampouco são igualmente produtivos, levando então a necessidade das trocas internacionais entre países.

Devido à diversidade que encontramos mundo a fora, existe regiões que detém vantagens sobre outras, buscando assim, através da logística e dos transportes internacionais, equalizar as necessidades globais ao mesmo tempo em que se busca usufruir das vantagens competitivas em âmbito internacional (DE MARIA, 2004).

Diante de tal cenário onde há uma crescente evolução nas operações de comércio internacional, se destaca a importância da logística internacional de suprimentos, pois são através dos sistemas logísticos eficientes é que são formadas as grandes bases para o comércio mundial (DE MARIA, 2004). O quão proporcional cresce as relações comerciais internacionais, cresce a complexidade das operações logísticas globais, pois envolve um maior risco, custo e uma menor capacidade de controle ao longo de toda a cadeia logística (BOWERSOX; CLOSS, 2001).

Tratando-se de operações logísticas globais, afirma Bowersox e Closs (2001) que os desafios enfrentados neste tipo de operações são inerentes, pois os riscos aumentam, os custos se elevam e a capacidade de controle da cadeia de suprimentos diminui. As incertezas estão relacionadas às grandes distâncias, ciclos longos de transporte e ao menos conhecimento do mercado em que se visa atuar. Os custos são elevados devido as grandes distâncias enfrentadas e com a necessidade de preparação do produto para um determinado tipo de transporte internacional. Com a necessidade da utilização de intermediários ao longo da cadeia, com a regulamentação governamental distinta entre países, com as exigências alfandegárias com características diferentes, acabam dificultando o controle, diminuindo assim, a capacidade de controle total em uma cadeia logística globalizada (BOWERSOX; CLOSS, 2001).

2.2. TRANSPORTE INTERNACIONAL

É impossível falarmos de logística internacional e não pensarmos dos transportes internacionais, sendo eles, sem dúvidas, os principais provedores do mesmo.

O transporte possui uma grande responsabilidade no desenvolvimento econômico das organizações, visto que ele é o responsável pela maior fatia dos gastos logísticos de uma organização. Sob o aspecto global, o transporte possui uma notável participação nos gastos logísticos dos países em relação ao PIB por eles produzido. Devido a tal importância é que se buscam alternativas para diminuir os custos envolvidos à logística, podendo ser pela escolha do modal correto para realizar o transporte, pela utilização de mais de um modal, denominado intermodalidade, pela utilização de operadores logísticos, que são capazes de otimizar os custos pois detém capacidade e recursos de movimentação de cargas compartilhados com diversos clientes, gerando assim uma economia de escala (FLEURY; WANKE; FIGUEIREDO, 2000).

De acordo com Ribeiro e Ferreira (2002) que devido à tamanha representação dos transportes no custo logísticos, os mesmos devem ser analisados com cautela visando à otimização de custos e a não perda de lucros. Os aspectos como peso, fragilidade, compatibilidade e dimensão dos produtos a serem transportados, muitas vezes não são levadas em consideração no momento da escolha do modal ideal para o transporte, gerando assim manuseios desnecessários, possíveis avarias nos produtos durante o trânsito, entre outros transtornos.

Os transportes não devem ser considerados como parte da cadeia logística e sim como um prolongamento dela (RIBEIRO; FERREIRA, 2002). Sobre esse tema,

Ballou (2001) desta que quando se escolhe o modal ou a intermodalidade que será então utilizada para realizar o transporte internacional de certo bem, é necessário levar em consideração características que supram as necessidades, tais como: ponderar tempo médio de trânsito, preço, a viabilidade do tempo no trânsito, perdas e possíveis danos.

O contratante do transporte internacional pode optar por diversas opções de modais disponíveis, sendo ele o transporte aéreo, ferroviário rodoviário ou marítimo, levando em conta suas características de cada modal, avaliando os fatores de desempenho de cada, para escolher o mais apropriado. As mercadorias perecíveis ou de caráter urgente, normalmente são transportados pelo modal aéreo, no qual apresenta como vantagem o curto tempo de trânsito, mas em contrapartida, possui uma capacidade reduzida de transportar mercadorias e possui um custo de frete mais elevado que todos os demais modais. O modal rodoviário é adequado para viagens de curtas e medias distâncias, tendo como vantagem a sua simplicidade de funcionamento, porém como desvantagem, possui um risco de sinistro maior que os demais modais e tem custo de frete mais elevado comparado aos modais. O modal ferroviário também pode ser adequado para curtas e medias distâncias, apresentando como vantagens a não variação do tempo de trânsito e o custo de frete mais acessível que o modal rodoviário. A inflexibilidade de rotas é uma desvantagem existente neste modal (PEREZ, 2005).

