

## A IMPORTÂNCIA DA ESCOLHA DOS *INCOTERMS* NO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO – ESTUDO DE CASO: JABIL INDUSTRIAL DO BRASIL LTDA.

Luana Pascarelli Rebouças Fernandes<sup>1</sup>  
Nilson Souza dos Santos<sup>2</sup>  
Manoel Rodrigues Terceiro Neto<sup>3</sup>

**Resumo:** O presente estudo tem o objetivo de apresentar os *incoterms* utilizados em um período de um ano na empresa Jabil Industrial do Brasil Ltda. da planta de Manaus, Amazonas para analisar qual termo de importação e exportação foi mais utilizado neste período e se foi colocado de maneira correta. Este artigo usou o sistema ERP SAP para a análise de dados dos itens importados na empresa enxergando os *incoterms* utilizados e verificando a eficaz atuação deste e os motivos para tal utilização. A partir deste estudo, poderemos compreender formas de analisar o uso dos *incoterms* na organização, fazendo com que as empresas consigam vislumbrar a importância deste termo, nos quais afeta diretamente o preço total da mercadoria e possui tão pouco interesse pelos gestores.

**Palavras-chave:** *Incoterms*. Importação. Exportação.

---

<sup>1</sup> Bacharel em Administração pela Universidade Estadual do Amazonas. [luanaprf@hotmail.com](mailto:luanaprf@hotmail.com)

<sup>2</sup> Professor Titular da Universidade do Estado do Amazonas (UEA), atuando na graduação e pós-graduação. Bacharel em Administração de Empresas pela Universidade Federal do Amazonas (1991) e especialista em Engenharia da Produção pela Universidade Federal do Amazonas (2002). Mestre em Engenharia da Produção pela Universidade Federal do Amazonas (2005). Doutorando em Biotecnologia pela Universidade Federal do Amazonas. [nilmaze1@gmail.com](mailto:nilmaze1@gmail.com)

<sup>3</sup> Professor Assistente da Universidade do Estado do Amazonas (UEA), atuando na graduação e pós-graduação. Bacharel em Administração de Empresas pela Universidade Federal do Amazonas (1993) e especialista em Estratégias para Competitividade Empresarial pela Universidade Federal do Amazonas (1996). MBA em ReAdministração pelo Centro Universitário de Ensino Superior do Amazonas (2002). Mestre em Desenvolvimento Regional pela Universidade Federal do Amazonas (2008). Doutorando em Administração pela FEA/USP. [mterceiro@uea.edu.br](mailto:mterceiro@uea.edu.br)

## 1 INTRODUÇÃO

O presente artigo tem o objetivo de elencar quais são os *Incoterms* – fórmulas contratuais internacionalmente conhecidas – utilizados na empresa Jabil Industrial do Brasil Ltda., explanando seu conceito e suas características de forma a analisar o quanto este pode interferir nos custos desta organização. De forma sucinta, temos a informar que os *Incoterms* estão vinculados à Câmara de Comércio Internacional (CCI), órgão conectado à Organização Mundial do Comércio (OMC), o qual criou regras para gerir os conflitos derivados pela interpretação de contratos internacionais firmados entre compradores e vendedores referentes à transferência de mercadorias, às despesas decorrentes das transações e à responsabilidade sobre perdas e danos.

Em 1936, foram instituídos os *Incoterms* (*International Commercial Terms*) inicialmente nos transportes marítimos e terrestres e, então, a partir de 1976, nos transportes aéreos. Em 1980, foram criados mais dois termos após o surgimento do sistema intermodal de transporte.

Em 1990, surgiu uma nova versão dos *Incoterms* contendo treze termos. Porém, atualmente, está em vigor desde 01.01.2011 a versão do *Incoterms* 2010 contendo onze termos no total.

Estes “[...] são termos internacionais de comércio, propostos pela Câmara de Comércio Internacional (CCI), com o objetivo de facilitar o comércio entre vendedores e compradores de diferentes países”. (INTERSABERES, 2014, p.96)

Os *Incoterms* tem grande importância no comércio exterior, determinando regras entre o comprador e o fornecedor de suas responsabilidades.

No entanto, como a Importação é um processo globalizado, os *incoterms* auxiliam na unificação dessas obrigações mínimas que o vendedor e comprador devem ter de forma padronizada internacionalmente. Então, é importante que a escolha destes seja a mais viável e vantajosa para a organização, visando principalmente à redução dos custos logísticos e ao aumento da produtividade e eficiência logística na organização.

Os profissionais que atuam na área de importação tem demonstrado pouco interesse neste assunto, pois muitas empresas utilizam apenas um ou dois destes termos por falta de conhecimento, sendo que temos onze termos disponíveis. Logo, este artigo vislumbra um assunto promissor no processo de suprimento das empresas, como forma de apresentar sugestões eficazes para a redução de custos logísticos, já que é de extrema importância a utilização total das opções dos *Incoterms* agregado à melhor escolha destes.

