

CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA

FACULDADE DE TECNOLOGIA DE LINS PROF. ANTONIO SEABRA

CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGISTICA

FERNANDA BERNARDO MORAES FERREIRA

**OS PROCESSOS PARA A HABILITAÇÃO E CERTIFICAÇÃO PARA
EXPORTAÇÃO DA CARNE BOVINA**

LINS/SP

2º SEMESTRE/2021

CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA

FACULDADE DE TECNOLOGIA DE LINS PROF. ANTONIO SEABRA

CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGISTICA

FERNANDA BERNARDO MORAES FERREIRA

**OS PROCESSOS PARA A HABILITAÇÃO E CERTIFICAÇÃO PARA
EXPORTAÇÃO DA CARNE BOVINA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Tecnologia de Lins, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Tecnólogo(a) em Logística sob orientação do Prof. Me. Juliano Munhoz Beltani.

LINS/SP

2º SEMESTRE/2021

FERNANDA BERNARDO MORAES FERREIRA

**OS PROCESSOS PARA A HABILITAÇÃO E CERTIFICAÇÃO PARA EXPORTAÇÃO
DA CARNE BOVINA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Faculdade de Tecnologia de Lins, como parte dos
requisitos necessários para a obtenção do título de
Tecnólogo(a) em Logística sob orientação do
Prof. Me. Juliano Munhoz Beltani.

Data de aprovação: ____/____/____

Orientador Prof. Me. Juliano Munhoz Beltani

Examinador 1 (Nome do Examinador)

Examinador 2 (Nome do Examinador)

SUMÁRIO

RESUMO	4
ABSTRACT	4
INTRODUÇÃO	5
1 LOGÍSTICA	5
1.1 EVOLUÇÃO DA LOGÍSTICA	6
1.2 A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA E DA CADEIA DE SUPRIMENTOS	7
1.3 MODAL DE TRANSPORTE	8
1.4 CONTÊINERES E EMBALAGENS NA EXPORTAÇÃO	9
2 EXPORTAÇÃO	10
2.1 LOGÍSTICA INTERNACIONAL	11
2.2 LOGÍSTICA DE DISTRIBUIÇÃO	12
3 SISTEMA DE CERTIFICAÇÃO	12
3.1 CERTIFICAÇÃO DA CARNE BOVINA	13
3.2 CERTIFICAÇÃO PARA EXPORTAÇÃO DA CARNE BOVINA	14
3.3 DOCUMENTAÇÃO EXIGIDA	15
4 METODOLOGIA	17
4.1 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	17
4.2 ANÁLISE CRÍTICA	18
5 RESULTADOS E DISCUSSÕES	18
CONSIDERAÇÕES FINAIS	20
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	21

OS PROCESSOS PARA A HABILITAÇÃO E CERTIFICAÇÃO PARA EXPORTAÇÃO DA CARNE BOVINA

Fernanda Bernardo Moraes Ferreira¹
Me. Juliano Munhoz Beltani²

¹ Acadêmico do Curso Superior de Tecnologia em Logística da Faculdade de Tecnologia de Lins Prof. Antônio Seabra – Fatec, Lins-SP, Brasil.

² Docente do Curso Superior de Tecnologia em Logística da Faculdade de Tecnologia de Lins Prof. Antônio Seabra – Fatec, Lins-SP, Brasil.

RESUMO

A certificação garante e assegura que não haverá transmissão de doença através da carne exportada. Com essa temática o objetivo desse trabalho é apresentar as certificações necessárias e os processos que empresas brasileiras devem atender para exportar carne bovina. Foi realizada uma revisão bibliográfica no (MAPA) Ministério da Agricultura e Pecuária e Abastecimento, e quais as certificações necessárias para a exportação de produtos de origem animal comestíveis. Em seguida foi realizada uma busca através do site do SIGSIF quais as empresas da cidade de Lins-SP que realizam comércio exterior e em quais países são habilitadas a exportar carne bovina. Os dados foram extraídos e organizados em um quadro que contém as empresas exportadoras da cidade de Lins-SP e os países com qual faz o comércio. A pesquisa evidenciou que a cidade de Lins-SP exporta para 28 países e a União Europeia. Sendo elas a JBS S/A que exporta para 26 países juntamente com a União Europeia e a Meat Snack Partners Do Brasil Ltda que exporta para 8 países juntamente com os países da União Europeia. Os certificados exigidos são (CSI) Certificado Sanitário Internacional e os adicionais que são Certificação do em Boas Práticas de Fabricação (BPF) Certificação em Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controle (APPCC). Os achados desta pesquisa contribuíram para um melhor entendimento da aquisição e da importância da certificação. Mas se faz necessário um estudo de caso para verificar na prática a veracidade e conformidade de produção para obter a certificação.

Palavras-chave: Certificação, Carne Bovina, Exportação, Habilitação, Logística.

ABSTRACT

The certification guarantees and assures that there will be no transmission of disease through the exported meat. With this theme, the objective of this work is to present the necessary certifications and the beef export processes. A bibliographic review was carried out in MAPA of the certifications necessary for the export of edible animal products. Then, a search was carried out through the SIGSIF website which companies in the city of Lins-SP do foreign trade and in which countries are authorized to export beef. The data were extracted and organized into a table that contains the exporting companies in the city of Lins-SP and the countries with which it trades. The research showed that the city of Lins-SP exports to 28 countries and the European Union. They are JBS S/A, which exports to 26 countries together with the European Union and Meat Snack Partners Do Brasil Ltda, which exports to 8 countries together with the European Union countries. The required certificates are CSI International Health Certificate and the additional ones are Certification in Good Manufacturing Practices (GMP) Certification in Hazard Analysis and Critical

Control Points (APPCC). The findings of this research contributed to a better understanding of the acquisition and the importance of certification. But a case study is needed to verify in practice the veracity and conformity of production to obtain certification.

Keywords: Beef, Certification, Export, Qualification, Logistics.

INTRODUÇÃO

O Brasil é o maior exportador de carne bovina do mundo sendo a cadeia produtiva de carne bovina o ponto forte do agronegócio brasileiro e esse feito só é capaz de se realizar devido a sua infraestrutura o qual visa à saúde do animal e como uma gestão sanitária que avalia de forma criteriosa para que o consumidor não tenha risco de infecção alimentar ou outros problemas. Por dar esse valor à saúde, a expansão dos países importadores vem aumentando cada vez mais, fortalecendo a posição do Brasil no mercado internacional (DIAS, 2011). A carne bovina nos dias de hoje é exportada para 135 países, nesse ano de 2021 até o mês de julho já foram vendidos mais de 1,5 milhão de toneladas. Os principais países importadores foram Hong Kong, China, Egito, Chile, Irã, Estados Unidos e Alemanha sendo o maior entre eles a China que importou 158 mil toneladas (BRASIL, 2021a). O corte colocou o Brasil em posição privilegiada em relação a outras atividades pecuárias com um nível elevado de produtividade internacional.

Classificado com o segundo maior rebanho, pois o primeiro lugar pertence à Índia, mas por ela não empreender a pecuária bovina, o Brasil ocupa a posição de maior rebanho mundial e o maior exportador. O Brasil no exterior é visto como um potencial fornecedor de carne bovina e cada vez mais a qualidade vem sendo almejada fazendo com que os países importadores imponham diversas restrições sanitárias, o que para algumas empresas acabou sendo uma barreira comercial, na qual para se adequar ao comércio exterior reajustam-se todos os seus processos produtivos para aumentar qualidade e o seu retorno financeiro impulsionando a economia (TIRADO, 2008).

O Serviço de Inspeção Federal (SIF) divulgou que até junho de 2021, mesmo com a pandemia o Brasil emitiu 32.153 mil Certificados Sanitários Internacionais e após toda essa demanda de certificação o Brasil teve um aumento de 11% de exportação de carne bovina. A fiscalização durante a pandemia seguiu funcionando com todos os cuidados para que não ocorresse nem um prejuízo tanto nas vendas como na biossegurança. No Serviço de Inspeção Federal (SIF) atualmente 3.318 empresas de produtos de origem animal são registradas, ganhando reconhecimento do mercado internacional. As autoridades sanitárias dos países importadores avaliam o serviço do SIF por meio de auditorias nos estabelecimentos produtores e também negocia os modelos de certificados sanitários com os requisitos exigidos pelo seu próprio país (BRASIL, 2021b). No ano de 2021 foram aprovados 60 modelos de certificados sanitários internacionais para exportação de carne bovina, ou seja, uma rigorosa fiscalização onde as autoridades brasileiras e dos países importadores que avaliam os modelos dos certificados para conferir os requisitos para que a segurança alimentar seja alcançada garantindo saúde para o consumidor final (BRASIL, 2021c).

