

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ**  
**Manuel Antonio Vieito Deus**



**CURITIBA**  
**2013**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ**  
**SETOR DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS**  
**DEPARTAMENTO DE ECONOMIA RURAL E EXTENSÃO**  
**MBA GESTÃO DO AGRONEGÓCIO**

**MANUEL ANTONIO VIEITO DEUS**

**PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA NO AGRONEGÓCIO**

**TCC – TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO**

**CURITIBA**

**2013**

**MANUEL ANTONIO VIEITO DEUS**

**PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA NO AGRONEGÓCIO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentada como requisito à obtenção do título de especialista, em (Gestão do Agronegócio, do Departamento de Economia Rural e Extensão, coordenado pelo Prof. Dr. João Batista Padilha Jr, da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Vanderlei Moraes Corrêa da Silva.

**CURITIBA**

**2013**



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
SETOR DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS  
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA RURAL E EXTENSÃO  
**CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM MBA GESTÃO DO  
AGRONEGÓCIO**

**PECCA**

## **TERMO DE APROVAÇÃO**

PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO

MANUEL ANTONIO VIEITO DEUS

Este é um Trabalho de Conclusão de Curso - TCC foi apresentado em 07 de Dezembro de 2013 como requisito para a obtenção do título de Especialista em Gestão do Agronegócio do Departamento de Economia Rural. O Manuel Antonio Vieito Deus foi arguido pela Banca Examinadora composta pelos professores abaixo assinados. Após deliberação, a Banca Examinadora considerou o trabalho aprovado.

---

Prof. Dr. Vanderlei Moraes Corrêa da Silva.  
ORIENTADOR

---

Prof. Dr. João Batista Padilha Jr  
COORDENADOR DO CURSO

Dedico este trabalho aos meus pais e  
filhas pela motivação e incentivo no  
desenvolvimento deste trabalho.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço o apoio de meus pais, Manuel Urbano Vieito e Preciosa Deus de Vieito pelo incentivo que sempre dedicaram aos meus estudos ao longo de minha vida e as minhas filhas Ana Carolina e Beatriz por compartilharem com minhas opiniões e projetos.

Se o homem não sabe a que porto se  
dirige, nenhum vento lhe será favorável.  
(Sêneca)

## RESUMO

Deus, Vieito, Manuel Antonio. Título do Trabalho Planejamento da Produção e Logística. 2013. Trabalho de Conclusão de Curso do Curso de Especialização em Gestão do Agronegócio da Universidade Federal do Paraná - UFPR.

Este trabalho tem como foco discorrer e analisar a influencia, no agronegócio, da falta de planejamento, plano de ação, riscos, contingências e a logística da cadeia produtiva do agronegócio, por falta de cultura e investimentos adequados e na hora certa, públicos privados.

O trabalho foi uma pesquisa do material, livros, revistas, trabalhos acadêmicos, boletins, jornais, sites, e palestras, divulgados pelos principais órgãos e instituições responsáveis por elaborar e publicar o que está ocorrendo no universo do agrobusiness.

O trabalho discorre com o propósito de entender como agronegócio se comporta e quais são os seus gargalos com a finalidade de planejarmos o que plantar, como transportar, entendendo desta forma o modo como podemos maximizarmos a operação. O entendimento dos principais problemas de infraestrutura nos propicia minimizar os problemas causados pela falta de infraestrutura e planejamento adequados ao desenvolvimento eficiente do agronegócio.

Concluimos que se o governo, entidades, enfim, todos stakeholders desta cadeia produtiva não trabalharem em conjunto, em um projeto muito bem elaborado e conhecido de todos com plano de investimentos ao longo dos próximos 5 (cinco) anos, alinhados com os recursos necessários, estamos fadados a perder nossa posição, no cenário internacional, de produtor de produtos e serviços agrícolas.

**Palavras-chave:** planejamento. logística. produção. infraestrutura.

## ABSTRACT

This monograph has aims to discourse and analyze the lack of plane, plan of action, risks, contingencies, logistics of supply chain of agribusiness; that happens because of the deficiency of culture and the appropriate investments on the right time.

