



Incoterms e as exportações portuguesas. Os exportadores portugueses estão aptos para escolher devidamente os Incoterms?

Ana Catarina Baía Moreira

Dissertação apresentada ao Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto para obtenção do Grau de Mestre em Logística.

Orientada por: Professora Doutora Isabel Cristina da Silva Lopes

Porto, outubro de 2025



**Incoterms e as exportações portuguesas. Os exportadores portugueses estão aptos
para escolher devidamente os Incoterms?**

Ana Catarina Baía Moreira

*Dissertação apresentada ao Instituto Superior de Contabilidade e Administração do
Porto para obtenção do Grau de Mestre em Logística.*

Orientada por: Professora Doutora Isabel Cristina da Silva Lopes

Porto, outubro de 2025

Resumo:

O objetivo fundamental deste estudo é avaliar se os exportadores portugueses, clientes da Garland Transport Solutions, estão devidamente instruídos e preparados para a escolha e utilização dos Incoterms, bem como perceber o seu nível de conhecimento e compreensão sobre a temática.

A investigação inclui uma análise empírica junto de empresas portuguesas exportadoras, que, através da Garland, operam nos mercados extracomunitários do Reino Unido, Turquia e Suíça, procurando identificar tendências, lacunas de conhecimento e entender se os inquiridos estariam dispostos a obter uma formação sobre os Incoterms. Os resultados demonstram que, embora exista uma familiaridade generalizada com os Incoterms, nem todos os exportadores possuem o conhecimento técnico necessário para os aplicar corretamente, o que pode gerar riscos legais, logísticos e financeiros nas atividades comerciais das suas empresas.

Este estudo contribui para uma melhor compreensão da importância da correta aplicação dos Incoterms no contexto das exportações, sugerindo a necessidade de formação específica nesta área para reforçar a competitividade das empresas portuguesas no comércio internacional.

Palavras chave: Incoterms; Comércio Internacional; Mercados extracomunitários; Formação empresarial.

Abstract:

The main objective of this study is to assess whether Portuguese exporters, who are clients of Garland Transport Solutions, are adequately informed and prepared to select and use Incoterms, as well as to understand their level of knowledge and comprehension of the subject.

The research includes an empirical analysis of Portuguese exporting companies that, through Garland, operate in the non-EU markets of the United Kingdom, Turkey, and Switzerland. It seeks to identify trends, knowledge gaps, and to understand whether the respondents would be willing to undertake training on Incoterms. The results show that although there is a general familiarity with Incoterms, not all exporters possess the technical knowledge required to apply them correctly, which may lead to legal, logistical, and financial risks in their companies' commercial activities.

This study contributes to a better understanding of the importance of the correct application of Incoterms in the context of exports, suggesting the need for specific training in this area to strengthen the competitiveness of Portuguese companies in international trade.

Key words: Incoterms; International Trade; Non-EU Markets; Business Training.

Resumen:

El objetivo fundamental de este estudio es evaluar si los exportadores portugueses, clientes de Garland Transport Solutions, están debidamente instruidos y preparados para la elección y utilización de los Incoterms, así como comprender su nivel de conocimiento y entendimiento sobre esta temática.

La investigación incluye un análisis empírico de empresas portuguesas exportadoras que, a través de Garland, operan en los mercados extracomunitarios del Reino Unido, Turquía y Suiza, con el fin de identificar tendencias, lagunas de conocimiento y determinar si los encuestados estarían dispuestos a recibir formación sobre los Incoterms. Los resultados demuestran que, aunque existe una familiaridad generalizada con los Incoterms, no todos los exportadores poseen el conocimiento técnico necesario para aplicarlos correctamente, lo que puede generar riesgos legales, logísticos y financieros en las actividades comerciales de sus empresas.

Este estudio contribuye a una mejor comprensión de la importancia de la correcta aplicación de los Incoterms en el contexto de las exportaciones, sugiriendo la necesidad de formación específica en esta área para reforzar la competitividad de las empresas portuguesas en el comercio internacional.

Palabras clave: Incoterms; Comercio Internacional; Mercados extracomunitarios; Formación empresarial.

Dedicatória

Aos meus pais, por todo o apoio.

Agradecimentos

À minha orientadora, Professora Doutora Cristina Lopes,

Muito obrigada pela disponibilidade, orientação e apoio ao longo de toda a dissertação.

À Garland Transport Solutions,

Em especial à Rita Abreu e ao Hugo Dantas, agradeço por me acolherem na minha primeira experiência profissional na área da Logística, por todo o conhecimento transmitido e pela contribuição essencial para a conclusão deste mestrado.

Aos meus amigos,

Agradeço pelos conselhos, pelo apoio constante e pela paciência durante estes sete anos de vida académica.

Aos meus pais,

Pelo apoio incondicional, pela ajuda nas logísticas do dia a dia que permitiram a realização deste mestrado e por me manterem sempre motivada.

Lista de abreviaturas

C&F	Cost and Freight
CCI	Câmara de Comércio Internacional
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost Insurance and Freight
CIP	Carriage and Insurance Paid To
CPT	Carriage Paid To
DAF	Delivery At Frontier
DAP	Delivered At Place
DAT	Delivered At Terminal
DCP	Delivered Cost Paid
DDP	Delivery at Destination / Delivered Duty Paid
DDU	Delivered Duty Unpaid
DEQ	Delivered Ex Quay
DES	Delivery Ex Ship
DPU	Delivered at Place Unloaded
EXW	Ex-Works
FAS	Free Alongside Ship
FCA	Free Carrier
FCI	Freight and Cost Insurance
FOB	Free On Bord
FOR	Free On Rail
FOT	Free On Truck

FRC	Free Carrier...Named at Point
GATT	Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio
INE	Instituto Nacional de Estatística
OMC	Organização Mundial do Comércio
TRIPS	Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados com o Comércio

Índice geral

Capítulo I - Introdução	1
1 Introdução	2
Capítulo II – Enquadramento Teórico	4
2 Enquadramento teórico.....	5
2.1 Comércio internacional.....	5
2.2 Incoterms	6
2.2.1 Conceito.....	6
2.2.2 Câmara de Comércio Internacional	7
2.2.3 Cronologia	8
2.3 Incoterms 2020	9
2.3.1 Grupo E	10
2.3.1.1 EXW	10
2.3.2 Grupo F.....	11
2.3.2.1 FCA	11
2.3.2.2 FAS.....	12
2.3.2.3 FOB	13
2.3.3 Grupo C	14
2.3.3.1 CPT.....	14
2.3.3.2 CIP.....	15
2.3.3.3 CFR.....	16
2.3.3.4 CIF.....	17
2.3.4 Grupo D	18
2.3.4.1 DAP	18
2.3.4.2 DPU	19
2.3.4.3 DDP	20

2.4	Incoterms 2020 VS Incoterms 2010	21
2.5	Como utilizar os Incoterms?.....	22
Capítulo III – Apresentação da empresa.....		23
3	Apresentação da Empresa.....	24
3.1	História da Empresa.....	25
3.2	Missão e Valores	26
3.3	Garland Transport Solutions.....	27
Capítulo IV – Metodologia		28
4	Metodologia.....	29
4.1	Recolha dos dados	29
4.1.1	Definição e dimensão da população	29
4.1.2	Elaboração do questionário	30
4.2	Hipóteses de estudo	32
4.3	Métodos de análise dos dados	35
Capítulo V– Apresentação e análise dos Resultados		36
5	Apresentação e análise dos resultados.....	37
5.1	Caracterização da amostra	37
5.1.1	Perfil sociodemográfico.....	37
5.1.2	Experiência e compreensão das regras comerciais internacionais	39
5.1.3	Familiarização com os Incoterms	41
5.1.4	Grau de concordância dos colaboradores sobre o seu contexto profissional e os Incoterms.....	43
5.1.5	Questões teóricas sobre os Incoterms	43
5.2	Verificação das Hipóteses de estudo	45
Capítulo VI– Conclusão		56
6	Conclusão	57
6.1	Limitações	58

6.2	Futuras linhas de investigação	58
	Referências bibliográficas	59
	Apêndices.....	62
	Apêndice I – [Questionário]	63

Índice de Figuras

Figura 1. Género dos colaboradores que responderam ao questionário	38
Figura 2. Distribuição das idades dos colaboradores	38
Figura 3. Ano de término dos estudos dos colaboradores	38
Figura 4: Nível de habilitações literárias dos colaboradores	39
Figura 5. Resultados da questão "Tem experiência prática no que diz respeito a contratos comerciais internacionais?"	39
Figura 6. Resultados da questão "Está familiarizado com a transmissão de custos, riscos e responsabilidades nas trocas comerciais internacionais?"	40
Figura 7. Resultados da questão "O pagamento do frete depende do acordo comercial?"	40
Figura 8. Colaboradores familiarizados com os Incoterms	41
Figura 9. Local onde os colaboradores aprenderam os Incoterms	42
Figura 10. Regularidade de utilização dos Incoterms.....	42
Figura 11. Resultados das questões teóricas sobre os Incoterms	44

Índice de Tabelas

Tabela 1: Distribuição, por modos do transporte, dos Incoterms	10
Tabela 2: Responsabilidades do exportador no Incoterm EXW.....	11
Tabela 3: Responsabilidades do exportador no Incoterm FCA.....	12
Tabela 4: Responsabilidades do exportador no Incoterm FAS	13
Tabela 5: Responsabilidades do exportador no Incoterm FOB.....	14
Tabela 6: Responsabilidades do exportador no Incoterm CPT	15
Tabela 7: Responsabilidades do exportador no Incoterm CIP	16
Tabela 8: Responsabilidades do exportador no Incoterm CFR.....	17
Tabela 9: Responsabilidades do exportador no Incoterm CIF	18
Tabela 10: Responsabilidades do exportador no Incoterm DAP.....	19
Tabela 11: Responsabilidades do exportador no Incoterm DPU.....	20
Tabela 12: Responsabilidades do exportador no Incoterm DDP.....	21
Tabela 13: Grau de concordância dos colaboradores sobre o seu contexto profissional e os Incoterms	43
Tabela 14: Hipótese de investigação 1 – Estatísticas de grupo	46
Tabela 15: Hipótese de investigação 1 – Resultados dos testes T e de Levene para comparação dos anos de experiência entre colaboradores familiarizados e não familiarizados com os Incoterms.....	46
Tabela 16: Hipótese de investigação 2 - Resultados do coeficiente de correlação de Pearson entre os anos de experiência e os resultados obtidos nas questões teóricas dos colaboradores.....	47
Tabela 17: Hipótese de investigação 3 - Tabulação cruzada entre os colaboradores que estão familiarizados com os Incoterms e que obtiveram resultados positivos nas questões teóricas.....	48
Tabela 18: Hipótese de investigação 3 - Resultados do teste do Qui Quadrado	48
Tabela 19: Hipótese de investigação 4 - Tabulação cruzada entre os colaboradores familiarizados com os Incoterms e o respetivo grau de ensino	49
Tabela 20: Hipótese de investigação 4 - Resultados do teste do Qui Quadrado	49
Tabela 21: Hipótese de investigação 5 - Frequência de utilização dos Incoterms por parte dos colaboradores	50

Tabela 22: Hipótese de investigação 6 – Tabela de frequências cruzadas entre a familiarização com os Incoterms e o grau de concordância relativamente à afirmação “O meu trabalho já ficou prejudicado por falta de conhecimento dos Incoterms”	51
Tabela 23: Hipótese de investigação 7 - Tabela de frequências cruzadas entre a familiarização com os Incoterms e o grau de concordância relativamente à afirmação “Os meus colegas têm dificuldades na correta utilização dos Incoterms”	52
Tabela 24: Hipótese de investigação 7 - Resultados do teste binomial.....	52
Tabela 25: Hipótese de investigação 8 - Resultados da correlação de Spearman entre o grau de concordância quanto ao investimento da empresa em formação e o grau de concordância relativamente aos prejuízos financeiros da empresa pela carência no domínio dos Incoterms	53
Tabela 26: Hipótese de investigação 9 - Estatísticas de grupo.....	54
Tabela 27: Hipótese de investigação 9 - Resultados dos testes T e de Levene para comparação dos resultados teóricos sobre Incoterms entre colaboradores com e sem formação em Incoterms	54
Tabela 28: Hipótese de investigação 10 - Tabulação cruzada entre os resultados dos colaboradores às questões teóricas sobre Incoterms e o grau de concordância com a afirmação "A minha empresa já sofreu prejuízos financeiros (...)"	55
Tabela 29: Hipótese de investigação 10 - Resultados do teste do Qui Quadrado	55

CAPÍTULO I - INTRODUÇÃO

1 Introdução

Desde o início das trocas comerciais, surgiu a necessidade de estabelecer regras bem estruturadas, uniformes e aplicáveis a todos os contextos exigidos pelos contratos de compra e venda. Atendendo a essa necessidade, a Câmara de Comércio Internacional (CCI) tem desenvolvido e publicado conjuntos de termos, denominados Incoterms (abreviação de *Internacional Commercial Terms*), destinados a regular responsabilidades, riscos e custos, abrangendo aspetos logísticos, legais e financeiros de cada uma das partes envolvidas nas transações B2B.

Os Incoterms constituem, assim, instrumentos essenciais para o sucesso das operações internacionais, especialmente à medida que aumentam o volume e a complexidade das transações, elevando também a probabilidade de atritos e conflitos entre exportadores e importadores (Câmara de Comércio Internacional, 2010).

De entre esses conflitos destaca-se a incorreta interpretação dos Incoterms, pois existem registos de erros na sua utilização (Schaefer, 2017) e, segundo Stapleton et al. (2014a), algumas das dificuldades derivam de lacunas no conhecimento e na aplicação prática destes termos, o que origina hábitos incorretos de utilização e, conseqüentemente, riscos que poderiam ser evitados.

A presente dissertação tem como objetivo investigar precisamente esta questão, tendo como foco as empresas exportadoras portuguesas clientes da Garland Transport Solutions, que realizam exportações para mercados extracomunitários, nomeadamente Reino Unido, Suíça e Turquia.

Segundo dados recolhidos pelo INE (Instituto Nacional de Estatística), em 2023, Portugal registou uma intensidade exportadora de 28.92% e, num cenário de crescente interdependência económica global, a internacionalização é uma estratégia de sobrevivência essencial para as empresas portuguesas.

No entanto, esta estratégia envolve riscos e potenciais prejuízos financeiros caso os colaboradores não estejam devidamente instruídos quanto à utilização correta dos Incoterms. Questões como: “Quais custos a empresa pode assumir nas transações comerciais?”, “Até que ponto a empresa assume o risco e quando este é transferido?”, “Quais responsabilidades cabem ao exportador consoante o Incoterm escolhido?” são fundamentais para a gestão eficaz das atividades comerciais.

O objetivo principal deste estudo consiste em analisar se os colaboradores estão familiarizados com os Incoterms, a frequência com que estes são aplicados, a percepção de lacunas de conhecimento entre colegas e clientes, bem como a capacidade de aplicação dos conceitos, tanto num contexto teórico como prático. Adicionalmente, procura-se compreender até que ponto os colaboradores percebem a importância atribuída pelas empresas a este tema e se existem investimentos em formações destinadas a colmatar carências de conhecimento.

Em última análise, esta dissertação visa contribuir para que as empresas, nomeadamente a Garland Transport Solutions, fundamentem decisões estratégicas relativas à implementação de ações de formação e à adoção de medidas preventivas, com o objetivo de reduzir riscos operacionais e assegurar uma aplicação dos Incoterms nas atividades comerciais diárias.

CAPÍTULO II – ENQUADRAMENTO TEÓRICO

2 Enquadramento teórico

Não se pode falar de Incoterms sem antes abordar o Comércio Internacional.