Com essa temática o objetivo desse trabalho será realizar uma revisão bibliográfica sobre os processos as certificações necessárias para a exportação de carne bovina. A metodologia empregada no trabalho foi uma revisão bibliográfica realizada através de sites, revistas, livros, artigo científico.

1 LOGISTICA

A Logística é um sistema de planejamento, implementação e controle do fluxo e armazenagem de materiais, serviços e informações feitos com eficiência e agilidade

desde o ponto de origem até o ponto de consumo com o objetivo de atender as requisições dos compradores. O baseamento da Logística se ampara em quatro valores, tempo, qualidade, lugar e informação (PAOLESCHI, 2019).

A logística permite que a atividade empresarial primária seja realizada, onde as atividades envolvem um armazenamento estratégico e econômico, manuseio, transporte e distribuição de recursos (SULLIVAN *et al.*, 2011).

Ela também inclui atividades relacionadas à movimentação física de mercadorias e o gerenciamento de relacionamentos com fornecedores e clientes (BHANDARI, 2014). A vantagem da logística não é apenas aumentar a produtividade, mas também facilitar a colaboração, o aprendizado e a inovação entre os atores Inter organizacionais e reduzir o impacto ambiental (BENGTSSON, 2018).

Também gerencia a cadeia de suprimentos, nela os departamentos de compras, planejamento, programação e controle da produção (PPCM), engenharia, marketing, qualidade, finanças e produção trabalham de forma unificada, disponibilizando as informações em tempo real para que o processo produtivo possa transformar os insumos em produtos rapidamente, a logística gerencia o controle do estoque e armazenagem, sendo a gestão de estoques como o principal fundamento de todo o seu planejamento, tanto estratégico como operacional, porque um controle correto dos estoques eliminam desperdícios de tempo, de custo e de espaço e vai atender o cliente no momento em que ele deseja e a armazenagem é de fundamental importância para a sobrevivência da empresa intimamente ligada às principais áreas de operação das organizações e envolvem problemas de administração, controle, contabilização e, principalmente, de avaliação (PAOLESCHI, 2019).

Esse fluxo de informação proporciona flexibilidade à empresa para responder com rapidez às necessidades dos clientes e gerar novos negócios. Por conta da globalização dos negócios, é importante que as empresas produzam produtos com qualidade, custos e preços vantajosos para os clientes, a fim de obter um fator de vantagem competitiva (PAOLESCHI, 2019).

Por fim gerencia a rede de distribuição, que tem como dever ser um meio de redução de custos, de tempo no atendimento ao cliente e de facilidades no apoio aos processos de venda e pós-venda. Os centros de distribuição podem ser próprios ou terceirizados. Os próprios são quando a empresa é prestadora de serviço, às vezes com vários pontos de comercialização (comércio de forma geral). E os terceirizados são quando a empresa não pertence ao ramo de operador logístico, deve terceirizar essa atividade, porque não é de sua competência (PAOLESCHI, 2019).

1.1 EVOLUÇÃO DA LOGÍSTICA

A globalização dos mercados é um fenômeno recente, desencadeado pela explosão do desenvolvimento econômico depois da Segunda Guerra Mundial; entretanto, o comércio internacional tenha aumentado drasticamente na segunda metade do século passado, há milênios as nações o praticam.

Antes do século XX e do advento dos transportes modernos, o comércio entre as nações dependia de mercadores corajosos que se aventuravam em regiões remotas, na esperança de conseguir ganhar a vida. Esses bens eram movimentados por via marítima ou por caravanas de animais de carga, com muitas baldeações, muitos fornecedores e muito risco de perda. Decidiam que as mercadorias deveriam ser levadas como forma de pagamento das mercadorias que pretendiam trazer de volta, negociavam com estrangeiros cuja língua não entendia (DAVID, 2018).

Os primeiros comerciantes internacionais estavam envolvidos com logística; eles calculavam quanto seus navios ou animais de carga podiam carregar, quanto alimento deveria levar e qual a melhor forma de embalar as mercadorias em trânsito, decisões que

emparelham exatamente com o que um gerente de logística moderna faz quando considera quantas unidades podem ser acomodadas em um contêiner moderno, como equilibrar a carga uniformemente e como proteger as mercadorias para a viagem internacional.

Eles precisavam decidir que método de pagamento será mais adequado, exatamente como o exportador de hoje precisa definir a melhor maneira de se assegurar do pagamento. Embora muitos aspectos da logística internacional tenham mudado as principais preocupações dos envolvidos com a área continuam semelhantes; eles precisam assegurar que as mercadorias fabricadas em uma parte do mundo cheguem ao destino de modo seguro (DAVID, 2018).

Antes da década de 1950, a logística era pensada em termos militares por conta da aquisição, manutenção e transporte de instalações militares, material e pessoal. O estudo e a prática da distribuição física e logística surgiram nas décadas de 1960 e 1970. Os custos de logística eram altos, o reconhecimento desses altos custos levou a declarar a distribuição física como uma das áreas mais tristemente negligenciadas e mais promissoras dos negócios americanos (DRUCKER, 1962).

Segundo Ballou, (2006) com marketing e produção sendo áreas de análise relativamente maduras, distribuição física e logística foram as próximas áreas óbvias para atenção gerencial. A logística empresarial, com seu escopo mais amplo que inclui o movimento de entrada, logo viria a seguir. Nos anos iniciais da logística, não apenas os estudiosos, mas também os profissionais lutaram para uma definição de campo, alguns dos familiares foram:

- a) distribuição;
- b) distribuição física;
- c) logística;
- d) logística empresarial
- e) logística integrada;
- f) gerenciamento de materiais;
- g) cadeias de valor;
- h) *rhocrematics*, um termo grego que se refere à gestão de fluxos de materiais.

1.2 A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA E DA CADEIA DE SUPRIMENTOS

A necessidade de produzir, estocar e trocar objetos é tão antiga quanto o próprio homem. A gestão de suprimentos existe desde os tempos mais remotos. Em sua forma mais simples, ocorria nas trocas de caças e utensílios e, mais adiante, nas trocas mercantis, até o advento da Revolução Industrial (HOLANDA *et al.*, 2019).

Durante a Idade Média, não havia condições que justificassem a produção e a estocagem; afinal, o que era produzido atendia às necessidades imediatas dos indivíduos. No início do século XV, conforme apontam, a chamada Revolução Comercial e o desenvolvimento de novas rotas de comércio impulsionaram o fluxo de suprimentos internacionais e a formação de estoques reguladores de mercadorias (BOWERSOX *et al.*, 2014).

A revolução Industrial, ocorrida em meados do século XVIII, provocou profundas modificações nos métodos de produção pelo surgimento do sistema de fabricação e da estocagem em maior escala. No início da organização industrial, com a produção em grande escala, surgem os problemas decorrentes das limitações de materiais, da aquisição de matérias-primas e do controle de pequenos estoques. Mais adiante, nos anos 1970, a gestão da cadeia de suprimentos passa a ser encarada como um meio de reduzir custos associados à aquisição e à gestão de materiais (HOLANDA *et al.*, 2019).

Hoje, a gestão da cadeia de suprimentos deve ser encarada como uma área

integrada e flexível, responsável por diminuir estoques, proporcionar lead time menor. A gestão da cadeia de suprimentos surgiu da necessidade de integrar o fluxo de materiais às funções de suporte de tal fluxo. Essa integração inclui as funções de compra, acompanhamento, gestão de estoques, armazenamento, Programação e Controle de Produção (PCP) e distribuição física. Nesse contexto, a gestão da cadeia de suprimentos precisa dirigir todo o fluxo de materiais a uma só parte da organização, tendo impacto direto na lucratividade das empresas e na qualidade dos produtos (DIAS, 2015).

A cadeia de suprimentos conjuga os processos logísticos, que tratam do fluxo de materiais e informações dentro e fora das empresas, aos relacionamentos que surgem ao longo da cadeia para assegurar seus melhores resultados em termos de redução de desperdício e agregação de valor. Nesse sentido, é natural que entre em cena a questão das parcerias e alianças estratégicas entre as organizações. Essas estratégias colaborativas promovem a união de forças de empresas, cliente e fornecedora em busca de vantagens mútuas (GONÇALVES, 2013).

Destaca-se, ainda, a preocupação com o gerenciamento da cadeia de suprimentos ênfase na satisfação do consumidor final visando a agregar o máximo valor possível ao cliente final, eliminando desperdícios, reduzindo custos e aumentando a eficiência.