This work focuses discuss and analyze the influence in agribusiness , the lack of planning , action plan , risks , contingencies and logistics agribusiness production chain , for lack of culture and appropriate investments at the right time , private public.

The paper discusses the purpose of understanding how agribusiness behaves and what are their Bottlenecks in order we plan what to plant , how to transport , understood in this way how can we maximize the operation . The understanding of the major issues in infrastructure provides minimize the problems caused by lack of infrastructure and planning appropriate to the efficient development of agribusiness .

We conclude that if the government authorities , in short , all stakeholders in this supply chain do not work together , in one, aligned with the resources very well designed and known to all with the investment plan over the next five (5 ) year project , we are doomed and lose our position on the international scene , a producer of agricultural products and services .

Key words: planning. logistic. production. infrastruture.

## SUMÁRIO

<b>TERMO DE APROVAÇÃO .....</b>	<b>4</b>
<b>AGRADECIMENTOS .....</b>	<b>6</b>
<b>RESUMO .....</b>	<b>8</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>9</b>
<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
1.1 OBJETIVOS .....	13
1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS .....	14
1.3 O PROBLEMA DA PESQUISA .....	14
1.4 JUSTIFICATIVA .....	16
<b>2 CONTEXTUALIZAÇÃO E SUSTENTAÇÃO TEÓRICA.....</b>	<b>18</b>
2.1 LOGÍSTICA E O MERCADO INTERNACIONAL .....	18
2.2 LOGÍSTICA BRASIL .....	19
2.3 PLANEJAMENTO DE PRODUÇÃO.....	24
<b>3 DADOS E INFORMAÇÕES RELEVANTES PARA ANÁLISE DA QUESTÃO....</b>	<b>25</b>
3.1 INFORMAÇÕES DO MDCI .....	26
3.1.1 Condições do Transporte .....	29
3.1.2 Transporte Rodoviário.....	30
3.1.3 Transporte Ferroviário.....	31
3.1.4 Transporte Hidroviário.....	31
3.1.5 Transporte Marítimo.....	32
3.1.6 Dutovia .....	33
<b>4 RESULTADOS E DISCUSSÕES .....</b>	<b>43</b>
4.1 PANORAMA DO PLANEJAMENTO DE PRODUÇÃO.....	44
4.2 PANORAMA GERAL DOS TRANSPORTES.....	44
4.3 PANORAMA GERAL DOS PORTO BRASILEIROS .....	45
4.4 PANORAMA GERAL DAS FERROVIAS.....	46
4.5 PANORAMA DAS EXPORTAÇÕES (FONTE MDIC) .....	46
4.6 TEMAS MAIS RELEVANTES DOS PROBLEMAS DO AGRONEGÓCIO .....	47
<b>5 PROPOSIÇÃO DE SOLUÇÕES.....</b>	<b>52</b>
5.1 PROPOSTA PARA O PLANEJAMENTO DA PRODUÇÃO .....	53
5.2 PROPOSTA PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE .....	54
<b>6 CONCLUSÃO.....</b>	<b>57</b>
<b>7 REFERÊNCIAS .....</b>	<b>58</b>

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – PRODUÇÃO DO BRASIL 2010 E 2011.....	27
FIGURA 2 – ESTRUTURA MODAL DE CARGA.....	34
FIGURA 3 – NOVAS ROTAS PARA PRODUÇÃO.....	38
FIGURA 4 – MAPA DOS PORTOS.....	39

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – BALANÇA COMERCIAL .....	35
TABELA 2 – ESTIMATIVA DE PRODUÇÃO DE GRÃOS PARA 2020.....	50
TABELA 3 – ESTIMATIVA DE PRODUÇÃO DE CARNES 20.....	50
TABELA 4 – ESTIMATIVA DE INVESTIMENTOS PAC INFRAESTRUTURA.....	51

## 1 INTRODUÇÃO

O Agronegócio no Brasil tem uma fundamental importância na economia do país e representa aproximadamente 22% do PIB em 2011 e 2012. Atualmente o país ocupa notável posição mundial na produção agroindustrial. Provavelmente a participação do agronegócio no PIB em 2013 será mais significativo, afinal é o único segmento que está em crescimento, mesmo com a queda de preços da commodities no mercado internacional. O Brasil é o 1º produtor mundial de café, açúcar e laranja, 1º exportador mundial de carne bovina e de aves ; 1º produtor de cana e açúcar e líder na exportação de açúcar e etanol; 2º produtor mundial de soja.