Assim, neste capítulo de Enquadramento Teórico, será brevemente explorado o conceito de Comércio Internacional, a sua história e os principais acordos que o regulam e uniformizam a nível global.

Posteriormente, o estudo incidirá sobre os Incoterms, abordando a sua origem e finalidade, a entidade responsável pela sua redação, as atualizações introduzidas na versão mais recente de 2020 e a forma como devem ser corretamente aplicados nos contratos de compra e venda internacional.

2.1 Comércio internacional

O comércio internacional pode ser definido como o “conjunto de operações realizadas entre países envolvendo a troca de bens, serviços ou movimentos de capitais” (Lopez, 2010, p.179).

Paul Krugman (2009) apresenta duas principais teorias para explicar o comércio internacional. A primeira é a teoria da vantagem comparativa, que sugere que os países trocam bens e serviços para aproveitar as suas diferenças relativas. A segunda razão é a teoria dos rendimentos crescentes, que argumenta que o comércio permite aos países aproveitar os benefícios da especialização, possibilitando a produção em larga escala.

A história das trocas comerciais internacionais é vasta e remonta ao Egito e à Ásia, aproximadamente quarenta anos antes da chegada de Cristo. Naquele período, o aprimoramento das técnicas agrícolas resultou em excedentes que foram exportados, incluindo produtos como grãos, vidro, lã e linho.

Com o avanço da globalização, que foi impulsionada não só pelos desenvolvimentos nas telecomunicações, mas também pelas inovações nas tecnologias da informação e pela crescente interdependência entre as nações, o comércio internacional tornou-se uma característica proeminente da economia global. Esse fenómeno intensificou-se ainda mais após a Segunda Guerra Mundial, quando as relações económicas internacionais passaram a entrar numa nova etapa, marcada por um fortalecimento das trocas comerciais e uma maior integração económica entre os países.

No período pós-guerra, os problemas comerciais e económicos que se faziam sentir levaram ao aumento da complexidade das relações entre os países, o que gerou a necessidade de uma plataforma que pudesse facilitar e regulamentar uniformemente as negociações. Assim, foi criado o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT) em 1947. O principal objetivo do GATT era garantir condições justas para todos os países membros, promovendo a redução significativa das tarifas aduaneiras e de outros obstáculos ao comércio, bem como a eliminação de práticas discriminatórias nas relações comerciais internacionais.

Com a transformação do comércio internacional, que passou a incluir não apenas bens físicos, mas também serviços e ideias, o GATT foi substituído pela Organização Mundial do Comércio (OMC) em 1995. A OMC incorpora vários acordos comerciais, incluindo o próprio GATT, o Acordo sobre Agricultura e o Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados com o Comércio (TRIPS), entre outros. A mais recente adição ao sistema regulatório foi o Acordo sobre a Facilitação do Comércio, implementado em 2017.

Conforme observado por Dias et al. (2010), o “comércio internacional, em seu sentido mais amplo, reflete as significativas transformações estruturais na economia global ocorridas durante o século XX.”

2.2 Incoterms

2.2.1 Conceito

“As regras dos Incoterms explicam um conjunto de termos de comércio de três letras, que refletem as práticas *business-to-business* em contratos de venda de produtos.” (Câmara de Comércio Internacional. (2010))

Criados e estandardizados internacionalmente pela Câmara de Comércio Internacional, os Incoterms foram desenvolvidos para clarificar a interpretação e estabelecer as responsabilidades mútuas entre comprador e vendedor.

Os Incoterms definem quais as responsabilidades, custos e riscos que ficam a cargo do vendedor e quais são transferidas para o comprador (Vogt & Davis, 2020), durante todo o processo de expedição da carga. Mesmo que ocorram situações imprevistas com a mercadoria, os termos comerciais internacionais determinam com precisão quem é

responsável pelos pagamentos e o momento exato em que ocorre a transferência de obrigações entre as partes.

É importante destacar que a CCI não possui poder vinculativo, o que significa que a vontade das partes envolvidas num contrato de compra e venda pode prevalecer sobre as normas gerais dos Incoterms, que não têm caráter obrigatório.

2.2.2 Câmara de Comércio Internacional

Durante a Conferência Internacional do Comércio, realizada em New Jersey, em finais de outubro de 1919, foi discutida pela primeira vez a criação da Câmara de Comércio Internacional. Fundada por um grupo de industriais, financeiros e comerciantes, a organização surgiu com o propósito de criar e fomentar um sistema comercial global, uniforme e coerente, capaz de combater a incerteza e os constantes conflitos comerciais e jurisdicionais, agravados pela Primeira Guerra Mundial.

Nos primeiros anos da década de 1920, a grave crise económica na Europa levou a CCI a lançar uma campanha para desbloquear a questão das reparações necessárias no pós-guerra, também desempenhando um papel crucial ao apoiar e contribuir para o desenvolvimento do Plano Dawes, que foi formalizado através do Tratado de Londres em 1924.

Anos mais tarde, após a Segunda Guerra Mundial, e já com uma vasta experiência na área do comércio internacional, os membros da CCI autointitularam-se de “Comerciantes da Paz” (*Merchants of Peace*), adotando o lema “Paz Mundial através do Comércio Internacional” (*World Peace through World Trade*).

A cultura da ICC define-se pela “ICC Way”, uma estrutura que assenta em quatro valores:

- “We are Connected”: refletindo a utilização de redes, tecnologia e uma comunicação eficaz para a unificação dos negócios;
- “We are Pioneering”: adotando uma postura de desenvolvimento de padrões, parcerias e iniciativas que transformam e impulsionam um futuro mais próspero;
- “We are Liberated”: respeitando a tradição, mas com a determinação de impulsionar mudanças que acelerem o progresso;

- “We are Generous”: primando pela promoção do desenvolvimento e cuidado de todos os intervenientes que contribuem para o sucesso da missão da CCI;

Atualmente, a ICC tem milhares de membros, empresas e associações, com representação em mais de 130 países, sendo a maior organização comercial a nível mundial. Através de seus comitês e comissões, a ICC continua a promover a economia global, facilitando o comércio internacional e resolvendo conflitos comerciais, por meio do respetivo tribunal de arbitragem.

2.2.3 Cronologia

O conceito de Incoterm surgiu pela primeira vez em 1936, quando a CCI redigiu e publicou um conjunto de regras uniformes e de aplicação global relativamente aos contratos de compra e venda internacionais, relacionados ao transporte marítimo.

Estas regras foram resultado de estudos e análises do que era até então a prática comum dos comerciantes de, inicialmente, 13 países e, posteriormente, 30, que deram origem aos primeiros termos: “Free Alongside Ship” (FAS), “Free On Bord” (FOB), “Cost and Freight” (C&F), “Cost Insurance and Freight” (CIF), “Delivery Ex Ship” (DES) e “Delivered Ex Quay” (DEQ).

Em 1953, a ascensão do transporte do modo ferroviário contribuiu para a revisão dos Incoterms da época, que até então estavam em stand-by devido a conflitos bélicos que se fizeram sentir nos anos anteriores, com a introdução de quatro novos Incoterms não-marítimos: “Delivered Cost Paid” (DCP), “Free On Rail” (FOR), “Free On Truck” (FOT) e “Ex-Works” (EXW).

Mais de dez anos depois, após a confirmação de interpretações incorretas em certos termos, a ICC publica a terceira revisão, onde são adicionados mais dois Incoterms: “Delivery At Frontier” (DAF) e “Delivery At Destination” (DDP).

Já na década de 70, a emergência do transporte aéreo, tornou necessária a criação um termo comercial específico a este modo, surgindo assim o novo FOB Airport.

Por sua vez, na década de 80, sobressaiu o transporte multimodal e em contentores e, com as novas formas e processos de documentação, são publicados os Incoterms “Free Carrier...Named at Point” (FRC, mais tarde, designado como FCA – “Free Carrier”) e “Freight and Cost Insurance” (FCI, posteriormente divulgado como CIP - “*Carriage and*

Insurance Paid To”). Nesta versão continha também uma revisão ao Incoterm “Freight (or Carriage) Paid To” (CPT), anteriormente oficializado.

Em 1990, numa quinta revisão, além da introdução do termo “Delivered Duty Unpaid” (DDU), o Incoterm FRC (atualmente FCA) é reformulado para englobar vários meios de transporte, eliminando os anteriores termos específicos, como por exemplo: FOR, FOT e FOB Airport.

No início do século, as alterações feitas foram ao nível das responsabilidades aduaneiras, no que diz respeito à secção “Licença, autorizações e formalidades” dos Incoterms FAS e DEQ, de forma que as regras dos respetivos termos estivessem em conformidade com os processos de desalfandegamento habituais.

Em 2010, há uma nova reformulação dos Incoterms, com a criação dos termos “Delivered At Terminal” (DAT) e “Delivered At Place” (DAP) e a consequente extinção de quatro regras, nomeadamente DAF, DES, DEQ e DDU.

Na última revisão de 2020 e atual versão, o Incoterm DAT foi substituído pelo novo “Delivered at Place Unloaded” (DPU) e foi dada a permissão de utilização de meios de transporte próprios quando aplicados os Incoterms FCA, DAP, DPU e DDP, isto é, as empresas podem servir-se das suas próprias frotas para realizar o transporte.

Atualmente estão em vigor 11 Incoterms.

2.3 Incoterms 2020

A edição de 2020 dos Incoterms publicada pela Câmara de Comércio Internacional é composta por 11 termos. Destes, sete são de carácter multimodal, enquanto os restantes quatro são exclusivos para o transporte marítimo e vias navegáveis.

Conforme representado na tabela 1, os Incoterms multimodais são: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU e DDP. Já os termos exclusivos para transporte marítimo e vias navegáveis incluem: FAS, FOB, CFR e CIF.

Tabela 1: Distribuição, por modos do transporte, dos Incoterms

Incoterm	Modo de transporte marítimo e Fluvial	Qualquer modo de transporte
EXW		x
FCA		x
FAS	x	
FOB	x	
CPT		x
CFR	x	
CIP		x
CIF	x	
DAP		x
DPU		x
DDP		x

Fonte: Elaboração própria

Além de serem categorizados conforme o modo de transporte, os Incoterms podem ser agrupados com base no ponto de entrega e na transferência de risco, na responsabilidade pelos custos principais de transporte ou no nível de responsabilidade assumido pelo exportador. Dado que a presente dissertação se foca na figura do exportador, a divisão será feita com base no nível de responsabilidade do vendedor.

Assim, os Incoterms podem ser organizados nos seguintes grupos:

- Grupo E: Mínima responsabilidade para o exportador.
- Grupo F: O exportador entrega a carga a um transportador designado.
- Grupo C: O exportador paga pelo transporte principal.
- Grupo D: Máxima responsabilidade para o exportador.

2.3.1 Grupo E

2.3.1.1 EXW

O Incoterm EXW – *Ex Works* (Na origem / À porta da fábrica) é um dos mais favoráveis ao exportador, uma vez que a sua obrigação se limita a disponibilizar a mercadoria, já embalada e pronta para recolha, nas suas instalações ou noutra local previamente acordado (Tabela 2).

A partir desse momento, todas as responsabilidades, custos e riscos são transferidos para o importador. Cabe, assim, ao comprador organizar todo o processo logístico, incluindo o transporte nacional e internacional, o tratamento da documentação necessária

para exportação e importação, os seguros, bem como quaisquer outros encargos associados à operação.

Tabela 2: Responsabilidades do exportador no Incoterm EXW

Responsabilidades	Incoterm EXW
Disponibilizar a carga no armazém de recolha	x
Recolha em local acordado	
Transporte intermediário	
Responsabilidades aduaneiras de exportação	
Descarregamento	
Carregamento	
Frete internacional	
Seguro	
Responsabilidades aduaneiras de Importação	
Descarregamento	
Transporte intermediário	
Entrega em terminal	
Entrega no local de destino final	

Fonte: Elaboração própria

2.3.2 Grupo F

2.3.2.1 FCA

O Incoterm FCA, sigla de *Free Carrier* (Franco Transportador), atribui ao exportador mais responsabilidades do que o Incoterm EXW, embora continue a ser favorável ao vendedor.

Neste caso, o exportador deve entregar a mercadoria ao transportador nomeado pelo importador, podendo essa entrega ocorrer nas instalações do vendedor ou noutra local previamente acordado entre as partes (Tabela 3).

É importante salientar que, se a recolha ocorrer nas instalações do vendedor, é este o responsável pelo carregamento da mercadoria no meio de transporte. As suas obrigações apenas cessam quando a mercadoria já foi colocada sob a custódia do transportador.

Adicionalmente, é da responsabilidade do vendedor assegurar o desembaraço aduaneiro de exportação.

A partir desse ponto, todas as responsabilidades, custos e riscos são transferidos para o importador, incluindo o transporte internacional, o desembaraço aduaneiro de importação, a contratação de seguro (não obrigatória para nenhuma das partes) e quaisquer outros encargos logísticos ou administrativos associados.

Tabela 3: Responsabilidades do exportador no Incoterm FCA

Responsabilidades	Incoterm FCA
Disponibilizar a carga no armazém de recolha	x
Recolha em local acordado	x
Transporte intermediário	x
Responsabilidades aduaneiras de exportação	x
Descarregamento	
Carregamento	
Frete internacional	
Seguro	
Responsabilidades aduaneiras de Importação	
Descarregamento	
Transporte intermediário	
Entrega em terminal	
Entrega no local de destino final	

Fonte: Elaboração própria

2.3.2.2 FAS

O Incoterm FAS – *Free Alongside Ship* (Franco ao Lado do Navio) estabelece que as responsabilidades, custos e riscos do exportador terminam quando a mercadoria é entregue ao lado do navio, no cais ou terminal portuário previamente designado para o embarque.

Neste contexto, o exportador é responsável por preparar a carga, assegurar a documentação de exportação, transportar a mercadoria até ao porto de embarque e posicioná-la junto ao navio. Como se pode observar na tabela 4, a partir do momento em que a carga é descarregada, todas as restantes obrigações passam para o importador.

Compete, assim, ao comprador o carregamento da mercadoria a bordo, o pagamento do frete marítimo, o transporte interno no país de destino, o desalfandegamento à importação e quaisquer encargos adicionais que possam surgir.

Embora o Incoterm FAS não imponha a contratação de seguro a nenhuma das partes, é recomendável que o importador o faça, uma vez que assume o risco da carga desde o momento em que esta se encontra ao lado do navio.

Tabela 4: Responsabilidades do exportador no Incoterm FAS

Responsabilidades	Incoterm FAS
Disponibilizar a carga no armazém de recolha	x
Recolha em local acordado	x
Transporte intermediário	x
Responsabilidades aduaneiras de exportação	x
Descarregamento	x
Carregamento	
Frete internacional	
Seguro	
Responsabilidades aduaneiras de Importação	
Descarregamento	
Transporte intermediário	
Entrega em terminal	
Entrega no local de destino final	

Fonte: Elaboração própria

2.3.2.3 FOB

O Incoterm FOB – *Free on Board* (Franco a Bordo) é semelhante ao Incoterm FAS, distinguindo-se, contudo, pelo ponto em que ocorre a transferência de responsabilidades.

No caso do FOB, o exportador mantém o risco e a responsabilidade até que a mercadoria esteja efetivamente carregada a bordo do navio, no porto de embarque acordado. Isto significa que o exportador deve tratar de toda a documentação de exportação, organizar o transporte da mercadoria até ao porto e, uma vez no cais, assegurar o seu carregamento para dentro do navio (Tabela 5).

A partir do momento em que a carga se encontra a bordo, todas as responsabilidades, custos e riscos passam para o importador. Este torna-se então responsável pelo pagamento do frete marítimo, pela contratação de seguro (ainda que não obrigatória), pelo desalfandegamento no país de destino e pelo transporte interno até ao destino final.