Esse gerenciamento surgiu como resposta eficaz e eficiente para atender às necessidades de organizações diversas que se integram para disponibilizar os seus produtos da melhor maneira possível para o consumidor. Por isso, é importante observar que, na gestão da cadeia de suprimentos, as empresas não agem mais como concorrentes, mas, para o perfeito andamento dos processos, promovem a integração (BOWERSOX *et al.*, 2014).

Para Novaes (2007), o gerenciamento da cadeia de suprimentos envolve os itens:

- a) fornecedor de matéria-prima;
- b) fornecedor de componentes;
- c) manufatura;
- d) distribuidor;
- e) varejista;
- f) consumidor.

Há uma integração plena e flexível entre esses atores e processos ao longo de toda a cadeia de suprimentos.

O objetivo de tal integração é a satisfação do consumidor. Portanto, o gerenciamento adequado da cadeia de suprimentos, pode trazer vantagens competitivas à empresa não apenas pela redução de custos e ganhos em escala, mas pela agregação de valor ao serviço ou produto oferecido ao cliente (PIRES, 2016).

1.3 MODAL DE TRANSPORTE

O transporte é o deslocamento de bens de um ponto a outro da rede logística, respeitando as restrições de integridade da carga e de confiabilidade de prazos. A logística no transporte tem como fundamento básico a precisão de suas operações, tornando-o mais rápido, com melhor aproveitamento de carga e possibilitando o uso de carga de retorno com o mínimo de perda. Mesmo que o sistema de transporte da empresa seja terceirizado, é necessário fazer o planejamento e a programação das entregas do produto final, para manter um rígido controle dos custos e prazos (PAOLESCHI, 2019).

O meio de transporte utilizado na distribuição de mercadorias é chamado de modal, da qual o transporte pode ser feito por um modal ou por uma combinação de modais. Modal é o deslocamento de carga por meio de um único meio de transporte, no qual cada

transportador emite seu próprio documento de transporte. O Intermodal é o deslocamento de carga por meio de vários meios de transporte, em que um único transportador organiza todo o transporte desde o ponto de origem, via um ou mais pontos de interligação, até o ponto ou porto final. E o multimodal é quando o transportador que organiza o transporte assume inteira responsabilidade pelo transporte porta a porta e emite um documento único de transporte, o CTMC (Conhecimento de Transporte Multimodal de Carga). É, portanto, um conceito que coloca a responsabilidade das atividades de transporte sob um único operador, o qual gerencia e condensa todo o processo, desde o embarcador até o importador (NOVAES, 2007).

Modais de transporte são os diferentes meios utilizados para realizar a transação de deslocamento de produtos. Para o transporte internacional, os modais podem ser segmentados em quatro grandes categorias, aquáticos ou aquaviário, terrestre com rodoviário ou ferroviário e aéreo. Podendo ser combinado como em uma negociação internacional que envolva mais de um modal. Outro modal pouco mencionado, é o transporte, é o dutoviário (ou tubular), destinado ao transporte de gases, óleos e produtos químicos via tubulações. Os agentes envolvidos na transação são o embarcador, transportador e destinatário. O embaçador é proprietário da mercadoria a ser transportada, responsável pela disponibilização dos produtos para carregamento e início do processo de transporte. O transportador é o responsável pela operação de transporte. E o destinatário é aquele a quem se destina a entrega, podendo ser o comprador ou um intermediário em determinado estágio da cadeia de suprimento (FRAPORTI *et al.*, 2018).

Cada modal apresentará características específicas que irão torná-lo mais adequado a determinadas necessidades. Normalmente, as principais restrições para a escolha do modal serão físicas e o tipo de carga, esses dois itens é o elemento determinante na escolha do modal. É obviamente impossível utilizar o transporte marítimo para fazer entregas no Paraguai ou na Bolívia, por exemplo, dado que nenhum dos dois países tem acesso ao mar. É importante que o gestor logístico escolha o modal correto para o transporte de cada carga em particular. Ele precisa optar pela escolha do transporte mais adequado para seus objetivos e avaliar a urgência, os custos e as características das cargas (FRAPORTI *et al.*, 2018).

1.4 CONTÊINERES E EMBALAGENS NA EXPORTAÇÃO

O contêiner é um recipiente construído de material resistente, destinado a propiciar o transporte de mercadorias com segurança e rapidez, dotado de dispositivo de segurança aduaneira e devendo atender às condições técnicas e de segurança previstas pela legislação nacional e pelas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil (LUDOVICO, 2018).

Os contêineres são nome dado às caixas utilizadas para transportar as mercadorias. Embora tenham sido introduzidos em 1956, até o início dos anos 1970 tinham exercido impacto limitado sobre o comércio internacional. Antes dos contêineres, o processo de exportação internacional marítimo era trabalhoso e levava muito tempo. O aparecimento dos contêineres acelerou o processo de transporte marítimo. Em vez de carregar e descarregar as mercadorias várias vezes, os contêineres eram carregados uma vez nas instalações do fretador e descarregados uma vez nas instalações do cliente. A embalagem já não tinha de ser tão resistente. As operações de embarque e desembarque passaram a ser feitas com muito mais agilidade. Os custos do transporte marítimo diminuíram os valores gastos com mão de obra portuária foram reduzidos, os navios se tornaram mais produtivos, pois passavam menos tempo ociosos nos portos, e foram feitos alguns investimentos importantes em novos navios-contêineres, que eram ainda mais eficientes (DAVID, 2018). Esses serviços podem ser contratados com outras empresas que operam exclusivamente com aluguéis de cofres de cargas (contêineres),

de acordo com a conveniência do embarcador. No que diz respeito ao frete, as mercadorias containerizadas estão cotadas com base no mesmo frete básico. Entretanto, por conveniência e interesse dos armadores, normalmente eles oferecem um só valor de frete pelo contêiner, tornando o custo da operação muito mais rentável para o comércio entre empresas de dois ou mais países (LUDOVICO, 2018).

Os tipos de contêineres utilizados são: Carga seca (dry) esse contêiner possui portas laterais para uso em ferrovias. Utilizado como o nome já diz para carga seca, graneis e carga úmida devidamente embalada. Teto aberto (Open top) esse contêiner possui teto removível (lona). Utilizados em cargas como máquinas, bobinas, sacaria pré-ligada. Aberto plataforma simples esse contêiner possui colunas nos cantos e barras diagonais de reforço. Utilizados em cargas como chapas, tubos, perfis, vidros. Granel esse contêiner é provido com tampa para carregamento no teto e bocal para descarregamento no assoalho. Utilizados em cargas como cereais e granulados. Refrigerado (Reefer) esse contêiner é isolado e equipado com refrigeração. Utilizados em cargas como alimentos (aves, carnes, sucos e frutas). Tanques projetados esse contêiner é para qualquer tipo de líquido, com revestimento especial para corrosivos. Utilizado em cargas como óleos, sucos, produtos químicos. Existem outros tipos de contêineres, mas que, em razão de suas características especiais e seu restrito uso comercial não são muito utilizados e mencionados. Com referência aos tipos de contêineres por meio das normas da ISO, que padronizaram os cofres com 10, 20, 30'e 40 de comprimento (medidas externas) com capacidade de peso entre 10 e 30 toneladas, de acordo com a construção do cofre (LUDOVICO, 2018).

2 EXPORTAÇÃO

O planejamento é a base para todo e qualquer procedimento logístico. Na exportação, é preciso estar atento para que os processos sejam executados de forma correta, sem gerar inconvenientes, como, por exemplo, o impedimento de entrada ao país de destino e problemas jurídicos para a empresa remetente. Sendo assim, a documentação ocupa o topo de prioridades que devem ser avaliadas com rigor. É o documento que dá suporte à logística, porque, tendo o conhecimento sobre as mercadorias que chegarão, o importador consegue melhor adequar os seus recursos para recebê-las (FRAPORTI *et al.*, 2018).

Alguns documentos que podemos citar é nota fiscal usada na circulação de mercadorias ou prestação de serviços que, neste caso, será apresentada à Receita Federal. Nela contem instrução de embarque, é um documento de instrução, ou seja, descreve como a operação de exportação será realizada. Por exemplo, contém dados do exportador e do importador, trajeto, documentos que precisam ser emitidos, etc. O Registro de exportação (R.E.) o despachante aduaneiro solicita esta autorização. Declaração de exportação (D.E.) é também realizada por intermédio do despachante aduaneiro. Contém informações da nota fiscal e do registro de exportação. Certificado de origem, este documento atesta a origem da mercadoria e por meio dele, exportadora e importadora podem obter vantagens em decorrência de acordos internacionais ou de legislação específica. Ele depende do tipo de mercadoria que está sendo enviada e do local de destino. É preciso ressaltar que os documentos acima apresentados são os mais utilizados, não excluindo de apreciação outros que venham a ser necessários para o envio de mercadorias específicas. Portanto, fique atento ao tipo de mercadoria e país de destino (HOLANDA *et al.*, 2019).