2.2.1. MODAL MARÍTIMO

Este modal apresenta diversas vantagens, tais como tarifas de frete competitivas se comparado a outros modais, grande abrangência de distancias e a sua elevada capacidade de transportar diversos volumes e consideráveis quantidades de cargas que outras modais não possuem. Como todos os modais, o marítimo também apresentara desvantagens, sendo elas o tempo de trânsito mais extenso até seu destino final, a frequência de viagens aos portos às vezes não é tão disponível se comparado a outros modais de transporte, entre outros (SILVA, 2003).

A importação marítima é muito utilizada devido às taxas de frete menores em relação aos demais modais, porém é necessário ressaltar que a mercadoria a ser importada por este modal deve ser previamente planejada, visto que o tempo de trânsito, como no caso entre China e Brasil, é longo, e deve ser levada em consideração a dependência de outros fatores envolvidos, tais como: atraso na entrega da mercadoria pelo exportador, falta da documentação necessária, greve dos portos, falta de espaço para atracação no navio etc. A necessidade de planejamento da organização importadora é fundamental, pois a falta de disponibilidade de navios em épocas de final de ano é um grande problema enfrentado por importadores brasileiros que utilizam este modal, que devido ao aumento do volume, se submetem a pagar altíssimas taxas de frete para os armadores (donos de navios) disponibilizarem ou não, espaço nos navios (BERTAN, 2010).

2.2.2. INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA BRASILEIRA

O sistema portuário brasileiro é composto em sua totalidade por trinta e sete portos, sendo sua grande maioria localizada ao longo da costa brasileira, sob a administração de Companhias Docas, concessionarias privados ou estaduais e composta por diversos terminais de uso privado e instalações portuárias privadas, que operam cargas privados ou de terceiros (SECRETARIA DE PORTOS, 2015).

De acordo com Marchetti e Pastori (2006), os portos brasileiros atualmente, apesar de uns anos para cá terem melhorado sua infraestrutura, ainda deixam a desejar em

diversos aspectos, como a grande chance de ter sua capacidade operacional esgotado por falta de investimento em diversos pontos, sendo eles: obras como dragagens visando facilitar o acesso dos navios, manutenção de calado, melhorias nos acessos terrestres até a chegada ao porto, aprofundamento do canal de acesso, aumento do calado do cais de atracação e etc.

O volume de cargas movimentadas e a produtividade dos portos e terminais brasileiros vêm aumentando significativamente nos últimos anos. Nos últimos 12 anos os volumes passaram de 340 milhões de toneladas para 620 milhões de toneladas, sendo quase o dobro praticado anteriormente (MARCHETTI; PASTORI, 2006).

Devido à significativa evolução dos volumes de cargas movimentadas em portos brasileiros, é essencial o aprimoramento do sistema portuário, tendo a necessidade de uma modernização portuária, onde o conceito de terminais especializados ganha corpo, com equipamentos e métodos de operação específicos para o tipo de carga com quem operam, assim como terminais para containers, graneis sólidos e líquidos. Tal modernização objetiva sempre reduzir a permanência do navio no porto, pois atualmente o Brasil não é tão vantajoso e competitivo para os armadores (donos de navios) devido ao elevado custo portuário e o tempo gasto para concluir a operação do navio, que se comparado a viagens realizadas a outros países, onde os portos possuem a infraestrutura superior, equipamentos e tecnologia, os custos e o tempo de permanência do navio no porto são menores, aumentando a produtividade do armador, que consegue reduzir seu custo por viagem (BRANDÃO, 2009).