Tabela 5: Responsabilidades do exportador no Incoterm FOB

Responsabilidades	Incoterm FOB
Disponibilizar a carga no armazém de recolha	x
Recolha em local acordado	x
Transporte intermediário	x
Responsabilidades aduaneiras de exportação	x
Descarregamento	x
Carregamento	x
Frete internacional	
Seguro	
Responsabilidades aduaneiras de Importação	
Descarregamento	
Transporte intermediário	
Entrega em terminal	
Entrega no local de destino final	

Fonte: Elaboração própria

2.3.3 Grupo C

2.3.3.1 CPT

O Incoterm CPT – Carriage Paid To (Transporte Pago Até) indica que o exportador, além de ser responsável pelo tratamento da documentação necessária à exportação, assume também os custos do transporte da mercadoria até ao local de destino previamente acordado entre as partes, como apresentado na Tabela 6.

Contudo, no CPT, os custos e os riscos não são transferidos simultaneamente. Apesar de o exportador pagar o transporte principal (nacional e/ou internacional), o risco sobre a mercadoria é transferido para o importador quando esta é entregue ao primeiro transportador. A partir desse ponto, quaisquer danos, perdas ou imprevistos passam a ser da responsabilidade do comprador.

Assim, o exportador tem a obrigação de organizar e custear o transporte até ao destino acordado, bem como assegurar o desembaraço aduaneiro de exportação. No entanto, deixa de assumir qualquer risco a partir do momento em que a mercadoria já não se encontra na sua posse.

Por sua vez, o importador deve tratar do desalfandegamento no país de destino e suportar eventuais custos adicionais que surjam após a entrega ao transportador.

Importa ainda referir que, ao abrigo do Incoterm CPT, a contratação de seguro de transporte não é obrigatória para nenhuma das partes. Caso o comprador pretenda salvaguardar-se contra riscos durante o transporte, deverá assegurar a contratação do seguro por sua conta.

Tabela 6: Responsabilidades do exportador no Incoterm CPT

Responsabilidades	Incoterm CPT
Disponibilizar a carga no armazém de recolha	x
Recolha em local acordado	x
Transporte intermediário	x
Responsabilidades aduaneiras de exportação	x
Descarregamento	x
Carregamento	x
Frete internacional	x
Seguro	Negociável
Responsabilidades aduaneiras de Importação	
Descarregamento	x
Transporte intermediário	x
Entrega em terminal	x
Entrega no local de destino final	

Fonte: Elaboração própria

2.3.3.2 CIP

O Incoterm CIP, sigla de *Carriage and Insurance Paid To* (Transporte e Seguro Pago Até), indica que o exportador é responsável por organizar e pagar o frete, bem como por contratar um seguro de transporte até ao local de destino acordado (Tabela 7).

Desta forma, cabe ao exportador tratar do transporte nacional, do desembarço aduaneiro de exportação, do frete internacional e da contratação do seguro, sendo este um dos poucos Incoterms em que o seguro é obrigatório.

No entanto, o risco é transferido para o importador quando a mercadoria é entregue ao transportador, e não apenas na chegada ao destino.

Após a chegada da mercadoria ao país de destino, é o importador quem assume os custos com o desalfandegamento, bem como o transporte até ao local final de entrega.

Tabela 7: Responsabilidades do exportador no Incoterm CIP

Responsabilidades	Incoterm CIP
Disponibilizar a carga no armazém de recolha	x
Recolha em local acordado	x
Transporte intermediário	x
Responsabilidades aduaneiras de exportação	x
Descarregamento	x
Carregamento	x
Frete internacional	x
Seguro	x
Responsabilidades aduaneiras de Importação	
Descarregamento	
Transporte intermediário	
Entrega em terminal	
Entrega no local de destino final	

Fonte: Elaboração própria

2.3.3.3 CFR

O Incoterm CFR – *Cost and Freight* (Custo e Frete) estabelece que todos os custos do transporte marítimo até à chegada da carga ao porto de destino são da responsabilidade do exportador, como apresentado na Tabela 8.

Assim, cabe ao exportador organizar o transporte nacional da mercadoria até ao porto, o seu carregamento no navio, o desembarço aduaneiro de exportação e o pagamento do frete marítimo até ao porto de destino.

Tal como no Incoterm FOB, o risco é transferido para o importador assim que a mercadoria é colocada a bordo do navio, ou seja, a partir desse momento, quaisquer danos ou perdas ficam a cargo do comprador.

Também, a contratação do seguro não é obrigatória para nenhuma das partes, embora seja aconselhável para o importador, já que o risco passa a ser seu desde o embarque.

Quando a carga chega ao porto de destino, todas as tarefas e custos seguintes (descarregamento, desalfandegamento e transporte até ao destino final) são da responsabilidade do importador.

Tabela 8: Responsabilidades do exportador no Incoterm CFR

Responsabilidades	Incoterm CFR
Disponibilizar a carga no armazém de recolha	x
Recolha em local acordado	x
Transporte intermediário	x
Responsabilidades aduaneiras de exportação	x
Descarregamento	x
Carregamento	x
Frete internacional	x
Seguro	Negociável
Responsabilidades aduaneiras de Importação	
Descarregamento	
Transporte intermediário	
Entrega em terminal	
Entrega no local de destino final	

Fonte: Elaboração própria

2.3.3.4 CIF

Incoterm CIF, sigla de *Cost, Insurance and Freight* (Custo, Seguro e Frete) define que o exportador assume a responsabilidade pelo transporte da mercadoria até o porto de destino, bem como pelo seguro marítimo.

Embora seja semelhante ao CIP, a principal diferença entre eles, além da aplicação exclusiva do CIF ao transporte marítimo, está na transferência de risco. No CIF, o risco é transferido do exportador para o importador somente quando a carga chega ao porto de destino. Isto significa que, até esse momento, o exportador é o responsável por eventuais danos ou perdas durante o transporte marítimo.

Conforme a Tabela 9, o exportador deve garantir o transporte da mercadoria até o porto de embarque, organizar o carregamento no navio e o respetivo frete, tratar da documentação aduaneira para a exportação e contratar o seguro marítimo (que é obrigatório neste Incoterm).

Por outro lado, o importador assume a responsabilidade a partir do momento em que a carga chega ao cais do porto de destino, momento em que também o risco é transferido. O importador fica encarregue do descarregamento da carga, do transporte até o local final de entrega, do desalfandegamento (incluindo despacho, pagamento de IVA e direitos de importação) e de quaisquer custos adicionais ou imprevistos.

Tabela 9: Responsabilidades do exportador no Incoterm CIF

Responsabilidades	Incoterm CIF
Disponibilizar a carga no armazém de recolha	x
Recolha em local acordado	x
Transporte intermediário	x
Responsabilidades aduaneiras de exportação	x
Descarregamento	x
Carregamento	x
Frete internacional	x
Seguro	x
Responsabilidades aduaneiras de Importação	
Descarregamento	
Transporte intermediário	
Entrega em terminal	
Entrega no local de destino final	

Fonte: Elaboração própria

2.3.4 Grupo D

2.3.4.1 DAP

O Incoterm DAP – *Delivered at Place* (Entregue no Local) estabelece que o exportador é responsável por transportar a mercadoria até ao local de destino acordado, onde deverá ser entregue pronta para ser descarregada.

Neste contexto, o exportador suporta praticamente todos os custos associados, desde os transportes nacionais e internacionais, até ao tratamento da documentação de exportação e eventuais encargos logísticos (Tabela 10).

Embora a contratação de seguro não seja obrigatória, é recomendável que o exportador o faça, dado que assume o risco pela mercadoria até ao momento da entrega no destino.

Por sua vez, as responsabilidades do importador restringem-se ao desalfandegamento no país de destino (incluindo o pagamento de direitos, IVA e despacho de importação) e à operação de descarga da carga do meio de transporte contratado pelo exportador.

Tabela 10: Responsabilidades do exportador no Incoterm DAP

Responsabilidades	Incoterm DAP
Disponibilizar a carga no armazém de recolha	X
Recolha em local acordado	X
Transporte intermediário	X
Responsabilidades aduaneiras de exportação	X
Descarregamento	X
Carregamento	X
Frete internacional	X
Seguro	
Responsabilidades aduaneiras de Importação	
Descarregamento	X
Transporte intermediário	X
Entrega em terminal	X
Entrega no local de destino final	

Fonte: Elaboração própria

2.3.4.2 DPU

O Incoterm DPU – *Delivered at Place Unloaded* (Entrega no Local Descarregado) foi a mais recente inclusão aos termos de comércio internacional, tendo vindo substituir o Incoterm DAT (*Delivered at Terminal*, que se traduz em Entrega no Terminal), após a revisão de 2020.

O DPU define que o vendedor assume os custos, riscos e responsabilidades até que a carga seja descarregada no local definido por ambas as partes do contrato comercial.

Desta forma, o exportador está encarregue do carregamento, descarregamento e transporte nacional no país de recolha, das responsabilidades aduaneiras de exportação, do frete internacional e respetivo descarregamento no local de destino. É após este descarregamento que os riscos e responsabilidades são transferidos para o importador da mercadoria, que está a cargo das responsabilidades aduaneiras de importação e do transporte nacional da carga do país de entrega.

O seguro não é uma obrigação para nenhuma das partes.

Tabela 11: Responsabilidades do exportador no Incoterm DPU

Responsabilidades	Incoterm DPU
Disponibilizar a carga no armazém de recolha	X
Recolha em local acordado	X
Transporte intermediário	X
Responsabilidades aduaneiras de exportação	X
Descarregamento	X
Carregamento	X
Frete internacional	X
Seguro	
Responsabilidades aduaneiras de Importação	
Descarregamento	X
Transporte intermediário	
Entrega em terminal	
Entrega no local de destino final	

Fonte: Elaboração própria

2.3.4.3 DDP

O Incoterm DDP, sigla de *Delivered Duty Paid* (Entregue com Direitos Pagos), implica total responsabilidade, custo e risco para o exportador, que deve assegurar todos os procedimentos e encargos até a mercadoria estar na posse do importador, no local acordado.

Neste caso, o exportador é responsável pelos transportes nacionais (no país de origem e no país de destino), pelo frete internacional, pelo desembaraço aduaneiro de exportação e de importação (incluindo o pagamento do IVA e dos direitos aduaneiros no país de destino), e também pela contratação do seguro (embora este não seja obrigatório). Além disso, deve garantir o carregamento da carga na origem, bem o descarregamento da carga no destino e suportar todos os custos adicionais até a entrega estar efetivamente concluída (Tabela 12).

Tabela 12: Responsabilidades do exportador no Incoterm DDP

Responsabilidades	Incoterm DDP
Disponibilizar a carga no armazém de recolha	x
Recolha em local acordado	x
Transporte intermediário	x
Responsabilidades aduaneiras de exportação	x
Descarregamento	x
Carregamento	x
Frete internacional	x
Seguro	x
Responsabilidades aduaneiras de Importação	x
Descarregamento	x
Transporte intermediário	x
Entrega em terminal	x
Entrega no local de destino final	x

Fonte: Elaboração própria

2.4 Incoterms 2020 VS Incoterms 2010

A revisão dos Incoterms em 2020 feita pela Câmara de Comércio Internacional não implicou uma reformulação completa dos termos definidos em 2010, mas representou um aperfeiçoamento técnico que procurou responder às exigências atuais do comércio, a nível nacional e internacional, de forma a introduzir maior clareza e adaptabilidade.

Uma das alterações mais significativas foi a substituição do Incoterm DAT (Delivered at Terminal) por DPU (Delivered at Place Unloaded), que essencialmente tem implicações práticas ao permitir que a descarga da mercadoria ocorra em qualquer local designado e não apenas num terminal. Assim sendo, o DPU oferece maior flexibilidade logística, especialmente em cadeias de abastecimento com pontos de entrega mais diversificados.

De notar também a revisão das exigências quanto à cobertura do seguro no termo CIP (*Carriage and Insurance Paid To*). Enquanto nos Incoterms 2010 se exigia apenas uma cobertura mínima (Cláusula C das Institute Cargo Clauses), a versão de 2020 impõe uma cobertura mais abrangente (Cláusula A), assegurando assim uma maior proteção da mercadoria, mesmo que o custo continue a ser suportado pelo vendedor.

Os Incoterms 2020 introduzem ainda uma clarificação importante quanto ao uso de frota própria por parte do vendedor ou do comprador nos termos FCA, DAP, DPU e DDP.

Esta possibilidade já existia de forma implícita na versão anterior, mas a nova redação eliminou ambiguidades e adequou-se ao cenário das práticas comerciais atuais.

Adicionalmente, a CCI reforçou a ênfase nas obrigações relacionadas com a segurança no transporte, incorporando responsabilidades mais explícitas no que diz respeito ao cumprimento de normas e regulamentos de segurança, em particular no transporte multimodal. Este reforço é particularmente relevante na atualidade, tendo em conta problemas como a cibersegurança e os riscos em zonas geopolíticas instáveis.

2.5 Como utilizar os Incoterms?

A aplicação eficaz dos Incoterms exige mais do que o simples conhecimento teórico das siglas e das suas definições. De acordo com as orientações da Câmara de Comércio Internacional, a correta utilização destes termos implica uma análise criteriosa das necessidades logísticas, jurídicas e operacionais de cada contrato de compra e venda internacional.

O primeiro passo fundamental na aplicação dos Incoterms consiste na escolha adequada do termo, em função do tipo de transporte (exclusivamente marítimo ou multimodal), do grau de responsabilidade que cada parte pretende assumir e das condições da operação. Por exemplo, e como já referido, termos como FAS, FOB, CFR e CIF são recomendados apenas para transporte marítimo, enquanto EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DDU ou DDP podem ser aplicados em vários modos de transporte.

Outro aspecto essencial é que o Incoterm deve ser integrado expressamente no contrato de compra e venda, mencionando-se claramente o termo escolhido, o local exato de entrega (é essencial que o local de entrega esteja claramente identificado no contrato de compra e venda, de forma a evitar ambiguidades quanto ao ponto de transferência de responsabilidade) e a versão dos Incoterms utilizada (por exemplo, “DAP Porto de Leixões, Incoterms 2020”). Esta precisão evita ambiguidades e reduz significativamente o risco de disputas entre as partes.

A CCI também destaca a importância de se compreender que os Incoterms não substituem o contrato de transporte, nem o seguro e não regulam aspetos como a transferência de propriedade da mercadoria. A sua função principal é definir, de forma universal, as obrigações de entrega, os custos associados e os riscos envolvidos, do vendedor para o comprador, ao longo da cadeia logística.

CAPÍTULO III – APRESENTAÇÃO DA EMPRESA

3 Apresentação da Empresa

Líder em Logística, Transportes e Navegação e com uma presença de 248 anos no mercado, a Garland é uma das cinco empresas mais antigas em Portugal.

O grupo empresarial Garland S.A. engloba várias empresas subsidiárias, agregadas em cinco áreas estratégicas de negócio, que colocam em evidência a expressão da sua assinatura “*All in One World*”.

As cinco áreas de negócio são:

- Logística: serviços de gestão de armazém em regime de *Outsourcing* e *In House* e serviços de distribuição nacional;
- Transportes: serviços de transporte internacional por via terrestre, marítima, aérea e intermodal;
- Navegação: serviços de navegação em linhas regulares, tramping e atendimento de navios;
- Aduaneiro: serviços de despachante;
- Corporativa: serviços partilhados do grupo, gestão de investimentos e de empresas participadas;

Com 5 escritórios em Portugal, 1 em Espanha e 1 em Marrocos e vários centros logísticos nacionais, com uma área total de 154.000 m², o grupo Garland oferece soluções para todas as necessidades na gestão da cadeia de abastecimento em regime de outsourcing, quer seja na Península Ibérica, quer no resto do Mundo.