O conhecimento de transporte ou carga é emitido pelo transportador e contém basicamente os dados do exportador e do importador; local de embarque e desembarque; tipo de embalagem; valor da mercadoria e valor do frete. O conhecimento de transporte marítimo é denominado B/L *bill of lading*, o aéreo é o AWB *airway bill*, o rodoviário é o

(CRT) conhecimento rodoviário de transporte e o ferroviário é o (TIF) conhecimento de transporte de mercadorias por ferrovia (FRAPORTI *et al.*, 2018).

Depois de toda documentação sucedida é momento em que se dá início ao despacho perante as autoridades aduaneiras. Órgão anuente é aquele que concede o licenciamento, ou seja, autoriza os processos de importação e exportação de determinados bens, dentro de sua área de competência. Estes órgãos efetuam análises e verificam o cumprimento das condições e exigências específicas das mercadorias sujeitas a controle especial, nas operações de importação e exportação. Em razão das particularidades dos produtos, os órgãos anuentes, dentro da sua área de atuação, emitem parecer técnico dos mesmos, e são responsáveis por afirmar oficialmente o cumprimento das exigibilidades nacionais em relação ao produto, podendo ocorrer tanto na importação quanto na exportação (MALUF, 2003).

2.1 LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Os anos 2000 deram início a um intenso movimento de globalização econômica. Os avanços tecnológicos e a maior integração entre países e blocos econômicos fomentaram o crescimento do comércio internacional.

Tornou-se cada vez mais corriqueiro que roupas e calçados da China, eletrônicos de Taiwan, celulares da Coreia do Sul, computadores dos Estados Unidos e produtos de diversos outros países estivessem disponíveis para o nosso consumo imediato. Para dar conta dessa nova realidade, a logística precisou adaptar-se, afinal, os processos para transportar e armazenar produtos dentro de um país é bem menos complexos do que realizar essas operações com caráter internacional. Com isso, a cadeia de suprimentos ficou mais extensa e robusta, ao mesmo tempo em que precisou tornar-se mais ágil. Um conceito importante para entender o escopo dessa nova orientação logística é o da empresa global. A Internet barateou de forma impressionante os custos com comunicação, então, tornou-se cada vez mais fácil e barato manter sedes em outros países. A empresa global beneficia-se disso para aproveitar os ganhos de escala (FRAPORTI *et al.*, 2018).

A empresa global é uma mudança gigantesca no paradigma organizacional vigente por várias décadas. O arranjo empresarial predominante era de uma empresa com sede física, onde centralizava seus serviços administrativos e o seu processo produtivo, para atender à sua região. No entanto, a globalização vem ampliando a tendência não só da terceirização de parte do processo produtivo, como também da criação de fábricas e postos em locais estratégicos. Para tanto, é necessário um eficaz esforço logístico, que abranja toda a cadeia de suprimentos da empresa. Para compreender o escopo da logística internacional, é fundamental um entendimento pleno do conceito de cadeia de suprimentos. A cadeia de suprimentos (supply chain) envolve todas as interações existentes entre a produção de determinado produto e sua entrega até o consumidor final. Assim, estarão contempladas, na cadeia de suprimento, atividades como a compra de matéria-prima, o transporte da matéria-prima até a fábrica, a estocagem primária desse material, a transformação da matéria-prima em produtos intermediários ou acabados, a estocagem dos itens produzidos, o transporte dos itens produzidos para distribuidores ou ponto de varejo, a estocagem para o ponto de venda e a entrega ao consumidor final (RODRIGUES, 2007). A execução de uma operação de logística internacional envolverá uma complexidade burocrática e legal substancialmente maior que uma operação nacional. As operações de comércio internacional fazem parte da estratégia de negócios da empresa, é natural que exista uma área específica para tratar de algumas questões, como desembaraço aduaneiro, verificação de requisitos legais no país de destino, impostos sobre importação ou exportação, modalidade de Incoterm contratada, entre outras variáveis. A operação normalmente envolverá, pelo menos, dois diferentes modais

de transporte. Dentro do país de origem, os transportes ferroviário e rodoviário são os mais comuns e costumam levar os itens até os portos ou aeroportos, de onde serão despachados via avião ou navios para o país de destino. Após o desembarque aduaneiro, ainda podem ocorrer novas etapas de transporte dentro do país de destino. Como as distâncias são mais extensas e normalmente cruzam diversos países ou zonas territoriais, a contratação do seguro também é um aspecto pertencente ao escopo da logística internacional. A responsabilidade pelo seguro pode ser do comprador ou do vendedor, variando conforme contratação de Incoterm escolhida (RODRIGUES, 2007).

A logística internacional apresenta facetas importantes para a economia global, ela é um dos principais pilares que permitem que pessoas de diferentes países negociem entre si. A logística internacional ainda tem um gigantesco campo de avanços, considerando a velocidade que os processos e as tecnologias na área evoluíram nos últimos 20 anos; é de se esperar mudanças transformadoras para a próxima década (FRAPORTI *et al.*, 2018).

2.2 LOGÍSTICA DE DISTRIBUIÇÃO

Logística de distribuição tem a finalidade de dispor os produtos na cadeia dos distribuidores, dos atacadistas e dos varejistas, conforme suas necessidades quantitativas, para impedir a falta de produtos no seu estoque, mantendo um fluxo constante de suprimento e ressuprimento. Os centros de distribuição têm a finalidade de planejar a entrega dos produtos aos clientes por meio de fluxos de entrada e saída dos produtos vindos dos fabricantes, operacionalizando a movimentação e o transporte das mercadorias nos dias e horários preestabelecidos. O gerenciamento da distribuição dos produtos deve controlar o fluxo de entrada e saída do estoque, para evitar interrupção no atendimento ao cliente, usando adequadamente suas instalações e os equipamentos de movimentação, agregando valor aos negócios da empresa (PAOLESCHI, 2019).

As entregas de mercadoria podem ser entregues nas áreas urbanas, suburbanas e internacionais. Na área urbana as entregas urbanas seguem a legislação específica de cada cidade. Na maioria delas as entregas somente podem ocorrer com a utilização de veículos autorizados, os conhecidos veículos urbanos de carga (VUC). Na área suburbana ocorrem às entregas de produtos para os clientes finais, nas áreas fora dos limites das cidades, são feitas de acordo com a programação de entrega de cada distribuidor. Os produtos são separados de acordo com as notas fiscais e enviados para as docas de carregamento dos veículos de entrega conforme o roteiro programado para esses veículos. As entregas Internacionais as mercadorias são transportadas por caminhões com autorização de circular nos outros países ou, quando for inviável esse transporte devido às características do produto ou, mesmo, economicamente, são utilizados os navios de carga, aviões ou ainda dutos que podem transportar por longas distâncias líquidas e gases (PAOLESCHI, 2019).

3 SISTEMA DE CERTIFICAÇÃO

A certificação é atribuída ao produtor que atender aos requisitos especiais no processo produtivo do produto e lhe conferida à certificação International Standartization Organization (ISO) referentes à série de normas ISO-9000. Para que algo possa ser certificado, é necessário que, inicialmente, exista uma norma que estabeleça os requisitos a serem atendidos. Atualmente são conhecidas diversas normas internacionais para os sistemas de gestão, sendo as mais conhecidas as normas ISO-9001 e ISO-14001. A certificação garante que determinada organização segue as prescrições da norma por meio da realização de uma auditoria independente, ou de terceira parte. Apesar da grande disseminação e conhecimentos públicos, a certificação pelas normas ISO não é a

única forma de certificação que uma organização pode obter (MATTOS, 2018). Segundo Fusco (2002), os certificados mais comuns são:

- a) certificação de Qualidade: Conferida pelo próprio produtor com o objetivo de estabelecer um nível de qualidade ao seu produto e diferenciá-lo dos demais;
- b) certificação Interna: De origem privada onde a empresa qualifica os seus fornecedores e os certificam;
- c) certificação por Denominação de Origem: Conferida por origem geográfica dando ao produto um atributo relacionável à sua região;
- d) certificação de Conformidade de Produto: Conferida pelo INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia), verifica se o produto atende às condições de conformidade em relação peso, porcentagens de composição, consistência e informações obrigatórias na embalagem;
- e) certificação de Sanidade: Conferida ao produto de origem animal onde a sua procedência e sanidade foi atestada. Essa certificação é realizada pelo Serviço de Inspeção Federal (SIF) que realiza tal processo dentro do país;
- f) certificação de Responsabilidade Social: Conferida a empresa que aplica às práticas e princípios produtivos relativos à responsabilidade social, tais como a não existência de trabalho escravo, infantil, discriminação, etc.;
- g) certificação de Produtos Orgânicos: Conferido ao produtor que atende no processo produtivo práticas de sustentabilidade ecológica, tanto no processo produtivo do animal como no processo de obtenção de seu alimento;
- h) certificação de Caráter Ambiental: Conferida no setor agroalimentar de caráter ambiental relacionada a sustentabilidade no processo produtivo.