### **Características e diversidades**

O Brasil tem vocação natural para o agronegócio devido às suas características e diversidades, principalmente encontradas no clima favorável, no solo, na água, no relevo e na luminosidade.

Com seus 8,5 milhões de km<sup>2</sup> o Brasil é o país mais extenso da América do Sul e o quinto do mundo com potencial de expansão de sua capacidade agrícola sem necessidade de agredir o meio ambiente. O Agronegócio é atividade de capital intensivo, exige máquinas e equipamento, insumos caros e sofisticados, crescente emprego tecnológico (agricultura precisão).

### **Condições favoráveis**

O Brasil possui características que facilitam o investimento e fortalecem a atividade no agronegócio, afinal temos, abundância de água uma quantidade razoável de solo disponível para agricultura, acrescente a estes atributos um clima favorável, luminosidade e um bom conhecimento de tecnologia aplicada ao agronegócio.

## **Desafios a serem vencidos**

Os desafios a serem vencidos como o propósito de fortalecermos a participação do Brasil no agronegócio de exportação é primordial investir em projetos de infraestrutura de forma sistematizada e integrada, de trabalhar de modo estratégico com a logística, realizar gestão de projetos e de empreendimentos com técnicas modernas e pensamento de empresa privada, com mão de obra treinada e capacitada para melhorar os processos que fazem da agricultura este segmento particular e importante para a população mundial, da ordem de 7 Bilhões de pessoas no mundo. Seguindo a linha de raciocínio é fundamental não permitir que este segmento fique na mão de poucas empresas grandes de tal sorte a permitir com que o governo faça investimentos integrados entre governo e empresários.

## **Importância do agronegócio para o Brasil**

O agronegócio é de suma importância para o Brasil há algum tempo este segmento vem contribuindo com o PIB (25%) e com a balança comercial, exportações da ordem de 36% e cria aproximadamente 37% de todos os empregos do país. O Brasil tem um potencial de crescimento muito grande, somente 30% das terras brasileiras são utilizadas para agropecuária e aproximadamente 61% do território ainda é coberto por matas originais

### **1.1 OBJETIVOS**

O objetivo deste trabalho de TCC é avaliar e sugerir propostas para a superação dos gargalos de natureza institucional, corporativa, tributária, infraestrutura e operacional que comprometem o desenvolvimento da logística e dos transportes no Brasil, afetando um dos principais setores exportadores, o agronegócio.

O tema da pesquisa é de grande importância, pois o Brasil é atualmente o principal produtor mundial de algumas commodities. Por exemplo, milho, soja,

açúcar e de álcool, entender e propor alternativas de logística e de planejamento de produção são fundamentais para o desenvolvimento do país como uma das principais forças econômicas.

## 1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

O Objetivo específico é ter uma visão dos gargalos e propor melhorias no curto, médio e longo prazo com a finalidade de sensibilizar empresários, governo, acadêmicos que devemos realizar ações imediatas para que o agronegócio não tropece na sua própria pujança e importância para o povo brasileiro.

- Investir em projetos de infraestrutura de forma sistematizada e integrada
- Investir e trabalhar de modo estratégico com a logística
- Gestão de projetos e de empreendimentos com técnicas modernas e pensamento de empresa privada.
- Especialização de mão de obra.
- Não permitir que este segmento fique na mão de poucas empresas grandes.
- Investimentos integrados (governo e Empresários).
- Garantir a continuidade e cronograma dos projetos

## 1.3 O PROBLEMA DA PESQUISA

O Brasil e os agricultores estão preocupados com os problemas de logística que atrapalham o escoamento da produção brasileira. As dificuldades de movimentação da safra recorde de grãos em 2013, que é da ordem de 81 milhões toneladas de soja e uns 73 milhões de toneladas de outros grãos, estão sendo um grande desafio para escoar esta produção até os centros de consumo através dos meios de infraestrutura que dispomos e na atual carência que se encontra em 2013.