Aliada a uma vasta oferta de serviços, a Garland apresenta três características diferenciadoras, que fazem desta empresa um dos principais *players* em Portugal: a Globalidade, disponibilizando soluções integradas nas suas áreas de atuação; a Solidez, consequência dos quase 250 anos de experiência no mercado e a Flexibilidade, demonstrada na facilidade com que a empresa se adapta às necessidades dos clientes.

Desta última característica, serve de exemplo, a criação da Garland Customs Solutions, uma empresa do grupo, que foi criada em 2024, de forma a descomplicar e acelerar os procedimentos alfandegários dos seus clientes.

Em termos financeiros, a Garland S.A., que tem sofrido os efeitos do aumento da inflação e da desaceleração da economia mundial, apresentou, no final do ano de 2023, uma faturação de 117 milhões de euros, registando uma diminuição de 18.92% face ao respetivo ano anterior, em que o grupo empresarial obteve uma faturação total de 144,3 milhões de euros.

Da faturação global em 2023, destacam-se as empresas do grupo no segmento dos Transportes, com um peso no volume de negócios de cerca de 43%, seguida pela Navegação (33%), a Logística (19%) e a área de negócio Corporativa (6%).

3.1 História da Empresa

Fundada em Lisboa, em 1776, pelo comerciante Thomas Garland, que dá o nome ao grupo, a Garland S.A. iniciou-se como uma empresa de comercialização de vinho do Porto e bacalhau.

Com o sucesso empresarial contínuo, em 1848, a firma Garland é autorizada pela monarquia portuguesa a imprimir notas bancárias.

Anos mais tarde, a empresa alarga a sua atividade e torna-se uma agência de navegação, assumindo a representação de vários armadores mundiais e investindo no aumento da sua frota própria.

Um dos maiores marcos da Garland surge em 1922, quando a empresa presta assistência técnica e logística a Gago Coutinho, naquele que foi o primeiro voo de travessia do Atlântico Sul.

Já em 1939, em plena Segunda Guerra Mundial, dá-se a entrada no negócio transitário, adquirindo experiência nas áreas de transporte de carga marítima e de carga ferroviária.

É com uma grande ambição e vontade de crescer além-fronteiras, característica até aos dias atuais, que a Garland expande o seu propósito para as áreas do transporte rodoviário e de carga aérea e da logística, em 1973 e 2011, respetivamente.

Por este mesmo motivo, em 2014, arranca o processo de internacionalização da empresa, com a abertura de mais duas subsidiárias, nomeadamente em Espanha e Marrocos.

Assim, quase 250 anos depois, a Garland mantém uma sólida reputação em Portugal e no mundo, não só pela componente histórica inigualável, mas também pela qualidade do seu serviço de apoio ao cliente e pela flexibilidade em responder a todas as suas necessidades.

3.2 Missão e Valores

A Garland S.A. tem como missão manter a competitividade através de um serviço de qualidade para assegurar um futuro a longo prazo. Este objetivo é alcançado através do trabalho em equipa, primando por manter uma relação estreita, honesta e responsável com os seus clientes e fornecedores.

As pessoas são a base mais importante do grupo e mantém este lema até aos dias de hoje.

Sendo uma empresa líder nos seus setores de atividade, a Garland S.A. tem preocupação em dar o exemplo, fazendo bem e melhor, no que concerne à sustentabilidade das suas atividades diárias.

Assim, a empresa dedica também parte do seu investimento em infraestruturas com características sustentáveis, como exemplo na construção de centros logísticos com capacidade de produção de energia, através de painéis fotovoltaicos, e a reciclagem total de resíduos, como papel, cartão, plástico e madeira.

Quanto aos valores, a Garland assenta-se nas seguintes premissas:

- Honestidade, com o próprio, com a empresa, com os colaboradores e sobretudo com os clientes;
- Integridade, no cumprimento de todos os requisitos explícitos e implícitos, legais e dos nossos parceiros comerciais;
- Comunicação, o atendimento de todas as necessidades do cliente, deve ser correto e eficiente, de modo que o cliente sinta que existe alguém que o acolhe com um sorriso;
- Cooperação, prevalecendo uma dinâmica de cultura de entajuda colaborativa;

3.3 Garland Transport Solutions

A Garland Transport Solutions realiza o transporte de mercadorias, nacional e internacionalmente, quer seja em cargas completas ou parciais, a partir dos escritórios em Portugal, Espanha e Marrocos.

Disponibilizando serviços de transporte (terrestre, marítimo, aéreo ou intermodal) personalizados para satisfazer as necessidades de cada pedido, a empresa oferece serviços completos, através de toda a cadeia de abastecimento dos seus clientes, baseados num eficiente serviço de apoio, equipamentos de qualidade e um sofisticado sistema de comunicação e informação, permitindo *transit times* competitivos.

Esta dissertação focar-se-á na Garland Transport Solutions, pois o questionário incidu sobre os exportadores portugueses, clientes da empresa.

4 Metodologia

Este capítulo apresenta a metodologia adotada no presente estudo, descrevendo de forma detalhada o processo seguido para a recolha e análise dos dados.

Numa primeira fase, é definida e caracterizada a população em estudo, bem como os critérios utilizados para a sua seleção, de modo a garantir a relevância dos resultados obtidos.

De seguida, é exposto o processo de elaboração do questionário, justificando-se o tipo de questões incluídas e a forma como estas se relacionam com os objetivos da investigação.

Por último, são apresentadas e fundamentadas as hipóteses de investigação formuladas, que servirão de base à análise empírica e à verificação dos pressupostos teóricos subjacentes ao estudo.

4.1 Recolha dos dados

4.1.1 Definição e dimensão da população

Tendo em conta que o objeto de estudo desta dissertação são os exportadores portugueses, definiu-se como critério-base que todos os inquiridos deverão ter sede em Portugal.

Contudo, a população em estudo foi delimitada por dois critérios adicionais:

- Ser cliente da Garland Transport Solutions;
- Ser exportador para, pelo menos, um dos seguintes países extracomunitários: Reino Unido, Suíça e/ou Turquia.

Esta delimitação justifica-se pelo facto de a presente investigação estar a ser desenvolvida em colaboração com a Garland Transport Solutions. A utilização exclusiva de clientes da empresa permitiu não só o acesso facilitado aos contactos, como também uma maior predisposição de participação, dada a relação comercial já existente.

No que respeita ao segundo critério, a inclusão apenas de exportadores que operam com os países acima referidos (Reino Unido, Suíça e Turquia) prende-se com a natureza dos Incoterms. Estes foram desenvolvidos pela Câmara de Comércio

Internacional com o objetivo de normalizar as obrigações entre comprador e vendedor nas transações comerciais internacionais, pelo que se considerou mais adequado focar o estudo em empresas com operações para mercados extracomunitários, reforçando a pertinência da aplicação dos Incoterms nesses contextos.

Após a filtragem da base de dados de clientes da empresa, a população final deste estudo foi composta por 182 exportadores portugueses.

4.1.2 Elaboração do questionário

Para a recolha dos dados, foi elaborado um questionário através da plataforma Microsoft Forms. Este instrumento foi desenvolvido em nome da Garland Transport Solutions e dirigido aos seus clientes que cumprissem os critérios previamente definidos: estarem sediados em Portugal e exportarem para, pelo menos, um dos seguintes países extracomunitários: Reino Unido, Turquia e/ou Suíça.

O questionário integrava dois tipos principais de questões: respostas fechadas (nomeadamente de escolha múltipla e escala de *Likert*) e questões semiabertas. Numa fase inicial, e após a obtenção do consentimento informado para o tratamento dos dados, procurou-se caracterizar o perfil sociodemográfico do respondente. Foram colocadas questões relativas ao género, idade, habilitações literárias e respetivo ano de conclusão, área de formação, setor de atividade, departamento em que exerce funções e antiguidade na empresa.

Com o objetivo de aferir o conhecimento prévio sobre comércio internacional, foram incluídas três questões relacionadas com a temática, que procuravam identificar se o inquirido possuía experiência prática com contratos comerciais internacionais, se estava familiarizado com a transmissão de custos, riscos e responsabilidades nas trocas comerciais internacionais, bem como qual a sua perspetiva quanto à responsabilidade pelo pagamento do frete internacional, de acordo com o acordo comercial estabelecido.

Seguiu-se uma fase de filtragem dos inquiridos, com base na sua familiaridade com os Incoterms. Caso a resposta fosse afirmativa, o inquirido era automaticamente encaminhado para a secção intitulada “Contexto laboral e os Incoterms”. Em caso negativo, era reencaminhado para a secção “Se não está familiarizado com os Incoterms”, com o intuito de compreender os motivos subjacentes à ausência desse conhecimento.

Na secção “Contexto laboral e os Incoterms”, procurou-se perceber onde os inquiridos tiveram o primeiro contacto com os Incoterms (através de uma questão semiaberta), se já tinham tido alguma formação sobre o tema (questão dicotómica) e, através de uma questão de escala ordinal, com que regularidade utilizavam estes termos no exercício da sua atividade profissional.

Adicionalmente, foi avaliado, através de uma escala de Likert, o grau de concordância dos participantes relativamente a diversas afirmações no contexto laboral, relacionadas com a aplicação e relevância dos Incoterms. A escala utilizada variou de 1 a 5, em que 1 corresponde a “Discordo totalmente” e 5 a “Concordo totalmente.

Posteriormente, para aferir o grau de conhecimento teórico sobre o tema, foi aplicado um teste composto por oito questões sobre a validade, definição e responsabilidades associadas aos Incoterms.

As questões temáticas elaboradas foram:

- “Os Incoterms são válidos: Apenas na União Europeia / Internacionalmente”;
- “Os Incoterms definem: Local de carregamento da mercadoria / Local de entrega da mercadoria / Moeda corrente da venda / Responsabilidade pelo seguro / Transferência dos custos / Transmissão do risco”;
- “São Incoterms marítimos:”;
- “São Incoterms cujo frete até ao ponto de destino ocorre por conta do exportador:”;
- “Qual é o Incoterm que minimiza a responsabilidade do exportador numa venda internacional?”;
- “Num transporte com condições FOB, se a carga sofrer algum dano antes de ser carregada no navio, a responsabilidade é do: Exportador / Importador”;
- “Num transporte CIP, quem paga pelo seguro?”;
- "Na imagem está representado um determinado transporte, no qual todas as responsabilidades inerentes pertencem ao exportador da mercadoria. Qual é o Incoterm deste transporte?"

No final do questionário, independentemente do conhecimento dos Incoterms, a totalidade dos inquiridos foi questionada quanto à sua disponibilidade para frequentar uma formação sobre o tema.

4.2 Hipóteses de estudo

Tendo em conta a experiência profissional no setor da logística, foram observadas várias dúvidas por parte dos clientes exportadores da Garland Transport Solutions, que frequentemente não tinham conhecimento sobre o que eram os Incoterms, nem sequer quais os respetivos termos, obrigações e responsabilidades associadas. Este desconhecimento por si só, não só acarreta atrasos na preparação da documentação necessária para o transporte internacional, como também gera riscos significativos para todas as partes envolvidas.

Assim, e tendo em vista o objetivo de pesquisa desta dissertação, foram formuladas as seguintes hipóteses:

- Hipótese de investigação 1: Colaboradores familiarizados com os Incoterms têm mais anos de experiência profissional.

Esta hipótese parte do princípio de que a familiaridade com os Incoterms está associada a uma maior experiência profissional. Assim, espera-se que os colaboradores que se consideraram familiarizados com os Incoterms sejam aqueles que possuem mais anos de trabalho.

- Hipótese de investigação 2: Colaboradores com mais anos de experiência responderam corretamente a todas as questões teóricas.

Esta hipótese assenta na premissa de que o número de anos de experiência profissional tem influência no domínio dos Incoterms. Assim, é esperado que os colaboradores com mais anos de trabalho apresentem um conhecimento aprofundado sobre os Incoterms face aqueles que trabalham há menos anos.

- Hipótese de investigação 3: Colaboradores que estão familiarizados com os Incoterms responderam corretamente a pelo menos 50% das perguntas teóricas.

Esta hipótese verifica se existe uma relação entre o nível de familiaridade dos colaboradores e o seu desempenho em questões teóricas sobre os Incoterms. Assume-se que a familiaridade com a temática se reflete num melhor desempenho nas questões teóricas propostas. Assim, espera-se que os colaboradores familiarizados com os Incoterms respondam corretamente a, pelo menos, metade das questões teóricas, demonstrando um conhecimento mínimo sobre o tema.

- Hipótese de investigação 4: O número de colaboradores com habilitações literárias ao nível do ensino superior familiarizados com os Incoterms é superior ao número de colaboradores com habilitações literárias ao nível do ensino secundário ou inferior.

Esta hipótese admite que o nível de habilitações académicas tem influência no conhecimento de conceitos técnicos, como, por exemplo, os Incoterms. Assim, é esperado que os colaboradores com ensino superior familiarizados com os Incoterms sejam em maior quantidade em comparação com aqueles que possuem habilitações literárias inferiores.

- Hipótese de investigação 5: Os colaboradores que estão familiarizados com os Incoterms utilizam-nos sempre ou quase sempre.

Com esta hipótese pretende-se verificar com que regularidade os colaboradores que estão familiarizados utilizam os Incoterms. Parte-se da premissa de que os colaboradores das empresas exportadores que responderam ao questionário utilizam estes conceitos diariamente ou quase diariamente nas suas atividades profissionais.

- Hipótese de investigação 6: Mais de 50% dos colaboradores que estão familiarizados com os Incoterms consideram que já tiveram o seu trabalho prejudicado por falta de conhecimento do tema.

Através desta hipótese analisar-se-ão as considerações dos colaboradores (tendo em conta apenas os que estão familiarizados com os Incoterms) relativamente ao impacto que a falta de conhecimento destes conceitos pode ter tido no seu desempenho profissional. Desta forma, espera-se que mais de metade dos respondentes já experienciou dificuldades no trabalho devido a carências no conhecimento dos termos de comércio internacional.

- Hipótese de investigação 7: Entre os colaboradores familiarizados com Incoterms, todos consideram que os colegas têm dificuldade na utilização dos Incoterms.

Através desta hipótese serão estudadas as considerações dos colaboradores que estão familiarizados com os Incoterms relativamente à observação de dificuldades por parte dos seus colegas. É esperado que considerem unanimemente que, em algum momento, já presenciaram lacunas de conhecimento nas suas empresas, podendo estas serem no âmbito da interpretação, da aplicação prática ou até no entendimento das responsabilidades logísticas envolvidas.

- Hipótese de investigação 8: O investimento da empresa em formações sobre Incoterms está associado a menos prejuízos financeiros.

Nesta hipótese investigar-se-á se as empresas que investem em formações sobre os Incoterms conseguem reduzir prejuízos financeiros relacionados às lacunas de conhecimentos dos seus colaboradores relativamente a esta temática. Pressupõem-se que o uso correto dos Incoterms nas atividades profissionais das empresas exportadoras portuguesas minimiza erros operacionais e custos inesperados associados à má interpretação e/ou aplicação dos termos de comércio internacional.

- Hipótese de investigação 9: Colaboradores que receberam formação tiveram melhores resultados nas questões teóricas respondidas.

Esta hipótese procura avaliar se a formação recebida pelos colaboradores tem impacto positivo no seu desempenho em avaliações teóricas sobre Incoterms. Parte-se do pressuposto que as formações atendidas por parte dos colaboradores contribuíram para um maior domínio dos conceitos e uma melhor compreensão dos termos de comércio internacional, refletindo-se em melhores resultados nas questões teóricas propostas.

- Hipótese de investigação 10: Empresas cujos colaboradores não obtiveram resultados satisfatórios no teste sobre Incoterms enfrentam prejuízos financeiros.