A certificação envolve três fatores: normas, órgãos certificadores e organismos credenciadores. Órgão de Certificação (OC), Organismos de Certificação Credenciados (OCC's). O agente regulamentador que dita às normas ou usa normas já existentes, o órgão certificador que coordena o processo que pode ser uma associação privada ou uma empresa estatal (LARA *et al.*, 2003).

3.1 CERTIFICAÇÃO DA CARNE BOVINA

A certificação da carne bovina se faz necessário para que se obtenha uma qualidade desde a origem do animal até o cliente final, trazendo mais segurança, credibilidade ao produto. A padronização vai desde o manejo pré-abate, manejo do abate, classificação e tipificação das carcaças, resfriamento, embalagem até o transporte. Normas de identificação dos animais, rastreabilidade e certificação (PESSOA, 2002).

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) é o órgão regulamentador que colocou parâmetros, normas referenciais para produtos agrícolas e pecuários como carnes, frutas e outros, fundando instruções normativas. Os sistemas de certificação mais utilizados na cadeia agroindustrial brasileira são o SIF - Sistema de Inspeção Federal regulamentado pelo MAPA e o SISBOV - Sistema Brasileiro de Identificação e Certificação de Origem Bovina e Bubalino regulamentado pelo MAPA (SORNBERGER *et al.*, 2010).

O governo por intermédio do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) padronizou a rastreabilidade de bovinos, classificação, tipificação e etiquetagem da carne. Os dados das etapas de identificação e registro individual do rebanho Brasileiro e credenciamento de entidades certificadoras são inseridos no Sistema Brasileiro de Identificação Individual de Bovinos e Búfalos (SISBOV). De acordo com o MAPA, os animais devem ser inclusos no SISBOV com 90 dias de antecedência ao abate. Se ocorrer a morte do animal natural, acidental ou sacrifício o documento de identificação do

animal deverá ser devolvido à entidade certificadora. A identificação representa o primeiro passo para um sistema de certificação baseado na rastreabilidade de informações. Com ela possível que seja feito o acompanhamento das informações dos animais do nascimento até o abate, permitindo o levantamento do seu histórico e impedindo a disseminação de doenças (LARA *et al.*, 2003).

Segundo Bridi (2004) o documento de identificação deve constar:

- a) identificação da propriedade de origem;
- b) identificação individual do animal (mês do nascimento ou data de ingresso);
- c) sexo do animal e aptidão;
- d) sistema de criação e alimentação;
- e) registro das movimentações.

E dados adicionais como: Dados sanitários (vacinação, tratamento, programa sanitário). Existem dois tipos de certificação, a certificação de natureza oficial pública e certificação privada. O de natureza oficial pública é regulamentado por órgãos governamentais podendo ser estatal como o Sistema de Inspeção Federal (SIF) e o Sistema Brasileiro de Identificação e Certificação de Origem Bovina e Bubalino (SISBOV). Já a privada é regulamentada por empresas, associações e organizações sem fins lucrativos. A certificação de natureza oficial publica são realizadas de forma compulsória ou voluntária e a certificação privada é realizada coletiva ou interna (SORNBERGER *et al.*, 2010).

Um dos órgãos que também regula a carne bovina brasileira é a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). Ela determina que a carne brasileira seja rotulada em um modelo padrão com informações nutricionais tanto para o consumo interno quanto para exportações.

Existem também outras certificações utilizadas para qualificar a carne como, as Boas Práticas Agrícolas (BPA's) que visa garantir qualidade na criação do gado, respeito ao meio ambiente, respeito a tudo que está envolvido com a carne bovina, até o consumidor final. E a Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controle (APPCC), recomendada pela Organização Mundial do Comercio (OMC) e pela Organização das Nações Unidas Alimentícia e Agricultura (FAO), pelo seu conceito de qualidade nas inspeções realizadas na carne (SOUZA, 2013).

Após todo o processo será atribuído um selo que segundo Sornberger *et al.* (2010) os selos usados nos produtos alimentícios para certificação irão depender exclusivamente do que quer certificar. Os mais utilizados são:

- a) padrão de processo (de fabricação ou produção);
- b) selo de sanidade;
- c) selo de pureza;
- d) selo socioambiental;
- e) selo de produto orgânico;
- f) certificação interna de qualidade;
- g) denominação de origem.

3.2 CERTIFICAÇÃO PARA EXPORTAÇÃO DA CARNE BOVINA

É comum a criação de normas técnicas para garantir a qualidade dos alimentos por países importadores. Práticas como certificação, preocupação com a qualidade dos produtores, rastreabilidade de produtos, garantia de origem são formas de agregar valor ao alimento vendido. Os selos de certificação possuem diferentes propósitos para diferentes situações, mas sempre objetivam garantir a qualidade e a segurança ao

consumidor, ou seja, a certificação agrega valor ao produto (BATALHA *et al.*, 2021).

Para que a exportação ocorra é necessário primeiro obter o registro junto ao SIF. A empresa ficando aprovados em todos os requisitos pré-estabelecidos, fará um pedido de habilitação para o Departamento de Inspeção de produtos de Origem Animal (DIPOA), junto à Secretaria de Defesa e Agropecuária. O DIPOA é o órgão responsável pelo registro de empresas que deseja vender produtos de origem animal para fora do país. Após esse processo a empresa será anexada à lista geral ou à lista específica das empresas exportadoras (KLEIN, 2017).

Para as empresas exportar além de estar registradas no MAPA precisa de um Certificado Sanitário Internacional (CSI) junto à mercadoria. O Ministério da Agricultura possui modelos de certificados para vários países, se houver algum país que não tenha um modelo, será feita uma análise referente às exigências sanitárias do país ou o ministério do país importador crie modelos de certificados internacionais para receber a exportação (KLEIN, 2017).

CSI é valido para todos os países da lista geral, já na lista específica precisa ser elaborado um modelo de CSI que precisará ser aprovado pelas autoridades sanitárias do país importador. Toda a venda de carne para o exterior precisa obrigatoriamente ter a emissão do CSI pelo Ministério da Agricultura. A certificação internacional sanitária é o documento que autorizara a entrada do produto no país importador. Esse certificado tem valia de 01 mês contados da data de sua expedição (KLEIN, 2017).

O certificado segundo Klein (2017) precisa ter as seguintes informações:

- a) identificação do cliente no exterior;
- b) identificação do estabelecimento produtor;
- c) numeração de SIF;
- d) identificação do produto;
- e) data de fabricação;
- f) peso;
- g) quantidades;
- h) porto;
- i) país, estado e cidade;
- j) numeração de lacres;
- k) assinaturas e carimbos dos fiscais responsáveis.

Alguns países possuem legislações específicas que obriga a comprovação de que a carne atende os requisitos de segurança, qualidade, respeito social e ambiental. Um exemplo são os países que possuem regras islâmicas de abate, onde instituem procedimentos a serem adotados para a entrada de carne no país, exigindo diversos certificados e documentos, como o certificado de abate Halal (SORNBERGER *et al.*, 2010).

3.3 DOCUMENTAÇÃO EXIGIDA

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), que é o responsável pela regulamentação de todo o Sistema de Inspeção de produtos de origem animal. A empresa que deseja exportar precisa seguir o conjunto de leis, decretos, resoluções, portarias e outros instrumentos legais que regulamentam o tema.