Apontando Marchetti e Pastori (2006) que um fator restritivo ao bom funcionamento dos portos brasileiros está diretamente atrelado ao grau de ineficiência e da falta de interação necessária dos órgãos aduaneiros, tanto como a burocracia brasileira nas operações de comércio exterior, tendo em vista que a maioria dos portos e terminais operam 24h por dia e em contrapartida quase todos os agentes portuários e órgãos regulatórios trabalham em horário comercial ou até mesmo em jornadas reduzidas. Os principais gargalos hoje nos portos brasileiros estão na infraestrutura comum dos portos, sendo eles os acessos aquaviários dos navios e os acessos terrestres, que possuem sua administração sob entes federativos - União, municípios e estado (LACERDA, 2005).

O custo de frete internacional para o Brasil é consideravelmente alto devido aos fatores de falta de infraestrutura portuária, falta de modernização e pouca capacidade para armazenagem de mercadorias, sendo muito comum o navio ter que ficar fundeado, ou seja, aguardando no mar a vaga no porto para poder atracar e operar. Está sobre estadia, às vezes levando dias, é um tempo perdido para o armador que com o tempo gasto poderia estar realizando outras viagens, devido à isto e outras ineficiências encontradas ao longo do fluxo das operações marítimas nos portos brasileiros, é que os custos de frete praticados pelos armadores são mais elevado, pois tais custos são englobados no valor do frete. Além destes custos portuários, o tempo de trânsito e a frequência de viagens oferecidas pelos armadores para determinada rota é que gera aumento no custo de frete internacional (BRANDÃO, 2009).

2.2.3. OPERADOR LOGÍSTICO

Como forma de suprir a necessidade das organizações que atuam ou desejam atuar em mercados internacionais, surgem organizações especializadas em prestar serviços logísticos globais, os operadores logísticos, fazendo com que as organizações possam concentrar seus esforços em suas atividades centrais e passem a terceirizar suas operações da gestão da cadeia de suprimentos, visando

assim, diminuir custos e proporcionar um maior nível de serviço entregue ao cliente final (MELLO, 2012; NOVAES, 2014).

Conforme Bassani (2006) o operador logístico deve buscar uma diferenciação no mercado, uma vez que as organizações concorrentes irão provavelmente dispor de um mesmo armador para realizar o transporte internacional, de um mesmo navio e um mesmo tempo de trânsito, sendo assim, poderão proporcionar um serviço semelhante. Desta forma, o operador logístico deve buscar um diferencial para entregar as suas organizações contratantes, como dar a atenção necessária, ao mesmo tempo fornecer uma informação clara, precisa e atualizada, tanto como agilidade na entrega da mercadoria.

Diante disto, para que um operador logístico possa entregar com excelência os serviços prestados, torna-se necessário identificar as dificuldades enfrentadas em suas operações logísticas internacionais e como tais dificuldades podem ser minimizadas, buscando desta forma, se diferenciar no serviço entregue ao seu cliente.

As empresas especializadas em prestar este serviço logístico, denominados *freight forwarder* ou em português operador logístico, começaram a agregar competitividade às empresas contratantes. O intermediador de cargas tem como função desassociar as atividades exercidas em relação à cadeia de suprimentos de uma organização e então coordenar totalmente ou parcialmente o planejamento, o controle e a movimentação de mercadoria em âmbito internacional (MELLO, 2012). Os operadores logísticos estão sempre seguindo os grandes investimentos, as grandes empresas e as grandes oportunidades de negócio, sempre atentos ao mercado. Eles oferecem o serviço logístico completo, tanto para pequenas, médias, como para grandes empresas, sempre buscando entregar a excelência nas operações logísticas (BASSANI, 2006).

O operador logístico possui conhecimento logístico extraordinários, usando deste know-how, saber-fazer, para gerar competitividade as empresas contratantes. Ele costuma estar estabelecido em diversos países, com escritórios próprios ou através de representantes, mas de modo à sempre estar presente no país de origem e de destino da mercadoria. Este prestador de serviços logísticos internacionais pode fornecer um serviço completo, desde a retirada da carga dentro da fábrica do exportador até a entrega da mercadoria no chão da fábrica do importador, livrando o contratante de todos os trabalhos operacionais, legais, logísticos e dos incômodos gerados ao longo de uma operação de comércio exterior. Englobando todas as etapas logísticas envolvidas, o mesmo poderá prestar o serviço de operar como despachante, realizando os despachos necessários a entradas e saídas da mercadoria dos países como os trâmites envolvidos no processo. É comum também que os mesmos operam o trecho terrestre, normalmente com transporte rodoviário, sendo eles proprietários ou não dos veículos de transporte, complementando a entrega da mercadoria ao seu destino final (KEEDI, 2011).