Por isto, o artigo busca avaliar os *incoterms* da multinacional Jabil Industrial do Brasil Ltda., referente à planta de Manaus – Amazonas, fundada em 2002. A Jabil é uma empresa de equipamentos domésticos de áudio e vídeo presente no Pólo Industrial de Manaus - PIM, que atualmente conta com 5 (cinco) clientes fixos no seu quadro de manufatura, dentre eles: Sagemcom, Positivo, NCR, Epson e Fujitsu. Além disso, a empresa está presente em mais de 100 países espalhadas nos diversos continentes, sempre preocupada com a qualidade, comunidade e meio ambiente.

Na empresa Jabil Industrial do Brasil Ltda. são utilizados pelo menos 4 *incoterms* no seu processo de importação e exportação. Estas classificações de obrigações dos importadores podem comprometer diretamente nestes custos, logo, os *incoterms* utilizados estão sendo escolhidos de maneira eficaz?

Buscando auxiliar na escolha dos *incoterms* nesta organização em questão, este artigo procura investigar o seguinte problema: Qual o *incoterm* mais utilizado pela multinacional Jabil Industrial do Brasil Ltda. e qual seus impactos nos custos de importação?

Para responder ao questionamento acima, tem-se no decorrer deste estudo a explanação de como ocorre atualmente à escolha dos *Incoterms* desta organização e como poderemos melhorar este posicionamento.

## 1.1 OBJETIVOS

### 1.1.1 Geral

Considerar os *incoterms* usados na importação dentro de uma multinacional e como podem afetar o desempenho da organização, a partir de custos à produção final.

### 1.1.2 Específicos

- ✓ Descrever o que são os *incoterms*;
- ✓ Identificar os *incoterms* mais utilizados nas importações dentro de uma organização específica;
- ✓ Apresentar as vantagens e desvantagens ao utilizar os *Incoterms*, principalmente em função dos custos.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

## 2.1 COMÉRCIO EXTERIOR

Com o aumento da competitividade nos dias de hoje, é importante que as empresas consolidem-se no mercado por meio de conhecimentos de comércio exterior. De acordo com Robles e Nobre (2016, p.25), o “Comércio Exterior (fluxo de comércio) representa a totalidade das exportações e importações entre países” onde a noção dos procedimentos básicos, auxilia na negociação comercial, tornando-se uma vantagem para uma empresa competir no mercado globalizado em que vivemos.

Na realização desta negociação internacional, alguns fatores são importantes: a concorrência, o mercado, a tecnologia e os custos – onde estão os *incoterms*. Logo, faz-se necessário o aprendizado dos princípios de comércio internacional, visto que diante desta globalização do mercado consumidor, este se torna mais exigente, possuindo a oportunidade de consumir produtos de todas as partes do mundo, aumentando a rivalidade entre a concorrência. Entretanto, através deste tipo de comércio, é possível que a organização vislumbre novas oportunidades no mercado, além de conseguir se abastecer com fornecedores mundiais.

Então, enxerga-se a necessidade de aperfeiçoamento nas técnicas e conceitos de comércio exterior, visando à redução de tempo, custos e uma melhor resposta da cadeia produtiva, gerando produtos no local certo, na hora certa e com menor preço.

### 2.1.1 Importação e Exportação

O processo de exportação ocorre, conforme Meireles de Sousa (2009), sempre que determinado bem passa a linha de divisa (fronteira) de um país. Quando se trata do processo de importação, ocorre o inverso. Meireles de Sousa (2009) propõe que ocorre importação sempre que determinado bem entra no espaço geográfico de um país.

Inicialmente, o exportador deve estar qualificado diante das exigências da Receita Federal para sua habilitação, deferindo diversos documentos necessários para conseguir enviar seu produto para outro país. Para isso, o exportador deve identificar a natureza da mercadoria através de uma Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), que tem como objetivo, de acordo com Tripoli e

Prates (2016 p.148): “promover o desenvolvimento e facilitar as estatísticas do comércio exterior”.

No entanto, quando a mercadoria não é comercializada com países membros do Mercosul, ela recebe um código de seis dígitos, chamado de “Sistema Harmonizado”. Quando há a comercialização da mercadoria com o Mercosul, esta recebe mais dois dígitos, conhecido como o NCM.