Os problemas estruturais de infraestrutura logística têm sido amplamente debatidos, mas a solução ainda está longe de contribuir para o aumento de competitividade da produção agropecuária brasileira. As distâncias são longas, o

transporte hidroviário é precário e os fretes rodoviários e ferroviários são elevados no Brasil, porque a demanda por serviços de logística de transporte é maior do que a oferta.

De acordo com a ABAG, as transportadoras não conseguem atender a demanda crescente e sazonal do agronegócio, entre outros motivos, devido à insuficiência da malha ferroviária e rodoviária e da qualidade precária das vias.

A proposta deste trabalho é analisar os problemas e entraves de logística e sugerir novas alternativas de serviços de logísticas para a produção do agronegócio ser mais competitivas no mercado Nacional e Internacional.

O planejamento e a logística como instrumento de eficácia e eficiência na cadeia de valor do agronegócio apoiando a tomada de decisões de todos os participantes desta cadeia.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Produto Interno Bruto (PIB) do agronegócio fechou 2012 em recessão, registrou queda de 2,3%. No último trimestre do ano, a situação do setor se aprofundou ainda mais, o segmento encolheu 5,2%. Na comparação com o último trimestre de 2011, o tombo foi de 7,5%. Parte dessa queda pode ser explicada pela redução dos preços das commodities (produtos básicos com cotação internacional), que perderam força em 2012 e, em alguns casos, encolheram.

O agronegócio do país vive em oscilação devido aos problemas estruturantes do país, não é preciso intervenção internacional, nós mesmos quebramos aquilo que somos bons e com grande importância para a economia poderá voltar a ter maior importância na economia brasileira no próximo ano, após o fraco desempenho de 2012 resultante da escalada de custos por quebras de safras em países produtores chaves, incluindo o próprio Brasil.

Mas problemas estruturais continuarão limitando no médio prazo um crescimento maior do setor, que responde por quase um terço do Produto Interno Bruto (PIB) do país.

#### 1.4 JUSTIFICATIVA

A realização deste trabalho é justificada pela necessidade das empresas de agronegócio possuírem problemas com a logística todos os anos e a média que as safras ficam mais produtivas, maiores são as dificuldades de escoarmos a produção tornando o custo operacional maior e por consequência a lucratividade menor.

Não importa o que representantes do governo, das mais variadas esferas afirmem já há mais de 10 anos representantes dos produtores vem apresentando relatórios e proposta para o governo e o mercado envolvido com agronegócio, busquem soluções para os problemas que estamos passando neste ano de 2013, já são problemas anunciados há muito tempo e de conhecimento de todos que este estrangulamento iria ocorrer, só faltava definir a data, já está anunciada, ano de 2013.

Para cada cadeia de valor a ser exportada temos dificuldades comuns e particulares, exclusivas de cada cadeia para perdermos negócios, cancelamentos de pedidos, bem como aumentar os custos operacionais para escoar a produção tanto internamente, bem como, externamente.

O Brasil possui uma boa representatividade no agronegócio representa mais de 22% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, que representa a soma de todas as riquezas produzidas no País.

Os números são positivos para as exportações. Principal comprador comercial do Brasil, a China importa US\$ 388,8 milhões em produtos agrícolas brasileiros ou 8% no total exportado pelo setor. Em seguida, aparecem os Estados Unidos, que importam do agronegócio nacional pouco menos que os chineses.

Os produtos exportados de maior destaque são: carnes (US\$ 1,14 bilhão); produtos florestais (US\$ 702 milhões); complexo soja - grão, farelo e óleo (US\$ 685 milhões); café (US\$ 605 milhões) e o complexo sucroalcooleiro - álcool e açúcar

(US\$ 372 milhões). A mandioca, feijão e a laranja também estão entre os principais produtos agrícolas do Brasil. Já o trigo é principal produto agrícola que o Brasil importa.