Ainda a respeito da caracterização de um operador, complementa Mello (2012) que os mesmos são como fossem corretores de carga, onde eles consolidam cargas de diversos cliente e negociam um valor de frete mais acessível com os armadores do que se os próprios importadores ou exportadores negociassem diretamente. Além disso, este operador logístico, presta o serviço em seu próprio nome e emite seu próprio conhecimento de embarque, que para o consignatário real da carga (o importador) será apenas o transportador e na relação entre o operador logístico e armador (dono do navio) o operador logístico, haverá outro conhecimento de embarque, onde será ele o consignatário da carga (MELLO, 2012).

Assim como qualquer empresa que presta serviços, o operador logístico busca se diferenciar no mercado, proporcionando ao seu cliente mais do que apenas serviços

logísticos e sim um diferencial, tendo como exemplo o transporte marítimo de uma carga, provavelmente todos os concorrentes irão dispor de um mesmo armador, um mesmo navio, uma mesma rota, um mesmo tempo de trânsito e proporcionar um serviço semelhante. O diferencial fica na forma como o serviço complementar será realizado, sendo a atenção que o cliente deseja ou necessita, na personalização de atendimento tanto como fornecer uma informação de qualidade, precisa e atualizada (BASSANI, 2006).

3. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Sabemos que o comércio internacional vem ganhando muita visibilidade nos últimos anos, sendo de extrema importância para economia de um país e suas relações com parceiros de negócios. Muitas vezes essa relação só é possível através de um intermediário, os operadores logísticos, onde o foco desse trabalho foi apresentar as dificuldades enfrentadas por um operador logístico nas operações de importação marítima de produtos. O presente estudo foi realizado através de uma pesquisa bibliográfica, onde foi identificado os principais problemas ao longo da operação de importação marítima de produtos chineses, apresentados no quadro 1.

A escassez de serviços ofertados pelas CIAS. Marítimas é um dos problemas presente na operação, uma grande dificuldade é em épocas de *peak season*, alta temporada, ou seja, a demanda é maior do que o serviço ofertado, geralmente ocorre no final do ano, gerando atrasos no embarque das mercadorias, devido a indisponibilidade de espaço no navio e gerando taxas de frete mais altas nessas épocas do ano, conseqüentemente aumentando o preço final do produto (FONTOURA; LAZZAROTTO, 2015).

A burocracia aduaneira brasileira é outro problema enfrentado, devido ao seu complexo e extenso processo aduaneiro brasileiro para importações, levando semanas até a carga ser liberada para ser entregue ao importador. O extenso tempo envolvido desde a chegada da mercadoria no porto até sua liberação está diretamente relacionada ao fato de os órgãos regulatórios tanto como a aduana brasileira funcionarem com jornadas reduzidas em relação ao funcionamento dos portos, pois os mesmos funcionam somente em dias e horários comerciais, dificultando assim as liberações de mercadorias em seu destino (MARCHETTI; PASTORI, 2006).

Outros problemas que são bem comuns está atrelado a distância geográfica e tempo de trânsito, onde o longo tempo de transporte marítimo entre dois países é um dificuldade, além da distância geográfica, poderão ocorrer atrasos, tendo em vista que o modal marítimo é o mais favorável a sofre os atrasos, devido a alguns fatores, a infraestrutura do portos, sendo menos preparados para receber navios de grande porte, fatores climáticos, impedindo a atracação do navio, tendo que aguardar em alto mar, fazendo esperar mais a sua liberação.

Quadro 1: Principais dificuldades enfrentadas pelos operadores logísticos nas operações marítimas de importação de produtos chineses e suas possíveis soluções.