Para então formalizar as negociações, são gerados alguns documentos padronizados como podemos visualizar na Tabela 01- Documentos necessários na importação e exportação, a seguir:

**Tabela 1: Documentos necessários na importação e exportação**

<b>Documentos de Mercadoria</b>	<b>Documentos de Aduana</b>	<b>Documentação Financeira</b>
<i>Proforma Invoice</i>	<b>EXPORTAÇÃO</b>	Carta de Crédito
<i>CommercialInvoice</i>	Registro de Importação	Letra de Câmbio ou Saque
<i>PackingList</i>	Declaração Despacho Exportação	Borderô de Entrega de documentos
Nota Fiscal	Declaração Simplificada de Exportação	Contrato de Câmbio
Conhecimento de Transporte Internacional	Comprovante de Exportação	
Certificado de Origem	<b>IMPORTAÇÃO</b>	
Fatura Consular	Licença de Importação	
	Declaração de Importação	
	Declaração Simplificada de Importação	
Certificado Fitossanitário	Declaração de Importação	
Certificado ou Apólice de Seguro	Declaração Simplificada de Importação	
Demais Certificados	Comprovante de Importação	

Fonte: Resultado da Pesquisa

### 2.1.2 Documentos que apresentam *Incoterms*:

- ✓ Fatura Pró-Forma:
- ✓ *Commercial Invoice*
- ✓ Apólice ou Certificado de Seguro

## 2.2 MODAIS DE TRANSPORTE

Existem diversas modalidades de transporte para exportação do material. Logo, é importante o conhecimento destes meios para a melhor escolha no momento do envio.

Porém, os sistemas de transporte não envolvem somente o tipo de transporte a ser utilizado, além disso, estes são compostos pela via ou trajetória usada, instalações, terminais de carga e descarga e sistemas de controle.

### 2.2.1 Tipos de Modais de Transporte

#### 2.2.1.1 Modal Aquaviário e/ou hidroviário

Este modelo é dividido entre marítimo, fluvial e lacustre. Em geral, é mais lento que os demais, limitados por condições naturais, como fatores climáticos e geográficos. No entanto, este tipo de transporte possui a vantagem de conseguir transportar grandes volumes.

A modalidade marítima é realizada em mares e oceanos, que pode ocorrer em navegação internacional - no qual possui como origem um país e destino outro – e a navegação nacional, ou de cabotagem, no qual o transporte é realizado entre portos do mesmo país.

O transporte marítimo é o que acontece nos oceanos e pode ser dividido em navegação de cabotagem e navegação de longo curso. A navegação de cabotagem se realiza na costa de um país, apenas entre portos domésticos (nacionais). A navegação de longo curso ocorre entre países, ligando portos nacionais. (RAZZOLINI FILHO, 2012, p. 142)

O transporte fluvial ou hidroviário é realizado em rios, tradicionalmente para ligar pontos do interior de um país (TRÍPOLI E PRATES, 2016, p. 170). Porém, este tipo de modal também

pode ocorrer de forma internacional, ligando mais de um país. Além de ser uma alternativa de baixo custo.

E, por fim, o transporte lacustre, no qual é realizado entre lagos, em países que possuem disponibilidade para a modalidade em questão. Este transporte vai depender de suas características, como tamanho profundidade, localização e viabilidade econômica. Normalmente, os lagos são utilizados para o transporte de mercadorias nas regiões circunvizinhas. (DIAS, 2010, p. 440)

### **2.2.1.2 Modal Terreste**

O Modal Terreste engloba o modal ferroviário, caracterizado por transporte de trens e o modal rodoviário, conhecimento popularmente pelo transporte através de estradas.

O terrestre também tem suas divisões que são o rodoviário e o ferroviário. O rodoviário é o mais flexível deles com maiores facilidades de movimentação. É aplicado dentro do mesmo país ou também entre outros países. Tanto o rodoviário quanto o marítimo pode movimentar qualquer produto, desde que seja escolhido o equipamento adequado. (DIAS, 2010, P. 333)

O modal ferroviário é o transporte realizado por locomotivas e vagões que formam os trens, trafegando sob estruturas específicas denominadas via permanente (trilhos) que conduzem os trens. (ROSA, 2011, p. 73). As ferrovias se diferem dos outros tipos de transporte por não possuírem a mesma mobilidade comparada as outras, estas tem que respeitar o trajeto limitado dos trilhos. Este tipo de transporte necessita de altos investimentos em infraestrutura, porém possui um custo de transporte baixo.

O modal rodoviário é um tipo de transporte terrestre utilizando as estradas de rodagem, asfaltadas ou não, para sua movimentação. Keedi (2003) ressalta que o transporte rodoviário não se atem, em hipótese alguma, a trajetos fixos, tendo a capacidade de transitar por qualquer lugar, apresentando uma flexibilidade ímpar, proporcionando assim uma vantagem competitiva perante os outros modais.

Podem utilizar como transporte caminhões ou carretas, podendo ocorrer em estradas nacionais e internacionais. Para curtas viagens e menor volume de carga, esta é uma das opções mais viáveis.

### **2.2.1.3 Modal Aéreo**

O Modal Aéreo é um tipo de transporte onde as cargas são transportadas em aviões do espaço aéreo. Os aviões são adequados para transportes de cargas, sendo ágeis, porém caros.