As Projeções mostram que, até 2022, a produção de grãos aumentará 22%, sendo a soja o produto principal, com média de 2,3% ao ano. A carne de frango poderá crescer 4,2% e deve liderar o ranking. O trigo, milho, carnes bovinas e suínas também aparecem nos resultados das preliminares como produtos que vão puxar esse crescimento.

Um dos principais desafios das empresas é o planejamento da produção e o da logística, desde o início das atividades até a venda do produto acabado para o consumidor final, seja nacional ou internacional. Tendo em vista que o Brasil possui um déficit de infraestrutura de logística para escoar a produção do agrobusiness de modo eficiente e eficaz.

Os consumidores, nacionais e internacionais demandam flexibilidade crescente, disponibilidade e segurança da mercadoria procurada, tudo ao menor custo final. Desta forma, a demanda pela utilização de operadores logísticos tem aumentado, principalmente, devido à complexidade operacional e à sofisticação tecnológica.

O conceito de logística já não diz respeito exclusivamente às cadeias de distribuição, mas sim a um processo estratégico de planejamento e técnicas de controle de estoques e fluxos de como as reestruturações organizacionais e os controles de custos baseados em segmentos específicos de atividades. As preocupações passaram a ser relacionadas principalmente com tempo e qualidade.

Os desafios voltaram-se para a integração interna, acompanhada de esforços em terceirização e difusão das tecnologias de informação.

A produção de conhecimento em tempo adequado e com confiabilidade visa reduzir incertezas e apresentar soluções propiciando uma atuação mais eficiente e efetiva da gestão por resultados da organização.

A Inteligência Competitiva é um instrumento importante na melhoria da competitividade, pois fornece aos executivos “informação consolidada” para a tomada de decisão, com base em um programa sistemático de coleta e análise sobre as atividades dos departamentos da empresa e de seus concorrentes, ou seja, a visão interna e a externa da organização.

## **2 CONTEXTUALIZAÇÃO E SUSTENTAÇÃO TEÓRICA**

A maioria dos países não conseguem produzir tudo o que sua população precisa, em termos de alimentação, sendo assim recorrem há o comércio entre os diversos países para tentar equalizar as necessidades de consumo da população.

O Brasil apresenta a seguinte evolução no segmento do agrobusiness, há cinquenta (50) anos éramos importador, vinte anos (20) vendedores e hoje somos um fornecedor disputado. O Brasil é um dos poucos países no mundo que tem condições de aumentar a produção de alimentos.

Os países tendem a se especializar na produção daqueles produtos que conseguem produzir de forma mais eficiente, ou seja, com um custo de produção menor, dados seus recursos naturais, mão-de-obra e seu capital, para assim exportar o excedente desses produtos. Da mesma forma, os países tendem a importar os produtos que não conseguem produzir de forma eficiente, pois fica mais oneroso produzir estes produtos. Este é o princípio das vantagens comparativas, enunciado por David Ricardo em 1817 no seu livro *On the Principles of Political Economy and Taxation* (BISCHOFF, 2008).

### **2.1 LOGISITCA E O MERCADO INTERNACIONAL**

Segundo Fleury (2005), um dos principais efeitos do processo de globalização que vem afetando a grande maioria das nações é o aumento do comércio internacional, que nos últimos vinte anos vem crescendo a uma taxa superior ao do PIB mundial. Entre 1995 e 2003, a taxa média de crescimento do

comércio internacional foi o dobro da taxa de crescimento do PIB mundial, ou seja, enquanto o PIB cresceu a uma taxa de 2,7% ao ano, o comércio cresceu a uma taxa de 5,4%.