Através desta hipótese analisar-se-á se existe uma relação entre o desempenho negativo dos colaboradores nas questões teóricas sobre Incoterms e a ocorrência de prejuízos financeiros nas respetivas empresas. Assume-se que o desconhecimento e/ou

carência de compreensão dos Incoterms pode levar a erros na gestão das atividades logísticas, resultando em custos adicionais, litígios comerciais ou falhas nos processos.

4.3 Métodos de análise dos dados

Para o tratamento e análise dos dados recolhidos foi adotada uma abordagem quantitativa, recorrendo a técnicas de análise estatística descritiva e inferencial.

Numa primeira fase, aplicou-se a estatística descritiva com o objetivo de organizar e resumir a informação obtida. Através do cálculo de frequências, médias e desvios padrão, foi possível conhecer os inquiridos e obter uma visão clara sobre suas as respostas nas diferentes secções do questionário.

Seguidamente, recorreu-se à estatística inferencial para testar hipóteses e identificar relações ou diferenças significativas entre variáveis. Foram utilizados o teste T, o teste de Mann-Whitney, o teste do qui-quadrado, bem como os coeficientes de correlação de Pearson e de Spearman. A escolha entre métodos paramétricos e não paramétricos foi feita com base nas características dos dados e nos pressupostos exigidos por cada teste. De acordo com Marôco (2018), a aplicação de testes estatísticos adequados permite inferir conclusões sobre a população a partir dos dados amostrais, assegurando a validade dos resultados obtidos.

A análise foi realizada com o apoio dos softwares IBM SPSS Statistics e Microsoft Excel.

CAPÍTULO V – APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

5 Apresentação e análise dos resultados

Neste capítulo serão apresentados e analisados os resultados obtidos a partir do questionário elaborado, recorrendo ao tratamento e à análise dos dados através dos softwares Microsoft Excel e IBM SPSS Statistics.

O capítulo encontra-se estruturado em duas partes principais: na primeira, procede-se à caracterização da amostra, com o objetivo de descrever o perfil dos participantes e enquadrar o contexto da recolha de dados; na segunda, é realizado o estudo das hipóteses de investigação formuladas no capítulo anterior, interpretando-se os resultados tendo em conta os objetivos propostos.

5.1 Caracterização da amostra

Dos 182 exportadores portugueses que constituíam a população, foram obtidas 77 respostas, correspondendo a uma taxa de resposta de 42%. Contudo, dois dos inquiridos optaram por não concluir o questionário, não sendo consideradas as suas respostas para a análise.

Desta forma, a dimensão da amostra em análise foi composta por apenas 75 respondentes provenientes de empresas exportadoras portuguesas.

5.1.1 Perfil sociodemográfico

Das respostas efetivamente obtidas do questionário, 65% eram do género feminino e os restantes 35% eram do género masculino (Figura 1), sendo que a média das idades rondava os 44 anos. Como é possível observar na Figura 2, a distribuição das idades dos respondentes revela uma concentração maioritária entre os 38 e os 53 anos, intervalo que compreende 50% da amostra.

A mediana situa-se nos 44 anos, o que indica que metade dos inquiridos tem idade igual ou inferior a esse valor. De notar que a mediana encontra-se mais próxima do 1.º quartil, ou seja, existe uma maior dispersão das idades na faixa etária acima dos 44 anos. Este padrão pode indicar que, embora haja uma presença significativa de inquiridos na faixa dos 30 e 40 anos, também existe um número considerável de participantes com idades mais elevadas, o que pode explicar o facto de haver um maior número de pessoas que tenha terminado os seus estudos há mais de 20 anos face aos restantes anos (Figura 3).

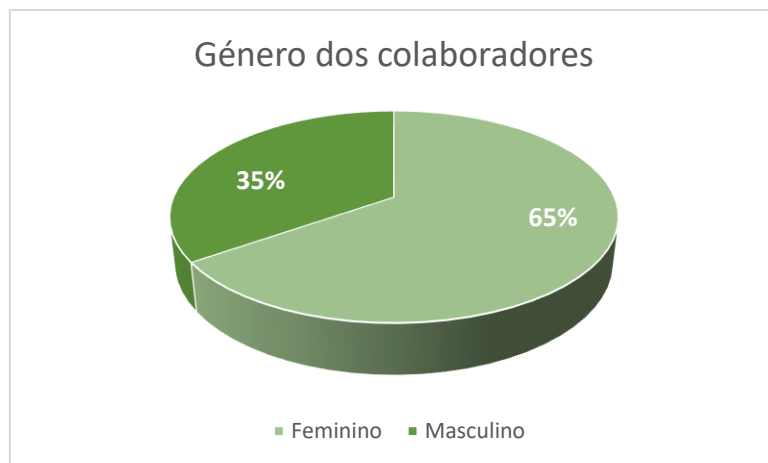


Figura 1. Género dos colaboradores que responderam ao questionário

Fonte: Elaboração própria

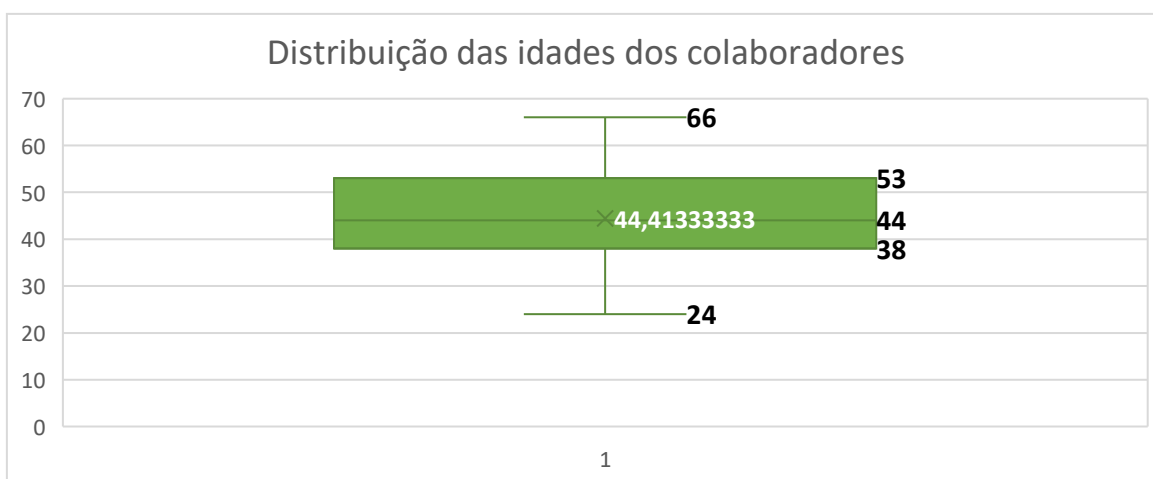


Figura 2. Distribuição das idades dos colaboradores

Fonte: Elaboração própria

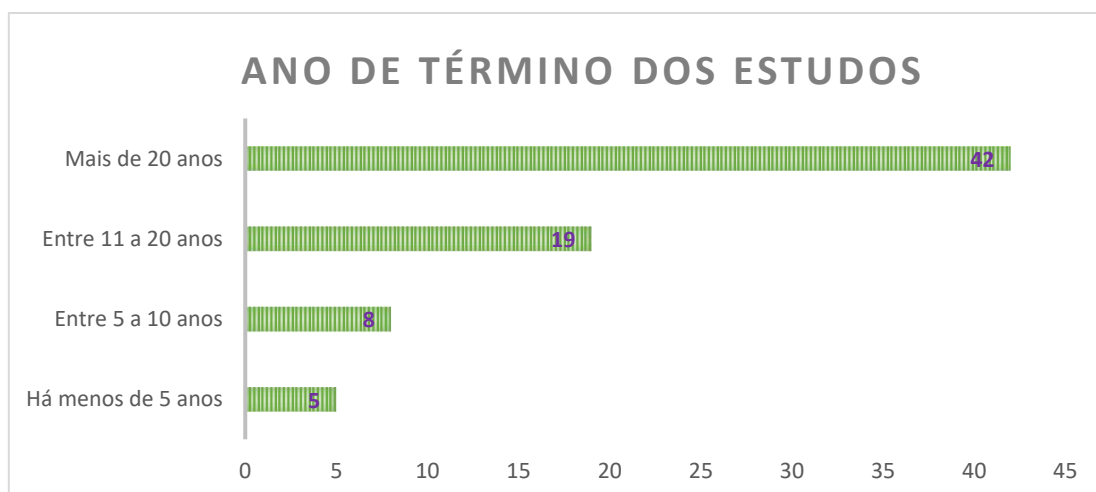


Figura 3. Ano de término dos estudos dos colaboradores

Fonte: Elaboração própria

No que diz respeito às habilitações literárias, 39 inquiridos possui o grau de Licenciatura, logo seguido por aqueles que completaram o Ensino Secundário, com 34 respostas. As restantes categorias de habilitação surgem com uma representatividade bastante reduzida, com apenas uma resposta cada, conforme ilustrado na Figura 4.

Nenhum dos inquiridos concluiu o Doutoramento.

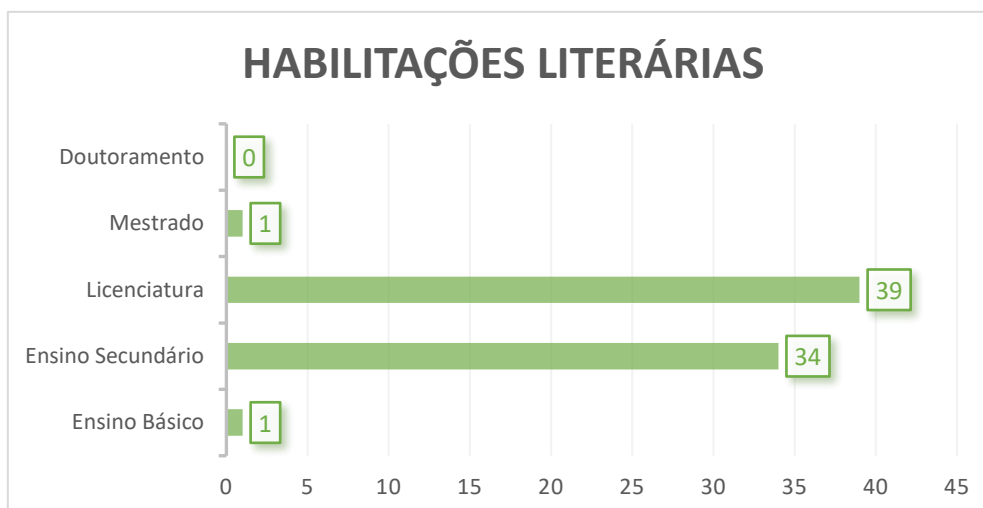


Figura 4: Nível de habilitações literárias dos colaboradores

Fonte: Elaboração própria

5.1.2 Experiência e compreensão das regras comerciais internacionais

À questão “Tem experiência prática no que diz respeito a contratos comerciais internacionais?” 60% respondeu afirmativamente face aos 40% que responderam que não (Figura 5).



Figura 5. Resultados da questão "Tem experiência prática no que diz respeito a contratos comerciais internacionais?"

Fonte: Elaboração própria

No entanto, através da Figura 6, conclui-se que quando questionados se estavam familiarizados com a transmissão de custos, riscos e responsabilidades nas trocas comerciais internacionais, mais de 80% dos respondentes confirmou que sim.

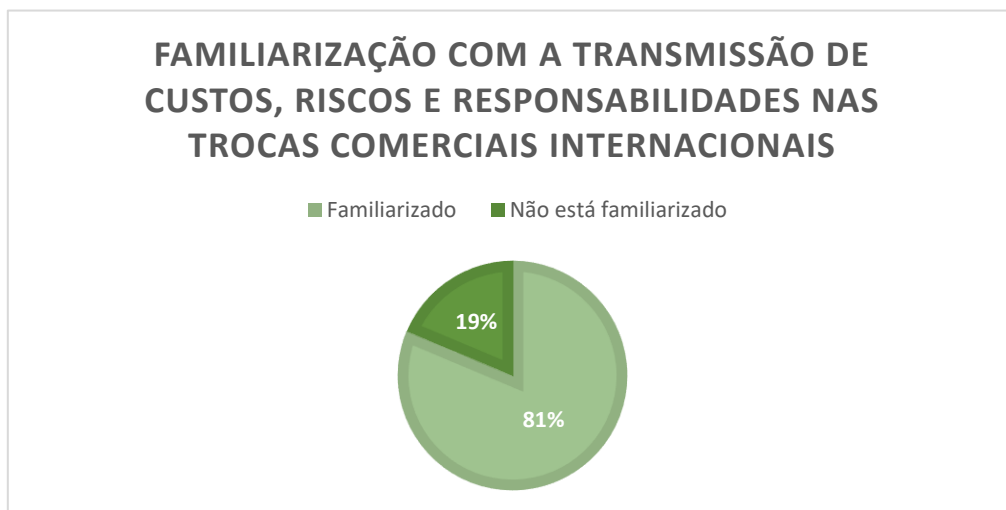


Figura 6. Resultados da questão "Está familiarizado com a transmissão de custos, riscos e responsabilidades nas trocas comerciais internacionais?"

Fonte: Elaboração própria

Com o objetivo de aferir a respetiva compreensão prática, foi-lhes solicitado que indicassem se, na sua perspetiva, o pagamento do frete internacional dependia do acordo comercial estabelecido entre o vendedor e o comprador. Todos os participantes, à exceção de apenas 1 (1%) responderam corretamente, conforme representado na Figura 7.



Figura 7. Resultados da questão "O pagamento do frete depende do acordo comercial?"

Fonte: Elaboração própria

5.1.3 Familiarização com os Incoterms

É nesta secção que acontece a divisão do questionário.

95% dos respondentes (71 pessoas) consideraram que estavam familiarizados com o termo Incoterms, sendo que apenas 5% (4 pessoas) consideraram que não. (Figura 8).

Dos 5% que afirmaram não ter qualquer familiaridade com o tema, todos indicaram nunca ter recebido informações sobre o mesmo. As justificações para essa ausência de conhecimento variam entre “Não sei o que são”, “Nunca precisei” e “Não considero relevante para o meu trabalho diário”.

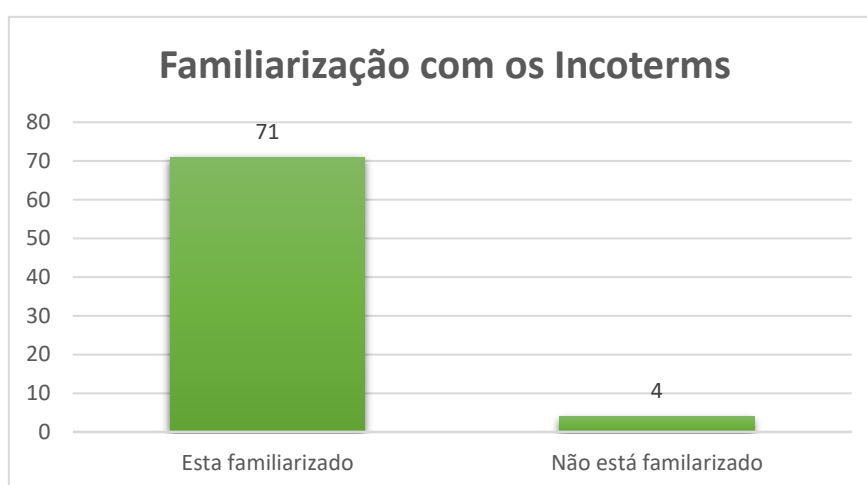


Figura 8. Colaboradores familiarizados com os Incoterms

Fonte: Elaboração própria

Para os que indicaram estar familiarizados com os Incoterms, procurou-se compreender de que forma adquiriram esse conhecimento e com que regularidade aplicam estes termos nas suas atividades profissionais.