Principais dificuldades enfrentadas pelo operador logístico nas operações de importação marítima de produtos chineses.	Possíveis soluções para problemas enfrentados pelos operadores logísticos.
- Escassez de serviços oferecidos pelas CIAs.	- Realizar o planejamento em conjunto com importadores. - Utilizar outras opções de CIAs. para conseguir disponibilidade de espaço no navio.
- Burocracia aduaneira brasileira.	- Implementar programas visando aumentar o turno dos órgãos regulatórios e alfandegar os portuários brasileiros. - Interligação dos órgãos aduaneiros nas importações brasileiras.
- Custo do frete internacional.	- Buscar acordos fixos com os armadores, visando estabilizar o custo do frete.
- Infraestrutura de portos.	- Utilizar rotas alternativas ou a intermodalidade. - Mais investimentos nas infraestruturas e tecnologia dos portos.
- Distância geográfica e tempo de trânsito.	- Ter todas as documentações de acordo com as exigências para não ocorrer atrasos na liberação da mercadoria.

Fonte: Autor

4. METODOLOGIA

A metodologia utilizada para a realização desse trabalho foi feita através de uma pesquisa bibliográfica exploratória de caráter qualitativo. Sendo assim é uma pesquisa elaborada a partir de materiais já publicados, constituídos principalmente de livros, artigos científicos e materiais disponibilizados na Internet. Em regra geral, a pesquisa exploratória é o tipo de pesquisa realizada quando o tema escolhido é pouco explorado, sendo difícil a formulação e operacionalização de hipóteses. Muitas vezes, esse tipo de estudo se constitui em um primeiro passo para a realização de uma pesquisa mais aprofundada. (OLIVEIRA, 2018). A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa. Não requer o uso de métodos e técnicas estatísticas. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave. É descritiva. Os pesquisadores tendem a analisar seus dados indutivamente. O processo e seu significado são os focos principais de abordagem.

Analisando os materiais pesquisados, fazendo a coleta das informações primordiais para a elaboração do trabalho e separando os pontos mais importantes, dando ênfase ao problema apresentado, como base da pesquisa bibliográfica.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A globalização vem fazendo cada vez mais empresas a serem inseridas no âmbito da competição global, o comércio internacional e as relações comerciais entre os países estão em constante evolução. Não seria diferente com o Brasil e China que até os meados do século XX não existia relações entre eles, sendo hoje a China um dos maiores parceiros comerciais do Brasil.

Com a grande procura de suprir a necessidade existente no mercado internacional, as empresas especializadas em prestar serviços logísticos internacionais, buscam proporcionar as empresas que já atuam ou querem atuar no comércio internacional serviços de qualidade e tornar mais fácil a prática de atuar em mercados mundiais.

De acordo com o objetivo do estudo buscou-se identificar quais são as dificuldades enfrentadas por um operador logístico nas operações de importação marítima de produtos chineses, compreendendo as dificuldades que existe ao todo processo e quais as possíveis soluções para essas dificuldades. Por meio da pesquisa bibliográfica foi possível observar que o operador logístico enfrenta diversas dificuldades ao longo do processo de importação marítima. De todo modo o objetivo geral do trabalho foi atingido, identificando as principais dificuldades enfrentadas por um operador logístico nas operações de importação marítima de produtos chineses.

Referências

BASSANI, Rafael Vescovi. **O agente de carga: os atributos considerados na sua contratação.**

Porto Alegre: PUCRS, 2006.

BERTAN, Ramon Ventura. **Custo logístico na importação: uma análise comparativa entre modais de transporte.** 2010. 65 f. Monografia (Graduação em Ciências Contábeis)

–
Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010. Disponível em:
<<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/120571>>. Acesso em: 10 mar 2021.

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

BRANDÃO, Pelágio Pereira. **A competitividade do complexo industrial e portuário de Pecém como suporte ao desempenho do comércio exterior do estado do Ceará.** 2009.

Dissertação (Mestrado em Administração) – Faculdade de Administração, Universidade de

Fortaleza, Fortaleza, 2009.

Disponível em <<https://uol01.unifor.br/oul/conteudosite/F1066342823/Dissertacao.pdf>>
. Acesso em: 15 maio 2021.

CASTILHO, Marta Reis. Impactos distributivos do comércio Brasil-China: efeitos da intensificação do comércio bilateral sobre o mercado de trabalho brasileiro. **RBCE – Revista Brasileira de Comércio Exterior**, Rio de Janeiro, n.91, p.1-16, abr./ jun. 2007.