As legislações apresentadas em primeira instancia trata do funcionamento dos serviços de inspeção e fiscalização sanitária dos estabelecimentos produtores de alimentos para que o produto exportado seja exportado com qualidade e garantindo a segurança através das certificações emitidas (BRASIL, 2021d). A empresa que deseja exportar produtos de origem animais comestíveis (cárneos, pescados, lácteos, ovos, mel

e seus derivados, envoltórios naturais e pratos prontos que contenham como ingrediente, produto de origem animal). Carga exportada em contêiner ou caminhão lacrado na origem segue as normativas da Lei N.º 1.283 de 18 de dezembro de 1950; Decreto N.º 30.691 de 29 de março de 1952; Circular n.º 116/2002 DCI/DIPOA Instrução Normativa SDA n.º 33 de 02 de junho de 2003 (BRASIL, 2021e).

Que apresenta como documentação exigida para exportar

- a) requerimento para fiscalização de produtos agropecuários
- b) certificado sanitário internacional (emitido pelo SIF), seus anexos e declarações adicionais, quando exigidas pelo país importador;
- c) registro de exportação (extrato do RE);
- d) nota fiscal;
- e) cópia do conhecimento ou manifesto de carga (após o embarque);
- f) autorização do IBAMA, quando se tratar de produto de espécie controlada.

O requerimento para a fiscalização segue instrução normativa nº. 26, de 20 de agosto de 2010. Ele é um dos primeiros itens que a empresa precisa ter para poder prosseguir com o processo de exportação. Com o requerimento ela será fiscalizada e habilitada podendo seguir para o próximo passo tendo que apresentar esse documento junto com os demais (BRASIL, 2021f).

Depois que a empresa já estiver sido fiscalizada e habilitada está adequada a exportar os produtos de origem animal, agora o segundo passo agora é emitir Certificado Sanitário Internacional (CSI).

Os produtos de origem animal que for exportado devem estar acompanhados desse documento sanitário emitido pelo Serviço de Inspeção Federal (SIF), vinculado ao Departamento de Inspeção de Produtos de Origem Animal DIPOA que é subordinado à Secretaria de Defesa Agropecuária (SDA) da qual segue a normativo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) nº 23, de 26 de julho de 2018. O objetivo do SIF é garantir a qualidade dos produtos de origem animal para o consumo. Quando o produto é inspecionado ele recebe o carimbo que o identifica como produto fiscalizado (BRASIL, 2021g).

Figura 3.1: Selo do SIF



Fonte: UNESC, (2021).

Para solicitar a emissão do CSI a empresa precisa estar registrada no SIF através do Sistema de Informações gerenciais do Serviço de Inspeção Federal SIGSIF que é um sistema da qual está registrado todos os estabelecimentos registrados no SIF.

O SIF também estabelece a emissão de Certificado Sanitário Nacional (CSN) e Guia de Trânsito (GT) e os procedimentos a serem seguidos para o trânsito de produtos de origem animal para o consumo (BRASIL, 2021h).

Para verificar se a empresa possui CSI, CSN ou GT se dá utilizando o código de autenticidade que é um código único composto por letras e números através do site “Consulta de Certificado Sanitário Internacional” o site traz todas as informações do CSI, CSN ou GT das empresas cadastrado no SIGSIF.

O certificado mostrado no sistema será enviado unido com a nota fiscal e com o registro de exportação (RE) junto com a carga para o país importador, permitindo a passagem nos portos marítimos apropriados (BRASIL, 2021i).

A empresa que irá exportar precisa averiguar se ela faz parte da lista geral ou específica de habilitação. Os países que não há habilitação específica, fazem parte da lista geral, na qual as empresas que querem exportar estão autorizadas sem a necessidade de habilitação específica, pois o país importador aprova todas as leis do Brasil, sendo necessário nesse caso emitir a Declaração de Conformidade de Produtos de Origem Animal (DCPOA) que é emitido pela empresa que irá exportar o produto para países que não requerem habilitação específica.

Os países que necessitam de determinada habilitação, é exigido além da legislação brasileira, a sua local que precisa ser pesquisada quais certificações precisam apresentar. Vale salientar que países que exigem certificação de ritual de abate como o certificado Halal para a religião muçumana e o Kosher para o judaísmo, essa certificação não é da responsabilidade do SIF/DIPOA, apenas das empresas que deseja aumentar o seu número de países para exportar (BRASIL, 2021j).

4 METODOLOGIA

A metodologia é um conjunto de procedimentos, regras e técnicas que devem ser seguidos na realização de uma pesquisa científica. O método está relacionado à natureza da pesquisa sendo indutivo (das observações à teoria) ou dedutivo (da teoria às observações). O método de pesquisa é a forma escolhida pelo pesquisador para verificar a veracidade dos fatos e explicar de maneira consistente os fenômenos examinados (MATIAS, 2019).

Neste trabalho foi realizada uma revisão bibliográfica que é um tipo de pesquisa que é desenvolvida a partir de material já elaborado e publicado, tais como livros, artigos científicos, teses e dissertações, manuais, normas técnicas, revisões, trabalhos de congressos, abstracts, índices e bibliografias, meios audiovisuais, relatórios técnicos, científicos, leis, contratos, pareceres, entre outros.

O resultado do levantamento de todo o material publicado permitirá um mapeamento de quem já escreveu e o que já foi escrito sobre o tema proposto (MATIAS, 2019).

4.1 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Em primeira instancia será realizada uma revisão bibliográfica no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) para que organizasse o conhecimento sobre as certificações necessárias para a exportação de produtos de origem animais comestíveis (carne, pescados, lácteos, ovos, mel e seus derivados), em seguida será realizada uma busca através do site da SIGSIF <http://sigsif.agricultura.gov.br> quais empresas da cidade de Lins-SP que faz comercio exterior e em quais países são habilitadas a exportar carne bovina e se irá precisar para algum determinado país emitir novos certificados além dos que são citados como obrigatórios para exportação pelo MAPA.

Figura 4.1: Site do SIGSIF que será realizado as buscas

The image shows a web interface for the SIGSIF system. At the top, there is a banner with the word 'Agricultura' in large white letters on a green and yellow background. Below the banner, there is a section titled 'Parâmetros do Relatório'. Under this section, there is a link 'Listas de Estabelecimentos Nacionais Habilitados à Exportação por País'. Below this link, there are four dropdown menus labeled 'País:', 'Mercado Comum:', 'Área:', and 'Produto:', each with a 'Selecione' (Select) option. At the bottom of this section, there are two buttons: 'Relatório' and 'Limpar'.

Fonte: MAPA, (2021).

Os dados serão extraídos e organizados em um quadro que contém os países que a cidade de Lins-SP é habilitada e o nome das empresas que exporta para aquele país e discutidos. Para critério de inclusão serão apenas as empresas da cidade de Lins-SP e a carne bovina como o produto exportado e como critério de exclusão serão outras cidades e como produto carne suína aves e não comestíveis.

4.2 ANÁLISE CRÍTICA

Foi verificado que as doenças transmitidas por alimentos ocorrem quando uma pessoa consome alimentos contaminados por microrganismos. Quando um alimento é produzido, armazenado ou distribuído de maneira inadequada, isso pode levar a casos de doenças transmitidas por alimentos e inclusive levando a óbito, portanto, é cada vez maior a preocupação de órgãos nacionais e internacionais com a segurança alimentar, pois os problemas gerados pela falta de higiene nos frigoríficos acarretam diversos fardos não somente para o indivíduo doente, o qual tem sua qualidade de vida afetada, mas também para o sistema de saúde e socioeconômico.

A capacidade diária de produção é um espelho que reflete que as normas impostas pelo o MAPA não são atendidas de forma constante. O MAPA a fim de certificar que o consumo de carne bovina seja feito de forma segura confere desde o ant mortem e post mortem até a linha de produção em cada setor da área de produção com o objetivo de garantir a segurança alimentar.

Para verificar se a teoria condiz com a pratica é necessário realizar um estudo de caso para analisar na pratica se a produção influencia nas condições sanitárias, pois são poucos artigos científicos que apresenta essa temática devido ao fato que as empresas não autorizam esse tipo de pesquisa por motivos de exposição de suas irregularidades. Outra forma de realizar a pesquisa seria com os funcionários da empresa, mas a pesquisa apresentaria viés nos resultados por questões de descontentamento entre empregado e a empresa.

Em contraponto um estudo realizado por Chaves (2020) identificou irregularidades no matadouro das cidades de Araguaia Zé Doca do Maranhão devido à falta de fiscalização. O autor critica o descaso das entidades públicas para os matadouros regionais. Enquanto que as empresas multinacionais possuem fiscalização as de pequeno porte não possui o mesmo rigor de inspeção.

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A pesquisa evidenciou que a cidade de Lins-SP exporta para 28 países e a união europeia. Sendo duas empresas na cidade que são habilitadas a exportar carne bovina a JBS S/A e a Meat Snack Partners Do Brasil Ltda, que são empresas que tem unidades em outras cidades do Estado de São Paulo e pelo Brasil apresentado no quadro abaixo.