O modal aéreo é o transporte realizado por meio de aviões, os quais necessitam de aeroportos para pouso, decolagem, carregamento e descarga de produtos. O transporte aéreo é caracterizado pela sua rapidez no deslocamento da carga. O modal aéreo é adequado para o transporte com alta velocidade em grandes e médias distâncias de produtos acabados de alto valor agregado. No entanto, apresenta alto custo de transporte. (ROSA, 2011, P. 75)

#### 2.2.1.4 Modal Dutoviário

Neste modal, as cargas nas formas de grânéis sólidos, líquidos ou gasosos são transportadas através de dutos.

“Projetado para o transporte de cargas especiais, em particular o petróleo e seus derivados, como é o caso do sistema de oleodutos da Petrobras. Essa modalidade utiliza um sistema de dutos (tubos ou cilindros) projetados para esse fim, formando uma linha chamada de dutovia ou via composta por dutos, por onde os produtos são canalizados e movimentados de um ponto a outro.” (GONÇALVES, P.134, 2013)

### 2.3 *INCOTERMS*

Com a necessidade de normatização das relações comerciais, os *Incoterms* foram criados pela Câmara de Comércio Internacional (CCI) – criada no ano de 1919 com o objetivo de regulamentar e adequar as leis nacionais do comércio internacional - em Paris, no ano de 1936, onde foram estabelecidas normas e termos interpretativos para compra e vendas internacionais.

“*Incoterms (International Commercial Terms / Termos Internacionais de Comércio)* que servem para definir, dentro da estrutura de um contrato de compra e venda internacional, os direitos e obrigações recíprocos do exportador e do importador, estabelecendo um conjunto padronizado de definições e determinando regras e práticas neutras, como: onde o exportador deve entregar a mercadoria, quem paga o frete, quem é o responsável pela contratação do seguro.” (QUEIROZ E APRIGIO, p.11)

Os *Incoterms – International Commercial Terms* - Termos Internacionais de Comércio foram criados há mais de meio século para definir, com precisão, os direitos e obrigações tanto do comprador quanto do vendedor nos contratos comerciais internacionais e facilitar as negociações entre países. (RODRIGUES, 1997, p. 73)



A última versão dos termos foi atualizada no ano de 2010, vigentes até os dias atuais, representados por siglas, onde estabelecem regras uniformes para toda a negociação internacional. No entanto, caso as partes queiram utilizar regras de versões anteriores, podem fazê-lo, mas devem deixar registrado nos documentos responsáveis.

Anteriormente, eram treze *incoterms* reduzidos para onze na atualização de 2010, onde os termos DAF, DES, DEQ e DDU foram excluídos e os termos DAT (*Delivered At Terminal*) e DAP (*Delivered At Place*) foram introduzidos. Este artigo utilizará como referência os *Incoterms* atualizados no ano de 2010.

Ao incluir os “*Incoterms*” nos contratos de compra e venda, deve ser mencionado qual a versão a ser utilizada pelo mesmo. Vale ressaltar que os *Incoterms* não tem aplicação obrigatória, fazendo valer a decisão dos contratantes. No entanto, a escolha dos termos nos negócios internacionais vem sendo positiva já que determina claramente os deveres e obrigações de ambos os lados.

Os *incoterms* são representados por três siglas, divididos em quatro grupos, nos quais as vendas na partida deixam os riscos do transporte principal a cargo do comprador, fazendo referências aos grupos E, F e C. As vendas na chegada deixam os riscos a cargo do vendedor, os quais estão alocadas no grupo D.

**Tabela 2: Grupos e seus respectivos *incoterms***

<b>Grupos</b>	<b><i>Incoterms</i></b>
Grupo “E” – Partida	EXW.
Grupo “F” – Transporte Principal Não Pago	FCA, FAS, FOB.
Grupo “C” – Transporte Principal Não Pago	CPT, CIP, CFR, CIF.
Grupo “D” - Chegada	DAT, DAP, DDP.

Fonte: Resultado da Pesquisa

### 2.3.1 Termos aplicáveis a qualquer modalidade de transporte, inclusive multimodal:

#### **EXW (*Ex Works*): “Na origem”**

A mercadoria tem as despesas por conta do comprador, desde a remoção até o destino final (LUDOVICO, 2007). As despesas e quaisquer perdas e danos a partir da entrega da mercadoria, incluindo o despacho exterior, são de responsabilidade do comprador. O exportador deve oferecer apoio para obtenção da documentação referente despacho da mercadoria.

#### **FCA (*Free Carrier*): “Livre Transportador”**

O desembaraço deste *incoterm* é de responsabilidade do exportador, no qual o vendedor encerrará suas obrigações somente na entrega da mercadoria pelas mãos do transportador, no local combinado com o importador, onde a partir deste momento assumem os riscos sob as mercadorias.