Conforme a figura 9, a grande maioria afirmou ter aprendido sobre os Incoterms no local de trabalho (79%), o que indica que, na prática, o conhecimento sobre este tema é maioritariamente adquirido em contexto profissional e não tanto através da via académica (20%) ou formativa (1%).

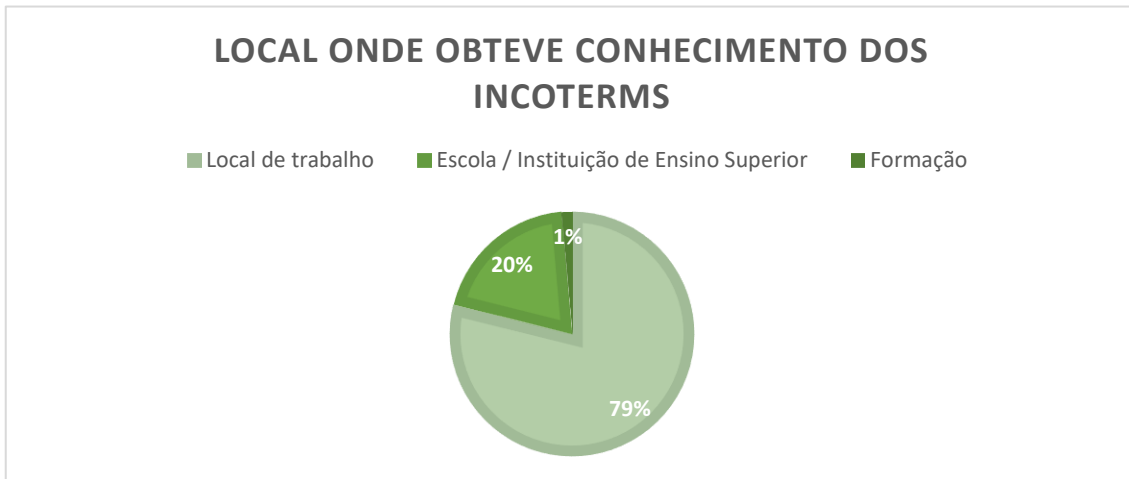


Figura 9. Local onde os colaboradores aprenderam os Incoterms

Fonte: Elaboração própria

No que diz respeito à frequência de utilização, através da Figura 10, observa-se que 36 respondentes utilizam os Incoterms diariamente e 23 afirmaram fazê-lo “Quase sempre”. Estes dados insinuam o quanto os Incoterms apresentam um papel fundamental nas funções dos colaboradores de empresas exportadoras portuguesas.

Por outro lado, 8 pessoas referiram utilizar os Incoterms apenas “Às vezes” e 4 responderam que os utilizam “Quase nunca”, o que sugere que realizam funções profissionais menos diretamente ligadas à área comercial ou logística.

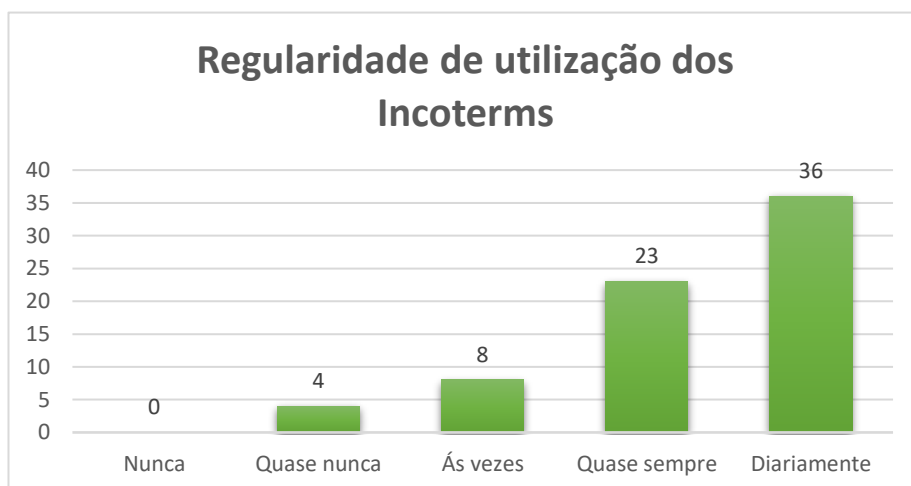


Figura 10. Regularidade de utilização dos Incoterms

Fonte: Elaboração própria

5.1.4 Grau de concordância dos colaboradores sobre o seu contexto profissional e os Incoterms

Através de 10 perguntas do tipo *Likert*, os colaboradores avaliaram, numa escala de 1 (Discordo totalmente) a 5 (Concordo totalmente), diferentes aspetos relacionados com os Incoterms. As questões abordaram a aplicação prática dos Incoterms, a familiaridade e dificuldades de colegas e clientes, situações em que a empresa tenha sido financeiramente prejudicada, a preocupação com a falta de conhecimento dos colaboradores e o investimento da empresa em formações. A última questão procurou avaliar se os colaboradores consideram os Incoterms fundamentais para as atividades comerciais.

De forma geral, a maioria das respostas situou-se na posição neutra. Analisando a Tabela 13, destacam-se algumas exceções: a pergunta “Aplico corretamente os Incoterms” registou maioritariamente respostas de “Concordo parcialmente”; “O meu trabalho já ficou prejudicado por falta de conhecimento dos Incoterms” obteve 31 respostas de “Discordo totalmente”; “A minha empresa já foi financeiramente prejudicada pela carência no domínio dos Incoterms” contou com 27 respostas de “Discordo totalmente”; e, por fim, a afirmação “Os Incoterms são fundamentais em atividades comerciais” obteve 51 respostas de “Concordo totalmente”.

Tabela 13: Grau de concordância dos colaboradores sobre o seu contexto profissional e os Incoterms

	Concordo Totalmente	Concordo parcialmente	Neutro	Discordo parcialmente	Discordo totalmente
Aplico corretamente as noções dos Incoterms	25	30	13	3	0
O meu trabalho já ficou prejudicado por falta de conhecimento dos Incoterms	5	9	12	14	31
Os meus colegas estão familiarizados com os Incoterms	8	18	27	14	4
Os meus colegas têm dificuldades na correta utilização dos Incoterms	6	17	23	14	11
Os meus clientes estão familiarizados com os Incoterms	4	20	29	16	2
Os meus clientes têm dificuldades na correta utilização dos Incoterms	4	13	28	20	6
A minha empresa já foi financeiramente prejudicada pela carência no domínio dos Incoterms	6	9	11	18	27
A minha empresa preocupa-se com as carências de conhecimento dos colaboradores sobre Incoterms	18	20	23	5	5
A minha empresa investe em formações sobre Incoterms	11	13	17	14	16
Os Incoterms são fundamentais em atividades comerciais	51	14	6	0	0

Fonte: Elaboração própria

5.1.5 Questões teóricas sobre os Incoterms

Esta secção do questionário teve como objetivo avaliar, em termos teóricos, o nível de conhecimento e a capacidade de aplicação prática dos Incoterms por parte dos colaboradores que responderam afirmativamente à questão “Está familiarizado com os Incoterms?”.

Das oito questões apresentadas, a que registou o maior número de respostas corretas foi “Os Incoterms são válidos:”, com 71 respostas certas, evidenciando um bom entendimento sobre o âmbito de aplicação destas regras. Por sua vez, a questão com mais erros correspondeu ao caso prático “Na imagem está representado um determinado transporte, no qual todas as responsabilidades inerentes pertencem ao exportador da mercadoria. Qual é o Incoterm deste transporte?”, que contabilizou 50 respostas incorretas, sugerindo uma maior dificuldade na aplicação dos Incoterms em situações concretas.

Relativamente ao desempenho geral, a nota mais alta obtida foi de 20 valores, isto é, todas as questões foram respondidas corretamente, enquanto a mais baixa foi de 3 valores, refletindo lacunas significativas de conhecimento.

De modo a tornar a análise mais clara e objetiva, as classificações foram agrupadas em quatro classes, conforme ilustrado na Figura 11, onde é possível observar que, dos 71 inquiridos que responderam às questões, apenas 12 não obtiveram resultados satisfatórios.

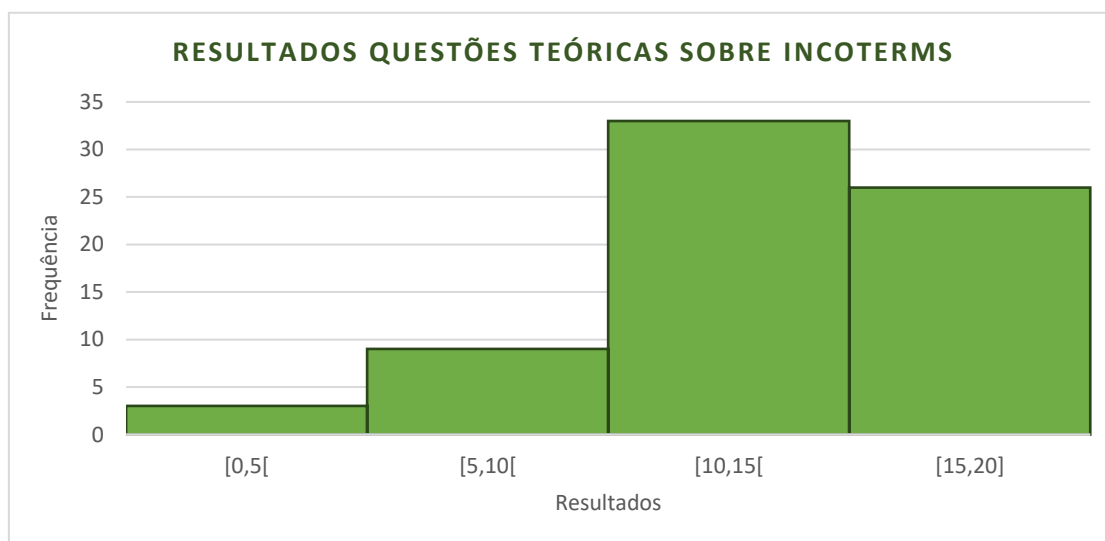


Figura 11. Resultados das questões teóricas sobre os Incoterms

Fonte: Elaboração própria

De forma geral, a média das classificações foi de 14 valores, o que permite concluir que o nível de conhecimento dos colaboradores inquiridos é bom, embora seja notável que existem aspetos em que a compreensão e aplicação prática dos Incoterms podem e devem ser reforçados, nomeadamente no que respeita à identificação das responsabilidades de exportadores e importadores em diferentes modos de transporte.

5.2 Verificação das Hipóteses de estudo

Após a caracterização da amostra, procedeu-se à verificação das hipóteses de estudo, com o objetivo de analisar se os resultados obtidos suportam ou rejeitam as hipóteses formuladas na investigação.

- Hipótese de investigação 1: Colaboradores familiarizados com os Incoterms têm mais anos de experiência profissional.

Para testar esta hipótese de investigação, aplicou-se o teste de Levene conjuntamente com o teste T de amostras independentes para se comparar a média dos anos de experiência entre os dois grupos independentes (familiarizados ou não familiarizados com os Incoterms) (ver Tabelas 14 e 15). O nível de significância adotado foi de 5% ($\alpha = 0.05$). As hipóteses estatísticas do teste T foram as seguintes:

H0: Não existem diferenças significativas entre a média de anos de experiência entre colaboradores familiarizados e não familiarizados com os Incoterms;

$\mu_1 = \mu_2$, sendo que μ_1 representa a média dos anos de experiência dos colaboradores familiarizados com os Incoterms e μ_2 , a média dos anos de experiência dos colaboradores não familiarizados com os Incoterms.

H1: Colaboradores familiarizados com os Incoterms têm uma média de anos de experiência diferente do que os não familiarizados;

$\mu_1 \neq \mu_2$

O resultado do teste de Levene ($p=0.500$) indica que não há evidências de variâncias significativamente diferentes entre os grupos, pois $0.500 > 0.05$. Também o teste T resultou num valor $p=0,484 > 0,05$, o que indica não haver diferenças significativas entre os dois grupos no que diz respeito à média de anos de experiência.

Desta forma, não havendo diferenças significativas entre os anos de experiência entre familiarizados e não familiarizados com os Incoterms, não podemos concluir que a familiarização com os Incoterms está associada a mais anos de experiência, até porque a média dos anos de experiência dos colaboradores familiarizados é 3.76 anos menor que a média dos não familiarizados.

Tabela 14: Hipótese de investigação 1 – Estatísticas de grupo

Teste-T

Estatísticas de grupo					
Familiarização com Incoterms		N	Média	Desvio Padrão	Erro de média padrão
Anos de Experiência	Não	4	18,50	13,304	6,652
	Sim	70	14,74	10,236	1,223

Fonte: Elaboração própria

Tabela 15: Hipótese de investigação 1 – Resultados dos testes T e de Levene para comparação dos anos de experiência entre colaboradores familiarizados e não familiarizados com os Incoterms

Teste de amostras independentes

Anos de Experiência		Teste de Levene para igualdade de variâncias		teste-t para Igualdade de Médias							
		Z	Sig.	t	df	Significância		Diferença média	Erro de diferença padrão	95% Intervalo de Confiança da Diferença	
						Unilateral p	Bilateral p			Inferior	Superior
Anos de Experiência	Variâncias iguais assumidas	,459	,500	,704	72	,242	,484	3,757	5,337	-6,882	14,397
	Variâncias iguais não assumidas			,555	3,206	,307	,615	3,757	6,764	-17,005	24,520

Fonte: Elaboração própria

- Hipótese de investigação 2: Colaboradores com mais anos de experiência responderam corretamente a todas as questões teóricas.

Para analisar devidamente as variáveis quantitativas “Anos de Experiência” e “Resultados obtidos no teste sobre os Incoterms”, foi aplicado o coeficiente de correlação de Pearson, que avalia a relação linear entre ambas. O nível de significância adotado foi de 5% ($\alpha = 0.05$). As hipóteses estatísticas do teste de correlação linear de Pearson foram:

H0: A correlação entre o resultado obtido no teste sobre Incoterms e os anos de experiência é nula;

$r=0$, onde r é o coeficiente de correlação de Pearson.

H1: A correlação entre o resultado obtido no teste sobre Incoterms e os anos de experiência é significativamente diferente de zero;

$r \neq 0$

Com base na amostra de 74 colaboradores que responderam a ambas as variáveis, como se pode observar na Tabela 16, obteve-se um coeficiente de correlação de Pearson de $r = -0.072$, com um valor-p associado de 0.541. Como o valor-p é bastante superior a 0.05, não se rejeita a hipótese nula (H0), concluindo que não existe correlação entre a experiência profissional e o resultado obtido nas questões teóricas sobre os Incoterms. Isto é, os anos de experiência não influenciam o resultado do questionário de questões teóricas.

Tabela 16: Hipótese de investigação 2 - Resultados do coeficiente de correlação de Pearson entre os anos de experiência e os resultados obtidos nas questões teóricas dos colaboradores

		Anos de Experiência	Resultados obtidos no teste sobre os Incoterms
Anos de Experiência	Correlação de Pearson	1	-,072
	Sig. (2 extremidades)		,541
	N	74	74
Resultados obtidos no teste sobre os Incoterms	Correlação de Pearson	-,072	1
	Sig. (2 extremidades)	,541	
	N	74	76

Fonte: Elaboração própria

- Hipótese de investigação 3: Colaboradores que estão familiarizados com os Incoterms responderam corretamente a pelo menos 50% das perguntas teóricas.

Utilizando o SPSS, aplicou-se o teste do Qui-quadrado de independência, com as seguintes hipóteses estatísticas:

H0: O desempenho nas questões teóricas é independente da familiarização com os Incoterms;

$p_1 = p_2$, sendo que p_1 representa os colaboradores familiarizados com os Incoterms e que obtiveram resultados positivos e p_2 , os colaboradores não familiarizados com os Incoterms e que obtiveram resultados positivos

H1: O desempenho nas questões teóricas depende da familiarização com os Incoterms;

$p_1 \neq p_2$

Numa primeira fase, a tabela cruzada, apresentada na Tabela 17, indica que dos 71 colaboradores familiarizados, apenas 59 obtiveram resultados positivos; sendo que, dos 4 que não estavam familiarizados, nenhum obteve resultado positivo.