Quadro 5.1 – Empresas e Países

PAIS	EMPRESA
África Do Sul	Meat Snack Partners Do Brasil Ltda
Republica Da Albânia	JBS S/A
Arábia Saudita	JBS S/A
Argélia	JBS S/A
Argentina	Meat Snack Partners Do Brasil Ltda
	JBS
República Da Belarus	JBS S/A
Canadá	Meat Snack Partners Do Brasil Ltda
Chile	Meat Snack Partners Do Brasil Ltda
	JBS S/A
China	JBS S/A
Cuba	JBS S/A
Egito	JBS S/A
Estados Unidos	Meat Snack Partners Do Brasil Ltda
	JBS S/A
Filipinas	JBS S/A
Iêmen	JBS S/A
Irã	JBS S/A
Japão	JBS S/A
Líbano	JBS S/A
Ilhas Maurício	JBS S/A
México	Meat Snack Partners Do Brasil Ltda
	JBS S/A
Myanmar	JBS S/A
Paraguai	Meat Snack Partners Do Brasil Ltda
	JBS S/A
Peru	JBS S/A
Rússia	JBS S/A
Singapura	JBS S/A
Suíça	JBS S/A
Ucrânia	JBS S/A
União Europeia	Meat Snack Partners Do Brasil Ltda
	JBS S/A
Uruguai	Meat Snack Partners Do Brasil Ltda
	JBS S/A
Venezuela	JBS S/A

Fonte: Elaborada pela autora, 2021.

A empresa JBS unidade de Lins-SP dos 28 países exporta para 26 países juntamente com a União Europeia, sendo eles República Da Belarus, Chile, China, Cuba, Egito, Estados Unidos, Filipinas, Iêmen, Irã, Japão, Líbano, Ilhas Maurício, México, Myanmar, Paraguai, Peru, Rússia, Singapura, Suíça, Ucrânia, Uruguai e Venezuela. A empresa Meat Snack Partners Do Brasil unidade de Lins-SP dos 28 países exporta para 8 países juntamente com os países da União Europeia, sendo eles África Do Sul, Argentina,

Canadá, Chile, Estados Unidos, México, Paraguai e Uruguai. Vale ressaltar que no SIGSIF não informa quais países da União Europeia as duas empresas exportam porque o objetivo é mostrar a habilitação, portanto qualquer país da União Europeia a JBS e a Meat Snack Partners Do Brasil é habilitada a exportar se assim desejar.

De acordo com o MAPA as empresas JBS e Meat Snack Partners além do CSI para alguns países ela irá ter que emitir outros certificados mostrados no quadro abaixo. Além de certificados específicos, também pode ser solicitado auditoria, preenchimento de questionários ou conferência de itens do certificado (BRASIL, 2021k).

Quadro 5.2 – Países e Certificações

PAÍSES	CERTIFICAÇÕES ADICIONAIS
Canada	Certificação do em Boas Práticas de Fabricação (BPF)
China	Certificação do em Boas Práticas de Fabricação (BPF) Certificação em Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controle (APPCC)
Japão	Certificação do em Boas Práticas de Fabricação (BPF)
Rússia	Certificação do em Boas Práticas de Fabricação (BPF) Certificação em Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controle (APPCC)
União Europeia	Certificação do em Boas Práticas de Fabricação (BPF) Certificação em Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controle (APPCC)

Fonte: Elaborada pela autora, 2021.

Um ponto importante a se destacar como foi mencionado nos parágrafos anteriores, os certificados de ritual de abate não é da responsabilidade do SIF/DIPOA, mas evidenciou-se na pesquisa que a empresa JBS exporta para 7 países onde a religião predominante é o Islã como Republica Da Albânia, Arábia Saudita, Argélia, Egito, Iêmen, Irã e Líbano na qual se faz necessário ter a certificação Halal junto com os demais documentos. O Islamismo é uma religião que tem regras alimentares Halal significa permitido, no abate se faz um corte ao mesmo tempo das artérias principais como a a jugular, traqueia, carótidas e o esôfago, permitindo com que todo sangue saia ao mesmo tempo, evitando assim o sofrimento do animal. Outro ponto importante é que o SIF não é responsável por essa certificação, mas existe uma instrução normativa que é a de N° 3 de 17 de janeiro de 2000, que permite o abate dos animais de acordo com preceitos religiosos indicando que a empresa JBS atende todos os requisitos impostos pela religião na hora do abate para possuir a certificação (BRASIL, 2021l).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa revisão bibliográfica evidenciou que a cidade de Lins-SP é habilitada para 28 países o que para uma cidade pequena de 77.021 mil habitantes segundo o IBGE de 2017 é um número considerável. Mas ter a habilitação não significa que é exportadora com frequência o que se faz necessário um estudo de caso nas empresas Meat Snack Partners Do Brasil e JBS da cidade de Lins-SP para averiguar a frequência de exportação para os países que possui a habilitação e verificar todo o processo de aquisição das certificações na prática. Analisando criticamente os achados desta pesquisa contribuíram

para um melhor entendimento da aquisição e da importância da certificação. Sua complexidade faz com que seja exportada carne de qualidade, pois sua vigilância sistemática contribui para que a carne não se torne um risco à saúde de quem a consumir. Reforçando que se faz necessário um estudo de caso para verificar na prática a veracidade e conformidade de produção para obter a certificação, principalmente na empresa JBS pois apresentou um número de pais habilitados em relação a Meat Snack Partners Do Brasil, principalmente em relação a certificação de abate religioso (Halal) e aos demais certificados não categorizados como obrigatórios para alguns países como o Certificado de Boas Práticas de Fabricação (BPF) e a Certificação em Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controle (APPCC) analisando seus processos na prática.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALLOU, Ronald H.. The evolution and future of logistics and supply chain management. **Production**, [S.L.], v. 16, n. 3, p. 375-386, dez. 2006. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0103-65132006000300002>. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-65132006000300002>. Acesso em: 15 mar. 2021.

BATALHA, Mario Otávio *et al.* **Gestão agroindustrial**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2021. 497 p.

BENGTTSSON, Susanna Hedborg. Coordinated construction logistics: an innovation perspective. **Construction Management And Economics**, [S.L.], v. 37, n. 5, p. 294-307, 20 nov. 2018. Informa UK Limited. <http://dx.doi.org/10.1080/01446193.2018.1528372>. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01446193.2018.1528372>. Acesso em: 15 mar. 2021.

BHANDARI, Rajiv. Impact of Technology on Logistics and Supply Chain Management. **Iosr Journal Of Business And Management**, Mumbai, p. 19-24, 2014. Disponível em: <https://www.semanticscholar.org/paper/Impact-of-Technology-on-Logistics-and-Supply-Chain-Bhandari/af754214427708c70dc3127bf3f4dc7d32403ddb?p2df>. Acesso em: 15 mar. 2021.

BOWERSOX, D. J. *et al.* **Gestão logística da cadeia de suprimentos**. 4. ed. Porto Alegre: AMGH, 2014. BRASIL. Certificação Sanitária. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/internacional/portugues/exportacao/animal/origem-animal/certificacao-sanitaria>. Acesso em: 17 out. 2021.

BRASIL. **Certificação Sanitária Nacional**. 2021h. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/inspecao/produtos-animal/requisitos-sanitarios>. Acesso em: 17 out. 2021.

BRASIL. **Competências do SIF**. 2021i. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/inspecao/produtos-animal/sif/competencias-do-sif>. Acesso em: 21 out. 2021.

BRASIL. **DCPOA-SIGSIF - Sistema de Informações Gerenciais do SIF**. 2021j. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/inspecao/produtos-animal/empresario/DCPOAManualSistema.pdf>. Acesso em: 14 out. 2021.

BRASIL. **Emissão de DCPOA, DCPAA e CSI**. 2021j. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/insumos-agropecuarios/insumos-pecuarios/alimentacao-animal/emissao-de-dcpoa-e-dcpoa-aa>. Acesso em: 16 out. 2021.

BRASIL. **Emissão de certificados sanitários para produtos de origem animal cresce 18% em 2020**. 2021b. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/emissao-de-certificados-sanitarios-para-produtos-de-origem-animal-aumenta-18-em-2020>. Acesso em: 28 out. 2021.

BRASIL. **Estabelecimentos Habilitados à Exportação por País**. 2021k. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/guia-de-servicos/estabelecimentos-habilitados-a-exportacao-por-pais>. Acesso em: 28 out. 2021.