Disponível em: < <http://files.alexandrefa.webnode.com/200000018-8e4029037f/IMPACTOS%20DISTRIBUTIVOS%20DO%20COMERCIO%20BRASILCHINA%20%20EFEITOS%20DA%20INTENSIFICACAO%20DO%20COMERCIO%20BILATERAL%20SOBRE%20O%20MERCADO%20DE%20TRABALHO%20BRASILEIRO.pdf> >. Acesso em: 10 mar. 2021.

DE MARIA, Marjorie. **O operador de transporte multimodal como fator de otimização da logística**. 2004. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção)-Faculdade de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004. Disponível em: <<http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/87842>>. Acesso em: 16 mar. 2021

DI SERIO, Luiz Carlos; SAMPAIO, Mauro; PEREIRA, Farias Susana Carla. A evolução dos conceitos de logística: um estudo na cadeia automobilística do Brasil. **RAI - Revista de Administração e Inovação**, São Paulo, v.1, n.1, p. 125-141, 2007.

FIGUEREDO, K. F.; FLEURY, P. F.; WANKE, P. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e recursos**. São Paulo: Atlas, 2003.

FLEURY, P.F.; WANKE, P.; FIGUEIREDO, K.F. **Logística empresarial: a perspectiva brasileira**. São Paulo: Atlas, 2000.

FONTOURA, Paula da Rosa; LAZZAROTTO, Adroaldo. **Importação marítima de produtos chineses**. Disponível em: <<https://revistaseletronicas.pucrs.br/index.php/graduacao/article/view/22126>> Acessado em: 25 fev. 2021

LACERDA, Sander Magalhães. Investimentos nos portos brasileiros: oportunidades da concessão da infraestrutura portuária. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 22, p. 297-315, set. 2005. Disponível em: <<https://web.bndes.net/bib/jspui/handle/1408/2468>>. Acesso em: 20 abr 2021.

MARCHETTI, Dalmo dos Santos; PASTORI, Antônio. Dimensionamento do potencial de investimentos para o setor portuário. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n.24, p. 3-33, set. 2006. Disponível em: <<https://web.bndes.net/bib/jspui/handle/1408/2425>>. Acesso em: 20 abr. 2021.

MORTATTI, Caio Marcos; MIRANDA, Silvia Helena Galvão; BACCHI, R.P. Mirian. Determinantes do comércio Brasil-China de commodities e produtos industriais: uma aplicação VECM. **Revista Economia Aplicada**, Ribeirão Preto, v. 15, n. 2, p. 311-335, Abr./ Jun. 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/readcube/epdf.php?doi=10.1590/S141380502011000200007&pid=S141380502011000200007&pdf_path=ecoa/v15n2/v15n2a07.pdf>. Acesso em: 16 mar. 2021.

NOBRE, Marisa; SANTOS, Fernando Ribeiro. **O mercado de transporte marítimo: especialização, evolução e os reflexos na logística internacional**. In: SIMPÓSIO DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 12., 2005, São Paulo. Disponível em: <http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/30854690/NOBRE_M_O_mercado_de_transport.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAJ56TQJRTWSMTNPEA&Expires=1433203868&Sig32nature=JZBpWV2yXXRvz%2FSuB12zySMR5nY%3D&response-contentdisposition=inline>. Acesso em: 16 mar. 2021.

OLIVEIRA, Maria Tereza. **Distância psíquica e seus efeitos sobre o fluxo de exportações dos estados brasileiros**. 2014. 257 f. Tese (Doutorado em Gestão de Empresas)-Universidade de Coimbra, Coimbra, 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10316/24975>>. Acesso em: 17 mar. 2021.

PEREZ, Fábio. **Panorama brasileiro das exportações de carne de frango** – a importância da logística para o comércio exterior estudo de caso: Sadia S.A. 2005. 104 f. Monografia (Tecnólogo em Logística)- Faculdade de Tecnologia da Zona Leste, São Paulo, 2005.Disponível em: <<http://daroncho.com/tcc/tcc52-fabio.pdf>>. Acesso em: 18 mar 2021.

RIBEIRO, Priscilla Cristina Cabral; FERREIRA, Karine Araújo. **Logística e transportes:** uma discussão sobre os modais de transportes e o panorama brasileiro. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 22., 2002, Curitiba. Disponível em:<<http://tecspace.com.br/paginas/aula/mdt/artigo01-MDL.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2021.

SILVA, Cláudio Ferreira. **Transporte, seguro e a distribuição física internacional de mercadorias**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.