Por sua vez, o valor p do teste do Qui-quadrado de independência apresentado na Tabela 18 é significativamente inferior ao nível de significância, $<0.001 < 0.05$, e pelo que devemos rejeitar H0 e, portanto, as variáveis não são independentes.

Analisando a tabela de frequência cruzada, verifica-se que os colaboradores que indicaram estar familiarizados com os Incoterms apresentaram um desempenho superior, com mais de 50% a acertarem, no mínimo, metade das perguntas. Por outro lado, nenhum

dos que afirmaram não estarem familiarizados com os Incoterms obteve um resultado positivo. Conclui-se que $p_1 > p_2$.

Tabela 17: Hipótese de investigação 3 - Tabulação cruzada entre os colaboradores que estão familiarizados com os Incoterms e que obtiveram resultados positivos nas questões teóricas

Tabulação cruzada Familiarização com Incoterms *
Resultado positivo

Contagem		Resultado positivo		Total
		Negativo	Positivo	
Familiarização com Incoterms	Não	4	0	4
	Sim	12	59	71
Total		16	59	75

Fonte: Elaboração própria

Tabela 18: Hipótese de investigação 3 - Resultados do teste do Qui Quadrado

Testes qui-quadrado					
	Valor	df	Significância Assintótica (Bilateral)	Sig exata (2 lados)	Sig exata (1 lado)
Qui-quadrado de Pearson	15,581 ^a	1	<,001		
Correção de continuidade ^b	11,023	1	<,001		
Razão de verossimilhança	13,238	1	<,001		
Teste Exato de Fisher				,001	,001
Associação Linear por Linear	15,373	1	<,001		
N de Casos Válidos	75				

a. 2 células (50,0%) esperavam uma contagem menor que 5. A contagem mínima esperada é ,85.
b. Computado apenas para uma tabela 2x2

Fonte: Elaboração própria

- Hipótese de investigação 4: O número de colaboradores com habilitações literárias ao nível do ensino superior familiarizados com os Incoterms é superior ao número de colaboradores com habilitações literárias ao nível do ensino secundário ou inferior.

Através do SPSS, foi realizado o teste do Qui-quadrado de Pearson, utilizando como variáveis a familiarização com os Incoterms (Sim/Não) e o grau de ensino (Ensino Básico, Ensino Secundário, Licenciatura, Mestrado). A amostra foi composta por 75 participantes. As hipóteses estatísticas consideradas neste teste qui-quadrado foram:

H0: O grau de ensino dos colaboradores é independente da sua familiarização com os Incoterms;

$p_1 = p_2$, sendo que p_1 corresponde aos colaboradores com ensino superior (licenciatura ou mestrado) que estão familiarizados com os Incoterms e, p_2 corresponde aos

colaboradores com ensino secundário ou inferior que estão familiarizados com os Incoterms.

H1: O grau de ensino dos colaboradores não é independente da sua familiarização com os Incoterms;

$p1 \neq p2$

Da tabulação cruzada (Tabela 19) conclui-se que a maioria dos colaboradores que indicaram estar familiarizados com os Incoterms possui habilitações literárias ao nível do ensino superior (Licenciatura ou Mestrado), totalizando 38 indivíduos. Por sua vez, dos colaboradores com ensino secundário ou inferior, apenas 33 afirmaram estar familiarizados com os Incoterms, sendo que os restantes 4 participantes assumiram que não estão familiarizados com os Incoterms.

O teste do qui-quadrado de Pearson (Tabela 20) apresenta um valor de 18.195, com um nível de significância de < 0.001 . Como $0.001 < 0.05$, rejeita-se H_0 e é possível concluir que existe uma associação estatisticamente significativa entre o grau de ensino e a familiarização com os Incoterms; isto é, as variáveis não são independentes ($p1 \neq p2$).

Desta forma, um maior nível académico está relacionado com um maior grau de conhecimento sobre conceitos técnicos como os Incoterms.

Tabela 19: Hipótese de investigação 4 - Tabulação cruzada entre os colaboradores familiarizados com os Incoterms e o respetivo grau de ensino

Tabulação cruzada Familiarização com Incoterms * Grau de ensino

Contagem		Grau de ensino				Total
		Ensino Básico	Ensino Secundário	Licenciatura	Mestrado	
Familiarização com Incoterms	Não	1	1	2	0	4
	Sim	0	33	37	1	71
Total		1	34	39	1	75

Fonte: Elaboração própria

Tabela 20: Hipótese de investigação 4 - Resultados do teste do Qui Quadrado

Testes qui-quadrado			
	Valor	df	Significância Assintótica (Bilateral)
Qui-quadrado de Pearson	18,195 ^a	3	<,001
Razão de verossimilhança	6,432	3	,092
Associação Linear por Linear	1,107	1	,293
N de Casos Válidos	75		

a. 6 células (75,0%) esperavam uma contagem menor que 5. A contagem mínima esperada é ,05.

Fonte: Elaboração própria

- Hipótese de investigação 5: Os colaboradores que estão familiarizados com os Incoterms utilizam-nos sempre ou quase sempre.

Selecionando apenas os 71 colaboradores que declararam estar familiarizados com os Incoterms, a análise das frequências e percentagens acumuladas presente na Tabela 21 revelou que os termos de comércio internacional são predominantemente utilizados diariamente ou quase sempre.

Aproximadamente 50% dos colaboradores recorrem aos Incoterms todos os dias, evidenciando a sua relevância para as operações comerciais e logísticas do dia a dia. Por outro lado, menos de 20% dos inquiridos familiarizados com os Incoterms indicaram utilizá-los “quase nunca” ou “às vezes”, o que pode estar relacionado com o facto de desempenharem funções não diretamente ligadas ao setor da logística.

Tabela 21: Hipótese de investigação 5 - Frequência de utilização dos Incoterms por parte dos colaboradores

Nível de frequência de uso dos Incoterms					
		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem acumulativa
Válido	Quase nunca	4	5,6	5,6	5,6
	Às vezes	8	11,3	11,3	16,9
	Quase sempre	23	32,4	32,4	49,3
	Diariamente	36	50,7	50,7	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

Fonte: Elaboração própria

- Hipótese de investigação 6: Mais de 50% dos colaboradores que estão familiarizados com os Incoterms consideram que já tiveram o seu trabalho prejudicado por falta de conhecimento do tema.

Das 71 pessoas que indicaram estar familiarizadas com os Incoterms, apenas 19.7% afirmam que já tiveram o seu trabalho prejudicado por falta de conhecimento sobre o tema, seja concordando totalmente (7%) ou parcialmente (12.7%) com essa afirmação (ver Tabela 22).

Por outro lado, 16,9% mantêm uma posição neutra e 63.4% rejeitam parcial ou totalmente a ideia de que o seu trabalho foi afetado.

Com base nestes dados e nas percentagens acumuladas apresentadas na tabela, não é possível validar a hipótese de investigação, concluindo que nem 20% dos colaboradores familiarizados com os Incoterms consideram que o seu trabalho já foi prejudicado pela falta de conhecimento do tema.

Tabela 22: Hipótese de investigação 6 – Tabela de frequências cruzadas entre a familiarização com os Incoterms e o grau de concordância relativamente à afirmação “O meu trabalho já ficou prejudicado por falta de conhecimento dos Incoterms”

O meu trabalho já ficou prejudicado por falta de conhecimento dos Incoterms

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem acumulativa
Válido	Concordo totalmente	5	7,0	7,0	7,0
	Concordo parcialmente	9	12,7	12,7	19,7
	Neutro	12	16,9	16,9	36,6
	Discordo parcialmente	14	19,7	19,7	56,3
	Discordo totalmente	31	43,7	43,7	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

Fonte: Elaboração própria

- Hipótese de investigação 7: Entre os colaboradores familiarizados com Incoterms, todos consideram que os colegas têm dificuldade na utilização dos Incoterms.

Para estudar esta hipótese de investigação, foi aplicado um teste binomial com o objetivo de verificar se, pelo menos, 99% dos colaboradores concordavam que os seus colegas tinham dificuldades em aplicar corretamente os Incoterms.

Para tal, as respostas à escala de Likert foram recodificadas em duas categorias: “Concordo” (que inclui as respostas "Concordo totalmente" e "Concordo parcialmente") e “Não concordo” (considerando as respostas "Neutro", "Discordo parcialmente" e "Discordo totalmente"). Considerou-se as seguintes hipóteses estatísticas no teste binomial:

H0: Todos os colaboradores concordam que os seus colegas têm dificuldades com os Incoterms.

$p = 1$, sendo que p representa a proporção de colaboradores que concordam que os seus colegas têm dificuldades com os Incoterms.

H1: Nem todos os colaboradores concordam que os seus colegas têm dificuldades com os Incoterms.

$p \neq 1$

Através da tabela de frequências presente na Tabela 23, é possível observar que, dos 71 colaboradores que responderam, apenas 23 (32.4%) demonstraram concordância (parcial ou total) com a afirmação, enquanto 48 (67.6%) não o fizeram.

Por sua vez, o teste binomial apresentado na Tabela 24 foi realizado com proporção de teste de 0,99, que se traduziu numa significância exata (unilateral) de $p < 0.001$. Como $0.001 < 0.05$, rejeita-se H_0 .

Embora mais de 30% colaboradores reconheçam que sim, a maioria não concorda que os seus colegas têm dificuldades com os Incoterms.

Tabela 23: Hipótese de investigação 7 - Tabela de frequências cruzadas entre a familiarização com os Incoterms e o grau de concordância relativamente à afirmação “Os meus colegas têm dificuldades na correta utilização dos Incoterms”

Os meus colegas têm dificuldades na correta utilização dos Incoterms

		Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem acumulativa
Válido	Concordo totalmente	6	8,5	8,5	8,5
	Concordo parcialmente	17	23,9	23,9	32,4
	Neutro	23	32,4	32,4	64,8
	Discordo parcialmente	14	19,7	19,7	84,5
	Discordo totalmente	11	15,5	15,5	100,0
	Total	71	100,0	100,0	

Fonte: Elaboração própria

Tabela 24: Hipótese de investigação 7 - Resultados do teste binomial

Testes de NPar

Teste binomial

		Categoria	N	Proporção observada	Proporção de teste	Sig exata (1 extremidade)
Dif_colegas	Grupo 1	Não concordo	48	,676	,999	<,001 ^a
	Grupo 2	Concordo	23	,324		
	Total		71	1,000		

a. Estados de hipóteses alternativas que a proporção de casos no primeiro grupo < ,999.

Fonte: Elaboração própria

- Hipótese de investigação 8: O investimento da empresa em formações sobre Incoterms está associado a menos prejuízos financeiros.

Esta hipótese foi analisada através da correlação de Spearman cujas hipóteses estatísticas se enunciam em seguida.

H_0 : O investimento em formação sobre Incoterms não está associado à ocorrência de prejuízos financeiros ($\rho = 0$);

H_1 : O investimento em formação sobre Incoterms está associado à ocorrência de prejuízos financeiros ($\rho \neq 0$);

Os resultados do teste na Tabela 25 indicaram um coeficiente de correlação de Spearman de 0.164, com um valor de significância de 0.173. Como este valor é superior ao nível de significância convencional (0.05), não se rejeita H0, o que significa que não se verifica uma associação entre o investimento em formação sobre Incoterms e a ocorrência de prejuízos financeiros relacionados com o desconhecimento do tema.

Assim, e contrariamente ao proposto, não é possível concluir que o investimento em formação esteja associado a uma menor probabilidade de ocorrência de prejuízos financeiros. A ausência de uma relação estatisticamente significativa pode ser explicada pelo facto de a associação poder ocorrer em ambos os sentidos: por um lado, quem já teve prejuízos financeiros pode ter passado a investir mais na sua formação; por outro, quem investiu previamente na formação pode não ter chegado a ter prejuízos.

Tabela 25: Hipótese de investigação 8 - Resultados da correlação de Spearman entre o grau de concordância quanto ao investimento da empresa em formação e o grau de concordância relativamente aos prejuízos financeiros da empresa pela carência no domínio dos Incoterms

Correlações			A minha empresa investe em formações sobre Incoterms	A minha empresa já foi financeiramente prejudicada pela carência no domínio dos Incoterms
rô de Spearman	A minha empresa investe em formações sobre Incoterms	Coeficiente de Correlação	1,000	,164
		Sig. (2 extremidades)	.	,173
		N	71	71
rô de Spearman	A minha empresa já foi financeiramente prejudicada pela carência no domínio dos Incoterms	Coeficiente de Correlação	,164	1,000
		Sig. (2 extremidades)	,173	.
		N	71	71

Fonte: Elaboração própria

- Hipótese de investigação 9: Colaboradores que receberam formação tiveram melhores resultados nas questões teóricas respondidas.

H0: A média dos resultados no teste é igual entre colaboradores que receberam e os que não receberam formação sobre Incoterms;

$\mu_1 = \mu_2$, em que μ_1 é a média dos testes dos colaboradores que não tiveram formação de Incoterms e μ_2 é a média dos testes dos colaboradores que tiveram.

H1: A média dos resultados no teste é diferente nos colaboradores que receberam formação sobre Incoterms.

$\mu_1 \neq \mu_2$

Logo numa primeira fase, na Tabela 26 onde se apresentam as estatísticas de grupo, é de notar que a média dos resultados obtidos no teste dos colaboradores que tiveram formação sobre Incoterms (14.5694) é superior à média dos testes dos que não tiveram qualquer formação (11.7857).

No que diz aos resultados obtidos no teste T de amostras independentes presente na Tabela 27, o teste de Levene apresentou uma significância de p de 0.010, indicando que as variâncias não são iguais ($0.010 < 0.05$), pelo que se deve considerar para a análise os valores da linha “variâncias iguais não assumidas”. Desta forma, o teste T apresentou um valor de 57.239 e uma significância de 0.002, que é inferior a 0.05, ou seja, rejeita-se H0.

Conclui-se assim que os inquiridos que tiveram formação de Incoterms apresentaram melhores resultados nas questões apresentadas sobre o tema.

Tabela 26: Hipótese de investigação 9 - Estatísticas de grupo

Estatísticas de grupo					
	Formação de Incoterms	N	Média	Desvio Padrão	Erro de média padrão
Resultados obtidos no teste sobre os Incoterms	Não	35	11,7857	4,30336	,72740
	Sim	36	14,5694	2,72594	,45432

Fonte: Elaboração própria

Tabela 27: Hipótese de investigação 9 - Resultados dos testes T e de Levene para comparação dos resultados teóricos sobre Incoterms entre colaboradores com e sem formação em Incoterms

Teste de amostras independentes											
		Teste de Levene para igualdade de variâncias				teste-t para igualdade de Médias					
		Z	Sig.	t	df	Significância		Diferença média	Erro de diferença padrão	95% Intervalo de Confiança da Diferença	
						Unilateral p	Bilateral p			Inferior	Superior
Resultados obtidos no teste sobre os Incoterms	Variâncias iguais assumidas	7,075	,010	-3,266	69	<,001	,002	-2,78373	,85240	-4,48423	-1,08323
	Variâncias iguais não assumidas			-3,246	57,239	<,001	,002	-2,78373	,85763	-4,50094	-1,06652

Fonte: Elaboração própria

- Hipótese de investigação 10: Empresas cujos colaboradores não obtiveram resultados satisfatórios no teste sobre Incoterms enfrentam prejuízos financeiros.

Esta hipótese foi verificada usando um teste de independência qui-quadrado com as seguintes hipóteses estatísticas.