BRASIL. **Exportação**. 2021d. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/sanidade-animal-e-vegetal/saude-animal/exportacao>. Acesso em: 14 out. 2021d.

BRASIL. **Habilitar-se para emissão de Certificado de Inspeção Sanitária.** 2021e. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/habilitar-se-para-emissao-de-certificado-de-inspecao-sanitaria>. Acesso em: 5 set. 2021.

BRASIL. **Habilitação e Certificação Sanitária.** 2021f. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/internacional/assuntos/inspecao/produtos-animal/empresario/empresas#section-3>. Acesso em: 17 out. 2021.

BRASIL. **Manual de Solicitação, Verificação e Emissão dos Certificados Sanitários Internacionais (CSI), Certificados Sanitários Nacionais (CSN) e Guia de Trânsito pelo SIGSIF.** 2021g. Disponível em: https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/inspecao/produtos-animal/empresario/manual_sigsif2013v.pdf. Acesso em: 14 out. 2021.

BRASIL. **Manual Vigiagro.** 2021i. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/sanidade-animal-e-vegetal/saude-animal/arquivos-exportacao/carga-exportada-em-conteiner-ou-caminhao-lacrado.pdf>. Acesso em: 14 out. 2021.

BRASIL. **Mercado internacional para exportação de produtos de origem animal registra crescimento em 2020.** 2021a. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/mercado-internacional-para-exportacao-de-produtos-de-origem-animal-registra-crescimento-em-2020>. Acesso em: 28 out. 2021.

BRASIL. **Registro de Estabelecimentos - SIF ou ER.** 2021k. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/inspecao/produtos-animal/empresario/registro-de-estabelecimentos>. Acesso em: 21 out. 2021.

BRASIL. **Serviço de Inspeção Federal (SIF).** 2021d. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/inspecao/produtos-animal/sif/servico-de-inspecao-federal-sif>. Acesso em: 21 out. 2021.

BRASIL. **Relatório do Serviço de Inspeção Federal registra aumento da demanda por certificados de exportação.** 2021b. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/relatorio-do-servico-de-inspecao-federal-registra-aumento-da-demanda-por-certificados-de-exportacao>. Acesso em: 28 out. 2021.

BRASIL. **Relatório do SIF aponta ampliação de mercados para exportação de produtos de origem animal.** 2021c. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/relatorio-do-sif-aponta-ampliacao-de-mercados-para-exportacao-de-produtos-de-origem-animal>. Acesso em: 28 out. 2021.

BRASIL. **SIF registra aumento na emissão de certificados sanitários para produtos de origem animal.** 2021b. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/sif-registra-aumento-na-emissao-de-certificados-sanitarios-para-produtos-de-origem-animal>. Acesso em: 28 out. 2021.

BRASIL. **Vendas de carne bovina crescem 11% e somam US\$ 3,5 bilhões.** 2021a. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/brasil-vende-us-3-5-bi-em-carne-bovina-desde-janeiro-em-alta-de-11>. Acesso em: 28 out. 2021.

BRIDI, Ana Maria. Qualidade da carne para o mercado internacional. **Universidade Estadual de Londrina (UEL), Paraná,** 2004. Disponível em: <http://www.uel.br/pessoal/ambridi/Carnesecarcacasarquivos/QualidadedaCarneparaoMercadoInternacional.pdf> Acesso em: 15 de mar. 2021.

CHAVES, Davina Camelo; VIEIRA, José Sebastião Cidreira; PEREIRA, Efraim Costa; SILVA, Clesia Lima; SILVA, Adriana Sales; SILVA, Mohama Paz de Melo. Condições Físicas E Higiênico-Sanitárias Do Abate Bovino Nas Cidades De Araguañã E Zé Doca/Ma / Physical And Hygienic-Sanitary Conditions Of Cattle Slaughter In The Cities Of ARAGUANÃ AND ZÉ DOCA / MA. **Brazilian Journal Of Development**, [S.L.], v. 6, n. 9, p. 67366-67375, 2020. Brazilian Journal of Development. <http://dx.doi.org/10.34117/bjdv6n9-244>.

DAVID, Pierre A.. **Logística internacional.** 4. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2018. 445 p. Tradução norte-americana.

LARA, Jorge Antônio Ferreira de *et al.* Rastreabilidade da carne bovina: uma exigência para a segurança alimentar: beef traceability: a demand for food safety. **Semina: Ciências Agrárias**, Londrina, v. 24, n. 1, p.

143-148, jun. 2003. Disponível em: <https://agris.fao.org/agris-search/search.do?recordID=DJ2012054955>. Acesso em: 15 mar. 2021.

SOUZA, Jorge Guilherme Paiva de. A EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA E O SISTEMA DE GESTÃO DE QUALIDADE ISO 9001:2008. **Ceciliana**, Santa Cecília, p. 22-26, 5 dez. 2013. Disponível em: https://sites.unisanta.br/revistaceciliana/edicao_10b/5.pdf. Acesso em: 15 mar. 2021.

DIAS, M. A. P. **Administração de materiais: uma abordagem logística**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2015

DIAS, Maria Lídia Rebello Pinho *et al.* Technological model for tracking & monitoring Brazilian beef supply chain. In: **Proceedings of the 2nd international conference on Circuits, Systems, Communications & Computers**. 2011. p. 40-45.

DRUCKER, Peter F. The economy's dark continent. **Fortune**, v. 65, n. 103, p. 265-270, 1962.

FRAPORTI, Simone; *et al.* **Logística internacional**. Porto Alegre: SAGAH, 2018.

FUSCO, J. P. A. **Tópicos emergentes da Engenharia de Produção**. São Paulo: Arte & Ciência, 2002

GONÇALVES, P. S. **Administração de materiais**. 4. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2013.

KLEIN, Guilherme Adolfo. **Habilitação e exportação de proteína animal do Brasil para a Tailândia**. 2017. 45 f. TCC (Graduação) - Curso de Administração, Comércio Exterior, Centro Universitário Univates, Lajeado, 2017. Disponível em: <https://www.maratona.univates.br/bdu/handle/10737/1227> Acesso em: 15 de mar. 2021.

HOLANDA, Thiago Costa; *et al.* **Sistemática das Operações de Logística Internacional**. Porto Alegre: SAGAH, 2019.

LUDOVICO, Nelson. **Logística internacional: um enfoque em comércio exterior**. 4. ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2018.

MALUF, S. N. **Administrando o comércio exterior do Brasil**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

MAPA. **Listas de Estabelecimentos Nacionais Habilitados à Exportação por País**. Disponível em: <http://sigsif.agricultura.gov.br/> Acesso em: 26 nov. 2021

MATIAS, José Pereira. **Manual de metodologia da pesquisa científica**, 4. Ed. São Paulo: Atlas, 2019.

MATTOS, João Guterres de. **Certificação**. Porto Alegre: Sagah, 2018. 118 p.

NOVAES, A. G. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição**. 3. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2007.

PAOLESCHI, Bruno Castiglioni; DE MATTOS, Jôse Antonio. **Introdução à Logística**. São Paulo: Editora Saraiva, 2019.

PESSOA, Maria Conceição Peres Young; SILVA, A. de S.; CAMARGO, Cilas Pacheco. Qualidade e certificação de produtos agropecuários. **Área de Informação da Sede-Texto para Discussão (ALICE)**, 2002. Disponível em: <https://www.alice.cnptia.embrapa.br/bitstream/doc/107465/1/seatexto14.pdf> Acesso em: 15 de mar. 2021.

PIRES, S. R. I. **Gestão da cadeia de suprimentos: conceitos, estratégias, práticas e casos**. São Paulo: Atlas, 2016.

RODRIGUES, P. R. A. *et al.* **Gestão da logística internacional**. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

SORNBERGER, Geovane Paulo *et al.* SISTEMAS DE CERTIFICAÇÃO DE ALIMENTOS: O CASO DA CARNE NO BRASIL. **Ingepro-Inovação: Gestão e Produção**, Salvador, v. 2, n. 5, p. 16-27, 9 out. 2010. Disponível em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2009_TN_STP_092_624_14366.pdf. Acesso em: 15 mar. 2021.

SULLIVAN, Gary *et al.* **Managing Construction Logistics**. Oxford: John Wiley & Sons, 2011. 1954 p.

TIRADO, Geovana et al. **Cadeia produtiva da carne bovina no Brasil: um estudo dos principais fatores que influenciam as exportações**. 2008.

UNESC. **Serviço de Inspeção Federal - SIF**. 2021. Disponível em: <http://www.unesc.net/portal/blog/ver/656/41678>. Acesso em: 26 nov. 2021.