#### **CPT (*Carriage Paid To*): “Transporte Pago Até”**

O vendedor é responsável por pagar o frete até a mercadoria chegar ao local combinado. Outras despesas são por conta do comprador (LUDOVICO, 2007). Os riscos por perdas e danos são transferidos ao comprador a partir do momento em que a transportadora recebe as mercadorias. O vendedor deve providenciar todos os documentos de exportação. (RODRIGUES, 1997, p. 76)

#### **CIP (*Carriage and Insurance Paid To*): “Transporte e Seguros Pagos Até”**

Condições semelhantes ao CPT. Assim como no termo anterior é de responsabilidade do vendedor o desembaraço no processo de exportação. Além das despesas de embarque e do frete até o local de destino designado, o exportador também é responsável pelos gastos com o seguro de transporte da mercadoria até o destino.

#### **DAT (*Delivered At Terminal*): “Entregue no Terminal”**

Substitui o DEQ da norma anterior, no qual a mercadoria está a disposição do comprador, sendo entregue pelo vendedor em um terminal, seja ele portuário, aeroportuário ou um ponto de fronteira. O vendedor deve assumir os riscos e custos envolvidos.

#### **DAP (*Delivered At Place*): “Entregue no Local”**

Com a criação do DAP se extinguiu os termos DAF, DES e DDU. Bem semelhante ao DAT, o DAP consiste em colocar a mercadoria a disposição do comprador no porto designado, ou em outro lugar, onde pode ser escolhida a própria empresa do importador como destino, sendo a principal diferença entre o DAT, no qual o vendedor deverá assumir os riscos e custos. As formalidades da importação ficam por conta do comprador e as de exportação a cargo do vendedor.

#### **DDP (*Delivered Duty Paid*): “Entregue com Direitos Pagos”**

O exportador assume grande parte dos encargos. Possui como responsabilidade o compromisso de entrega da mercadoria desembaraçada, assumindo as despesas com impostos. O

frete interno – do local do desembarque ao local designado – também são responsabilidades do exportador.

No entanto, o importador estrangeiro não pode realizar o despacho aduaneiro no Brasil, logo o exportador brasileiro deve fazê-lo. O mesmo ocorre no processo de importação para o exportador estrangeiro.

### **2.3.2 Termos Aplicáveis ao transporte marítimo ou águas internas (cabotagem):**

#### **FAS (*Free Along Side Ship*): “Livre ao Lado do Navio”**

O exportador possui a responsabilidade até a entrega já desembaraçada da mercadoria até o lado do costado do navio, sob guindaste. O comprador recebe a mercadoria no cais do embarque e assume todas as despesas e todos os riscos daí em diante (LUDOVICO, p. 283, 2007).

#### **FOB (*Free On Board*): “Livre a Bordo”**

Um dos termos mais utilizados no comércio internacional. Nesse caso a responsabilidade do exportador vai um pouco mais além do termo FAS, já que sua responsabilidade só cessa quando a mercadoria estiver totalmente embarcada no navio que fará o transporte.

O comprador assume as despesas e riscos a partir da mercadoria já a bordo do navio (LUDOVICO, p.283, 2007).

Devido ao conhecimento do exportador quanto aos custos e demais procedimentos em seu território esse termo ganhou grande popularidade nas transações internacionais. O importador que busca fornecedores em diferentes mercados, em termos gerais evita ter responsabilidades em territórios desconhecidos.

#### **CFR (*Cost and Freight*): “Custo e Frete”**

O custo do transporte e demais encargos nesse caso fica por conta do vendedor até a entrega da mercadoria a bordo do navio no porto de embarque e pagamento do frete no porto de destino. Já a questão do seguro pode ser combinada entre as partes, no contrato deverá constar o fator responsável pelo encargo.

#### **CIF (*Cost, Insurance and Freight*): “Custo, Seguro e Frete”**

O *Incoterm* CIF aparece logo em seguida do termo FOB como um dos mais populares no comércio internacional. O exportador é responsável até o momento da entrega da carga no porto

de destino. O seguro marítimo também será por conta do vendedor, a obrigatoriedade contudo se limita a aquisição de um seguro mínimo.

## 2.4 VANTAGENS E DESVANTAGENS DOS *INCOTERMS*

A escolha do *Incoterm* interfere em outros fatores logísticos como a relação custo-benefício, já que ao escolher o termo, o custo de transporte do material poderá ser afetado ocasionando um aumento ou uma redução no preço do produto importado, afetando diretamente no custo do produto final da empresa, além dos tributos incidentes no processo de desembaraço aduaneiro.

A vantagem no uso e escolha correta do *Incoterm* é a prevenção de erros gerados pela errônea interpretação do mesmo, já que a entrega do material para o comprador envolve riscos e custos os quais são discriminados graças a estes termos.

No entanto, negativamente, os *Incoterms* não conseguem contemplar a totalidade de obrigações e problemas, principalmente jurídicos, que podem ocorrer no processo de importação e exportação, ocasionando na transferência de responsabilidades, incumprimentos contratuais e outras consequências que necessitam da inclusão de cláusulas no contrato entre comprador e vendedor.