H0: O desempenho dos colaboradores nas questões teóricas sobre Incoterms é independente da percepção de prejuízos financeiros nas empresas;

$p1 = p2$, sendo que $p1$ representa os colaboradores que obtiveram resultado positivo nas questões teóricas e consideraram que a empresa já tinha sofrido prejuízos financeiros e $p2$, os colaboradores que não obtiveram resultado positivo nas questões teóricas e consideraram que a empresa já tinha sofrido prejuízos financeiros.

H1: O desempenho dos colaboradores nas questões teóricas sobre Incoterms não é independente da percepção de prejuízos financeiros nas empresas;

$p1 \neq p2$

Considerando as 71 respostas a ambas as variáveis, observa-se, na Tabela 28, que 48 colaboradores com resultados positivos não consideraram que a sua empresa já tenha sido afetada financeiramente pela falta de conhecimento de Incoterms, contrariamente a apenas 11. Por sua vez, dos 12 inquiridos que obtiveram resultados negativos, 8 não concordaram com esta associação, face aos restantes 4.

Adicionalmente, foi registado na Tabela 29 um valor de Qui-quadrado de 1.291, com um valor de p de 0.256. Como $0.256 > 0.05$, não se rejeita H_0 ; o que significa que, estatisticamente, não há evidências que comprovem que os resultados das questões teóricas estejam relacionados com a percepção de prejuízos financeiros nas empresas.

Tabela 28: Hipótese de investigação 10 - Tabulação cruzada entre os resultados dos colaboradores às questões teóricas sobre Incoterms e o grau de concordância com a afirmação "A minha empresa já sofreu prejuízos financeiros (...)"

Tabulação cruzada Resultado positivo *
Prej_Financeiros

Contagem		Prej_Financeiros		Total
		Não concordo	Concordo	
Resultado positivo	Negativo	8	4	12
	Positivo	48	11	59
Total		56	15	71

Fonte: Elaboração própria

Tabela 29: Hipótese de investigação 10 - Resultados do teste do Qui Quadrado

Testes qui-quadrado

	Valor	df	Significância Assintótica (Bilateral)	Sig exata (2 lados)	Sig exata (1 lado)
Qui-quadrado de Pearson	1,291 ^a	1	,256		
Correção de continuidade ^b	,560	1	,454		
Razão de verossimilhança	1,183	1	,277		
Teste Exato de Fisher				,264	,221
Associação Linear por Linear	1,273	1	,259		
N de Casos Válidos	71				

a. 1 células (25,0%) esperavam uma contagem menor que 5. A contagem mínima esperada é 2,54.
b. Computado apenas para uma tabela 2x2

Fonte: Elaboração própria

CAPÍTULO VI– CONCLUSÃO

6 Conclusão

A presente dissertação teve como principal objetivo responder à questão: “Os exportadores portugueses estão aptos para escolher devidamente os Incoterms?”, analisando-se, para tal, a familiarização dos colaboradores com os termos, a frequência de sua aplicação, a percepção sobre possíveis lacunas de conhecimento entre colegas, bem como a capacidade de aplicar corretamente os conceitos, em diferentes contextos.

Os resultados obtidos indicam que a grande maioria dos inquiridos possui um conhecimento sólido dos Incoterms, sendo que bem mais de 50% acertou, pelo menos, metade das questões teóricas propostas. A média das classificações, de 14 valores, confirma esta afirmação, o que sugere que, no plano teórico, os colaboradores estão devidamente instruídos sobre os conceitos fundamentais dos Incoterms.

Contudo, a análise das respostas a cada uma das questões, revelou que a questão mais errada pelos colaboradores consistia na identificação de um Incoterm específico, evidenciando que o conhecimento prático ainda apresenta margem para consolidação. Este resultado reforça a importância de associar formação teórica a exercícios aplicados, de modo a fortalecer a capacidade de execução nas operações logísticas do dia a dia.

Além disso, a frequência de utilização dos Incoterms nas atividades das empresas consideradas demonstra a sua relevância operacional, sendo aplicados diariamente ou quase diariamente. Os colaboradores também indicaram que os seus colegas não apresentam lacunas significativas no conhecimento dos termos, sugerindo consistência do conhecimento dos Incoterms dentro das equipas.

Outro dado relevante refere-se ao efeito das formações, pois, ainda que não tenha sido possível correlacionar diretamente a participação em ações formativas com a redução de prejuízos financeiros, os colaboradores que receberam formação obtiveram melhores resultados nas questões teóricas, evidenciando um conhecimento mais aprofundado e estruturado.

Em síntese, é possível concluir que os exportadores portugueses estão, de forma geral, aptos para escolher e aplicar os Incoterms corretamente. Adicionalmente, através deste estudo, é também possível evidenciar a importância de formação contínua junto dos colaboradores das empresas, para colmatar lacunas de conhecimento dos Incoterms.

6.1 Limitações

Uma das principais limitações encontradas na presente dissertação prende-se com a escassez de enquadramento teórico que aborde especificamente a falta de conhecimento dos Incoterms e as potenciais consequências dessa lacuna para as empresas. Adicionalmente, não existem registos de casos reais de prejuízos sofridos por empresas devido ao desconhecimento dos Incoterms. Apesar de relatos informais e da experiência prática indicarem que tais situações são recorrentes, não foi possível comprovar empiricamente estes casos.

Outra limitação relevante refere-se à taxa de resposta obtida junto dos clientes da Garland Transport Solutions: de 182 contactos enviados, apenas 77 responderam ao questionário. De notar também que alguns dos colaboradores que participaram no questionário não estão diretamente envolvidos nas atividades logísticas do dia a dia, o que se poderá traduzir num enviesamento das respostas.

Por fim, várias hipóteses de estudo não puderam ser validadas com os dados recolhidos, nomeadamente as hipóteses 1, 2, 6, 7, 8 e 10, limitando, assim, a abrangência das conclusões e sugerindo a necessidade de investigações futuras mais aprofundadas.

6.2 Futuras linhas de investigação

Para futuras linhas de investigação é pertinente ampliar o presente estudo, recorrendo a uma amostra maior e representativa do conjunto de empresas exportadoras portuguesas. Esta abordagem permitiria obter resultados mais representativos da realidade portuguesa e compreender melhor a forma como os Incoterms são utilizados no contexto nacional.

Adicionalmente, seria relevante explorar de forma aprofundada o impacto financeiro que as lacunas no conhecimento e na aplicação dos Incoterms podem trazer para as empresas, avaliando os custos decorrentes de erros, responsabilidades assumidas indevidamente e/ou conflitos contratuais.

Estudos futuros poderiam, assim, contribuir para a formulação de estratégias mais eficazes de formação e controlo de risco nas operações de exportação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Coelho, R. A., Espírito Santo, M., Coelho, R. R., & Frade, R. (2017). *Revisão bibliográfica sobre comércio internacional / Bibliographic review about international trade*. In *Atas do III Encontro Científico I2ES*. ISLA Santarém. <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/29241/1/ecI2ES-2017%281%29.pdf>

Davis, J., & Vog, J. (2022). Incoterms® 2020 and the missed opportunities for the next version. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 25(9).

Dias, R., & Rodrigues, W. (Eds.). (2010). *Comércio exterior: Teoria e gestão*. Editora Atlas S.A. <https://pt.scribd.com/document/679294674/425992324-Comercio-Exterior-Teoria-e-Gestao>

de Paula, L. R. (2015). *Evolução do comércio internacional: da antiguidade à globalização — análise do processo de exportação brasileiro através de pesquisa bibliográfica e estudo de caso em empresa multinacional* [Artigo de graduação, Faculdade de Tecnologia de Americana]. Repositório Institucional do Centro Paula Souza.

https://ric.cps.sp.gov.br/bitstream/123456789/176/1/20151S_PAULALuanRobertode_C D2110.pdf

Garland – Empresa de Transportes, Navegação e Logística. (n.d.). O grupo – História. <https://www.garland.pt/pt/o-group/#historia>

ICC Academy. (2020, March 5). Incoterms® 2020 vs 2010: What's changed?. <https://academy.iccwbo.org/incoterms/article/incoterms-2020-vs-2010-whats-changed/>

International Chamber of Commerce. (2020). *Incoterms® 2020: ICC rules for the use of domestic and international trade terms*. ICC Publishing.

International Chamber of Commerce. (2010). *Incoterms® 2010: ICC rules for the use of domestic and international trade terms*. ICC Publishing.

International Chamber of Commerce. (1980). *Incoterms 1980*. ICC Publishing.

ICC - International Chamber of Commerce. (2025, January 8). Incoterms® Rules history - ICC - International Chamber of Commerce. https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-rules-history/?utm_source=chatgpt.com#anchor-incoterms

Instituto Nacional de Estatística. (2024, dezembro 19). Intensidade exportadora (%) por Localização geográfica (NUTS - 2024); Anual. https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contecto=pi&indOcorrCod=0014135&selTab=tab0

Kaskina, R. (2025, abril). A União Europeia e a Organização Mundial do Comércio. Parlamento Europeu. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/161/a-uniao-europeia-e-a-organizacao-mundial-do-comercio>

Kelly, D. (2005). The International Chamber of Commerce. *New Political Economy*, 10(2), 259–271.

Kennemer, J. (2019, December 2). *Incoterms 2020 vs 2010: Changes between the 2020 Incoterms and the 2010 Incoterms*. Cosmo Sourcing. <https://www.cosmosourcing.com/blog/incoterms-2020-vs-2010-changes-between-the-2020-incoterms-and-the-2010-incoterms>

Krugman, P. (2009). Increasing returns in a comparative advantage world. mimeo Princeton University. <https://www.princeton.edu/~pkrugman/deardorff.pdf>

Lopez J. M. & Gama, M. (2010). Comércio exterior competitivo. São Paulo: Aduaneiras.

Marôco, J. (2018). *Análise estatística com o SPSS Statistics* (7ª ed). Pero Pinheiro: Report Number.

Schaefer, Thomas J. (2017). "Incoterms® Use in Buyer-Seller Relationships: a Mixed Methods Study". *Dissertations*. 692. <https://irl.umsl.edu/dissertation/692>

Apêndice I – [Questionário]



Incoterms e as exportações portuguesas. Os exportadores estão aptos para escolher Incoterms?

O presente questionário será parte integrante de uma dissertação de Mestrado, a ser elaborada por uma colaboradora da **Garland Transport Solutions**, e tem como principal objetivo recolher dados que permitam analisar e avaliar os conhecimentos dos colaboradores dos seus clientes, com sede portuguesa, que exportem para os países extracomunitários: Inglaterra, Turquia e Suíça.

Respeitando os princípios éticos associados ao tratamento de dados, as respostas são confidenciais e os dados recolhidos serão utilizados exclusivamente para efeitos de análise e elaboração da dissertação proposta. Sendo assim, ao preencher este questionário, estará a concordar automaticamente com a nossa Política de Privacidade, que se encontra em conformidade com o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD).

A duração estimada para o preenchimento do questionário é de **5 minutos**.

1

Declaro que compreendi e aceito a finalidade da recolha de dados neste inquérito, bem como os direitos que me assistem. *

- Aceito
- Não aceito

Informação sobre o inquirido

2

Género

- Feminino
- Masculino
- Outro

3

Qual é a sua idade?

O valor tem de ser um número

4

Habilitações literárias

- Ensino Básico
- Ensino Secundário
- Licenciatura
- Mestrado
- Doutoramento

5

Em que ano terminou os estudos?

O valor tem de ser um número

6

Qual é/ foi a sua área de estudo?

Introduza a sua resposta

7

Qual é o setor de atividade da sua empresa?

Introduza a sua resposta



8

Em que departamento trabalha? *

- Apoio ao cliente
- Comercial
- Financeiro
- Logístico
- Outro

9

Há quantos anos trabalha na área?

O valor tem de ser um número

10

Tem experiência prática no que diz respeito a contratos comerciais internacionais? *

- Sim
- Não



11

Está familiarizado com a transmissão de custos, riscos e responsabilidades nas trocas comerciais internacionais? *

- Sim
- Não

12

Considera que o responsável pelo pagamento do frete internacional depende do acordo comercial estabelecido entre vendedor e comprador? *

- Sim
- Não

Familiaridade com os Incoterms

13

Está familiarizado com o termo Incoterms? *

- Sim
- Não

Contexto laboral e os Incoterms

14

Identifique o local onde conheceu o termo Incoterms pela primeira vez *

- Na escola / Instituição de Ensino Superior
- No local de trabalho
- Outro

15

Indique o grau de regularidade de utilização dos Incoterms, sendo que 1 significa "Nunca" e 5 significa "Diariamente" *

1

2

3

4

5

16

Indique o seu grau de concordância com as seguintes frases, numa escala de 1 a 5, em que 1 significa "Discordo totalmente" e 5 significa "Concordo totalmente": *

	1	2	3	4	5
Aplico corretamente as noções dos Incoterms	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
O meu trabalho já ficou prejudicado por falta de conhecimento dos Incoterms	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Os meus colegas estão familiarizados com os Incoterms	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Os meus colegas têm dificuldades na correta utilização dos Incoterms	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Os meus clientes estão familiarizados com os Incoterms	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Os meus clientes têm dificuldades na correta utilização dos Incoterms	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A minha empresa já foi financeiramente prejudicada pela carência no domínio dos Incoterms	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A minha empresa preocupa-se com as carências de conhecimento dos colaboradores sobre Incoterms	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A minha empresa investe em formações sobre Incoterms	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Os Incoterms são fundamentais em atividades comerciais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17

Alguma vez teve alguma formação sobre Incoterms? *

- Sim
- Não

Se não está familiarizado com os Incoterms

18

Indique o motivo pelo qual não está familiarizado com Incoterms *

- O meu trabalho não está relacionado com Incoterms
- Nunca tive informações sobre o tema

Se não está familiarizado com os Incoterms

19

Qual o motivo para não ter conhecimento sobre os Incoterms? *

- É relevante para o meu trabalho, mas a minha empresa não investe em formações sobre Incoterms
- É relevante para o meu trabalho, mas não considero importante obter conhecimento sobre o tema
- Não considero relevante para o meu trabalho diário
- Outro

Entendimento dos Incoterms

20

Os Incoterms são válidos: *

- Apenas na União Europeia
- Internacionalmente
- Não sei

21

Os Incoterms definem:

- Local de carregamento da mercadoria
- Local de entrega da mercadoria
- Moeda corrente da venda
- Responsabilidade pelo seguro
- Transferência dos custos
- Transmissão do risco



22

São incoterms marítimos:

- CFR
- CIF
- CIP
- FAS
- FCA
- FOB
- DAP

23

São Incoterms cujo frete até ao ponto de destino ocorre por conta do exportador:

- CFR
- CIF
- CIP
- DAP
- DDP
- EXW
- FCA

24

Qual é o Incoterm que minimiza a responsabilidade do exportador numa venda internacional? *

- DAP
- DDP
- EXW
- FAS
- Não sei

25

Num transporte com condições FOB, se a carga sofrer algum dano antes de ser carregada no navio, a responsabilidade é do: *

- Exportador
- Importador
- Não sei

26

Num transporte CIP, quem paga pelo seguro? *

- Exportador
- Importador
- Não sei

27

Na imagem está representado um determinado transporte, no qual todas as responsabilidades inerentes pertencem ao exportador da mercadoria. Qual é o Incoterm deste transporte? *



- DAP
- DDP
- EXW
- Não sei

Muito obrigada pelo tempo que dedicou ao preenchimento do presente questionário!

A sua ajuda foi fundamental para a elaboração do estudo científico a que nos propusemos.

28

Para que possamos entender melhor a sua disponibilidade em adquirir conhecimento sobre a temática, gostaríamos de saber se estaria interessado em ter uma formação sobre os Incoterms. *

- Sim
- Não