Além disso, estes Termos Internacionais do Comércio não se envolvem diretamente na relação com o transportador, apenas com o relacionamento do comprador e vendedor, determinando o momento da troca de responsabilidade de ambos e sua transferência de riscos.

Por mais que não se envolvam diretamente com os transportadores, estes interferem na formação e conclusão dos contratos de transporte e seguros, já que é neste momento que é definido a modalidade de transporte juntamente com suas respectivas responsabilidades e riscos.

## 3 PROCEDIMENTO METODOLÓGICOS

Por meio de um estudo de caso na empresa Jabil Industrial do Brasil Ltda, foi realizada uma pesquisa quantitativa visando apresentar quais foram os *incoterms* mais utilizados pela empresa, conforme descrito por Fonseca (2002, p.20):

“Diferentemente da pesquisa qualitativa, os resultados da pesquisa quantitativa podem ser quantificados. Como as amostras geralmente são grandes e consideradas representativas da população, os resultados são tomados como se constituíssem um retrato real de toda a população alvo da pesquisa. A pesquisa quantitativa se centra na

objetividade. Influenciada pelo positivismo, considera que a realidade só pode ser compreendida com base na análise de dados brutos, recolhidos com o auxílio de instrumentos padronizados e neutros. A pesquisa quantitativa recorre à linguagem matemática para descrever as causas de um fenômeno, as relações entre variáveis, etc. A utilização conjunta da pesquisa qualitativa e quantitativa permite recolher mais informações do que se poderia conseguir isoladamente.”

Quanto aos fins: a pesquisa foi descritiva, pois de acordo com Silva e Menezes (2000) gerou conhecimento para aplicação prática centrado à solução de problemas específicos.

Quanto aos meios de investigação a pesquisa foi de campo, conforme descrita por Gil (2002 p. 53) abaixo:

“Basicamente, a pesquisa é desenvolvida por meio da observação direta das atividades do grupo estudado e de entrevistas com informantes para captar suas explicações e interpretações do que ocorre no grupo. Esses procedimentos são geralmente conjugados com muitos outros, tais como a análise de documentos, filmagem e fotografias. No estudo de campo, o pesquisador realiza a maior parte do trabalho pessoalmente, pois é enfatizada a importância de o pesquisador ter tido ele mesmo uma experiência direta com a situação de estudo. Também se exige do pesquisador que permaneça o maior tempo possível na comunidade, pois somente com essa imersão na realidade é que se podem entender as regras, os costumes e as convenções que regem o grupo estudado.”

Além de apresentar pesquisa-ação já que temos a ação das pessoas que participaram do processo investigativo da pesquisa, no qual temos o conhecimento do processo em que está acontecendo tal estudo, complementado por um pesquisa bibliográfica.

“A pesquisa-ação é um tipo de pesquisa social que é concebida e realizada em estreita associação com uma ação ou com a resolução de um problema coletivo e no qual os pesquisadores e os participantes representativos da situação da realidade a ser investigada estão envolvidos de modo cooperativo e participativo.”(THIOLLENT,1985:14)

### **3.1 UNIVERSO E AMOSTRA**

O universo pesquisado são os embarques da empresa Industrial do Brasil Ltda. desde 2016 com uma amostra dos embarques no período de maio de 2016 a abril de 2017.

### **3.2 INSTRUMENTO DE PESQUISA**

O instrumento de pesquisa foi o relatório dos embarques fornecido pelo sistema de informação ERP SAP que recolheu as informações necessárias para a pesquisa.

### **3.3 TRATAMENTO E ANÁLISE DOS DADOS**

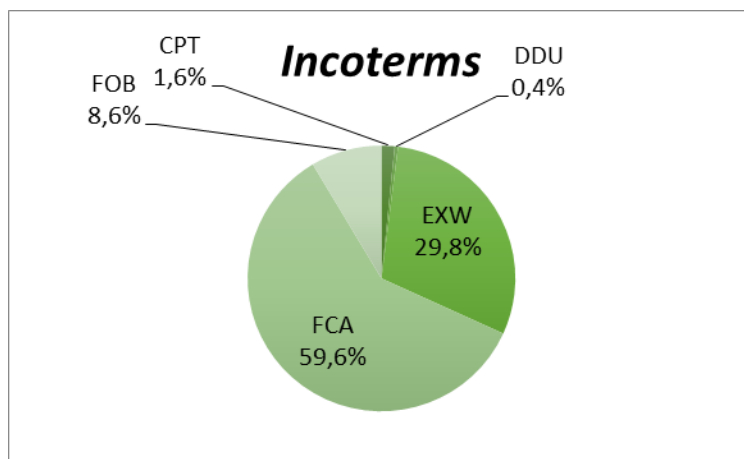
No que tange à análise e apresentação dos dados, foram utilizados procedimentos estatísticos como a soma dos embarques para apresentar os dados em tabelas e gráficos que levarão a uma melhor conclusão do uso e escolha dos *incoterms* nos embarques desta multinacional, além de fazer um comparativo do *incoterm* mais utilizado pela organização neste período.

#### 4 RESULTADOS

A Jabil é uma empresa de manufatura cujo principal produto de importação são os componentes eletrônicos, podendo ou não ser kits. Além disso, a empresa pesquisada apresenta uma gama de fornecedores extensa, localizados em diversas partes do mundo, tendo como principais origens Hong Kong, Miami, Xangai, Cingapura e Suzhou.

Nos 12 meses em que se realizou a pesquisa, foram analisados um total de 2961 embarques, nos quais se percebe a presença de 5 *Incoterms*: CPT, DDU, EXW, FCA, FOB, conforme gráfico abaixo:

**Gráfico 1: Porcentagem de *Incoterms* na empresa Jabil Industrial do Brasil Ltda. No período de 12 meses.**



Fonte: Resultado da Pesquisa

Conforme demonstrado no gráfico acima, o *incoterm* mais utilizado na empresa foi o FCA com aproximadamente 60% dos embarques.

Na empresa Jabil Industrial do Brasil LTDA. a escolha dos *Incoterms* é determinada pela negociação do cliente com o vendedor. É levado em consideração alguns fatores na escolha dos *Incoterms* como a origem, a política da empresa exportadora e o *pick up* (coleta do material), entre outras variáveis.

A origem e a política da empresa irão determinar os *incoterms* corretos já que alguns termos podem não ser adequados para aquele tipo de importação. Alguns custos não serão adequados caso seja necessário pagá-lo desde a origem, que é possível ser reduzido caso se escolha outro, assim como a política da empresa exportadora pode determinar quais os *incoterms* adequados para a sua própria empresa, diante dos seus valores e princípios.

Quando falamos de *pick up*, nos referimos a coleta do material de um local a outro na origem, no qual podem gerar alguns custos.

Caso o local de entrega seja o armazém do exportador, o vendedor será obrigado a transportar sua mercadoria ao local no seu próprio veículo, no entanto, caso o local não pertença a empresa vendedora, este não será responsável pelo descarregamento do veículo, gerando custos ao importador.

Nota-se então que essas variáveis podem afetar na formação de preço do produto, já que caso o local de entrega não pertença ao exportador, será necessário atribuir ao preço o valor do *pick up* da empresa vendedora até o local definido pelo comprador.

O FCA possui a vantagem de ser utilizada por todos os modais, no entanto, as maiores responsabilidades são do importador, o que é uma desvantagem ao utilizá-lo no processo de importação.

Os *incoterms* na empresa pesquisada são escolhidos a partir da negociação com o fornecedor, os quais irão depender exclusivamente do fornecedor escolhido.

Então, ao analisar estas variáveis, os *incoterms* são escolhidos a partir do custo-benefício em cada situação. O FCA foi utilizado em 1765 embarques como se pode visualizar abaixo:

**Tabela 3: Quantidade de embarques da Jabil Industrial do Brasil LTDA. e seus *incoterms***

<i>INCOTERM</i>	QUANTIDADE
FCA	1765
EXW	882
FOB	255
CPT	47
DDU	12
<b>Total de Embarques</b>	<b>2961</b>

Fonte: Resultado da pesquisa

Além disso, a escolha dos *incoterms* acarreta em impactos nos custos de importação, já que a escolha dos mesmos determina qual será o modal utilizado, se serão pagas as taxas de destino

ou origem, o custo do frete e do seguro, dentre outras despesas.

Após a pesquisa realizada, conseguiu-se visualizar que há diferença nos custos ao escolher os *incoterms*, por exemplo, ao se escolher o termo FCA, é possível utilizar qualquer modal, a entrega da mercadoria é de responsabilidade do vendedor no local combinado com o importador, não gerando custos de coleta para o comprador.

Então, ao comparar os custos de FCA com os valores de EXW, onde também pode-se utilizar qualquer modal, verificou-se que há uma diferença só ao escolher *Incoterms* diferentes com origens e modais iguais.

Notou-se que o valor da despesa com o *Incoterms* FCA equivale a um terço do valor pago com as despesas de EXW. Além disso, ao se analisar os casos de modais diferentes, como é o caso do termo FOB, utilizado para o modal marítimo, tem-se um valor oito vezes maior do que o valor pago ao utilizar o *Incoterm* FCA.

## 5 CONCLUSÃO

Verificou-se a importância da empresa em aumentar o número de *Incoterms* utilizados, levando em consideração que há onze termos, os quais estão sendo utilizados apenas metade destes, considerando que ao aumentá-los, intensifica a competitividade global e as opções logísticas.

Os *Incoterms* demonstram a relação do exportador e importador em seus negócios, demonstrando a necessidade de conhecimento dos termos internacionais, os quais podem afetar diretamente no aumento de custos da empresa quando não tem o conhecimento devido por parte do negociador.

Ao escolher o termo internacional, o comprador consegue interferir no preço da mercadoria final, já que os *Incoterms* poderão ocasionar na redução ou acréscimo no custo do frete total.

Visando à redução de custos logísticos com frete, seguro, taxas de origem e destino, entre outras, a empresa encontra-se escolhendo devidamente os *Incoterms*, visto que ao utilizar o FCA em aproximadamente 60% dos seus embarques ela consegue arcar com apenas metade das despesas, nas quais estará pagando apenas as despesas de destino.

Ao escolher o FCA, por se tratar de frete pago no destino, todos os riscos inerentes ao



embarque são de responsabilidade do importador, trazendo o controle de importação da empresa compradora, compensando o pagamento do frete.

No entanto, o ideal seria reduzir a quantidade de EXW, pois representa aproximadamente 30% dos embarques, no qual a companhia estará arcando com as despesas de destino e origem, deixando a cargo do comprador somente o custo do produto e embalagem de exportação. Logo, o ideal seria a redução deste *Incoterm* para um com mesmos encargos a pagar, como o CIF para marítimo ou CIP para outros modais.

Ao finalizar este estudo, percebemos a importância de levantar os *Incoterms* utilizados na organização com o intuito de melhorar as negociações com o fornecedor a fim de economizar alguns gastos que talvez sejam desnecessários. Além disso, é importante que o comprador tenha conhecimento dos termos internacionais de comércio para conseguir negociar e melhorar a competitividade da empresa em relação às outras neste mundo globalizado em que vivemos.

## REFERÊNCIAS

DIAS, Marco Aurélio P. **Administração de materiais, uma abordagem logística** – 5ª Edição – São Paulo: Atlas, 2010.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Disponível em: <[www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf](http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf)>. Acesso em: 28 abril de 2017.

GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projeto de Pesquisa**. 4ª Edição. São Paulo: Atlas, 2002.

GONÇALVES, Paulo Sérgio. **Logística e Cadeia de Suprimentos: O essencial**. São Paulo: Saraiva, 2013.

INTERSABERES. **Gestão em logística: Série Técnicos em Logística**. 1ª Edição. Curitiba: intersaberes, 2014.

KEEDY, Samir. **Transportes, inutilização e seguros internacionais** - 2ª edição. São Paulo: Aduaneira, 2003.

LUDOVICO, Nelson. **Logística Internacional: Um Enfoque em Comércio Exterior**. 1ª Edição. São Paulo: Saraiva, 2007.

QUEIROZ, Renata; APRIGIO, Roseli Ferreira da Silva. **Coleção de Importação e Exportação**. IOB Folhamatic, 2013.

RAZZOLINI FILHO, Edelvino. **Transportes e Modais com suporte de TI e SI**. 1ª Edição. Curitiba: Intersaberes, 2012.

ROBLES, Léo Tadeu; NOBRE, Marisa. **Logística Internacional: Uma Abordagem Para a Integração de Negócios**. Curitiba: intersaberes, 2016.

RODRIGUES, Paulo Narcizo. **Importação e Exportação Sem Complicação**. 3ª Edição. São Paulo: Cosimex, 1997.

ROSA, Rodrigo de Alvarenga. **Gestão de operações e logística I** – Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração – UFSC: CAPES: UAB, 2011.

SILVA, E. L., MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação.** Programa de Pós Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2000.

SOUSA, José Meireles de. **Fundamentos do Comércio Internacional.** Volume 2. São Paulo: Saraiva, 2009.

THIOLLENT, Michel. **Metodologia da Pesquisa-Ação.** São Paulo: Cortez, 1985.

TRIPOLI, Angela Cristina Kochinski; PRATES, Rodolfo Coelho. **Comércio Internacional: Teoria e Prática.** Curitiba: intersaberes, 2016.

## ABSTRACT

### ***THE IMPORTANCE OF INCOTERMS IN THE IMPORT PROCESS – A CASE STUDY: JABIL INDUSTRIAL DO BRASIL LTDA.***

**Abstract:** *This study has the objective of introducing the incoterms used by Jabil Industrial do Brasil Ltda. at Manaus, Amazonas - during a year - to analyze which import and export terms were most utilized during the period, and if they were allocated correctly. This research paper used the ERP SAP system for the data analysis of the imported items in the company, taking into consideration the incoterms present and verifying their performance efficacy, as well as the motifs for such use. From this study, it will be possible to identify ways of analyzing the use of incoterms in the company, allowing companies to glimpse the importance of these terms, which although can directly affect the final price of the output, has attracted little interest by managers.*

**Keywords:** *Incoterms. Import. Export.*