Bowersox e Closs (2001) afirmam que um eficiente sistema logístico, tão importante para as operações dentro de um país, é absolutamente necessário nas atividades de produção e marketing em nível global. A logística dentro do país concentra-se em serviço de valor agregado num ambiente relativamente controlado. A logística globalizada deve atender a todos os requisitos do país, e ainda fazer face às crescentes incertezas ligadas à distância, à demanda, à diversidade e à documentação das operações. Os desafios enfrentados pelos sistemas logísticos globalizados variam muito de região para região. Conforme Batalha et al (1997), o estado assume o papel de provedor da infraestrutura logística, sendo assim, responsável por um componente relevante dos custos das empresas. Em um contexto de comércio internacional, essa infraestrutura é especialmente relevante porque determina os custos com que as mercadorias de um país chegam ao mercado externo. Um sistema logístico mais eficiente pode, portanto, reduzir os custos das mercadorias que um país coloca no mercado internacional. Em outras palavras, o sistema logístico é um fator de competitividade no mercado internacional, substituindo estratégias tradicionais e repletas de consequências negativas, como desvalorização cambial.

## 2.2 LOGÍSTICA BRASIL

A infraestrutura logística no Brasil encontra-se pouco desenvolvida, as empresas estão começando agora a integrar as suas atividades logísticas. Esse panorama é fruto da política econômica adotada pelo governo brasileiro ao longo de décadas. A política adotada favoreceu o desenvolvimento interno em detrimento do avanço internacional. A infraestrutura logística, principalmente o transporte, foi desenvolvida pelo governo, em um padrão estatal, para contemplar a integração do mercado interno, sem preocupação com custos, qualidade e produtividade (FREITAS, 2003).

Complementa Freitas (2003) dizendo que após o início da década de 80, a infraestrutura logística brasileira sofreu um processo de estagnação e degradação, atenuada nos meados dos anos 90. Embora o Brasil já tenha aumentado a competitividade das suas unidades produtivas, seu posicionamento no mercado internacional está comprometido em função dos elevados custos logístico.

De acordo com Fleury (2005), o aumento explosivo das exportações entre 1999 e 2003 teve vários impactos positivos, ao mesmo tempo em que revelou uma série de fragilidades logísticas do país. Dentre os aspectos positivos destaca-se o aumento da participação do Brasil nas exportações mundiais, que saltou de 0,86% para 1,03%, o crescimento da participação das exportações no PIB nacional, que pulou de 7% para 13%, e o aumento das reservas cambiais do país. A fragilidade foi representada pela falta de infraestrutura logística no país.

As condições precárias das rodovias, pela baixa eficiência e falta de capacidade das ferrovias, pela desorganização e excesso de burocracia dos portos, tiveram como resultado o aumento das filas de caminhões nos principais portos, longas esperas de navios para a atracação, o não cumprimento dos prazos de entrega ao exterior, tudo isto resultando no aumento dos custos e redução da competitividade dos produtos brasileiros no exterior (FLEURY, 2005).

Em função desse crescimento nas exportações, o setor agroindustrial brasileiro tornou-se peça fundamental para a economia do país e exige profundas mudanças nas empresas, especialmente no ambiente de negócios que atuam, demandando infraestrutura, políticas públicas e competências cada vez mais adequadas ao momento do “mercado”. O surto de investimentos em infraestrutura é uma boa notícia, mas será insuficiente para eliminar o risco de gargalos nos próximos anos, se o Governo Federal não for mais eficiente na execução de seu programa e mais ágil na análise dos efeitos ambientais dos projetos - tanto públicos quanto privados. Assim sendo, o principal gargalo, neste momento, é o próprio governo. (LOURENÇO, 2008, p. 01).

A grande dúvida é que se o Brasil mantiver um crescimento do PIB na ordem de 5% a 6% para os próximos dois anos, quando passado os efeitos da crise

financeira Mundial, e o País voltar a crescer no mesmo ritmo de anos anteriores a crise, não terá como escoar a produção nacional de forma competitiva: o apagão logístico. Quando se fala de sistema logístico, é importante que este seja harmonioso, ou seja, que todos os Estados tenham boa infraestrutura, afinal precisa-se colocar produtos de Norte a Sul. (MENCHIK, 2004).

As condições precárias das rodovias, pela baixa eficiência e falta de capacidade das ferrovias, pela desorganização e excesso de burocracia dos portos, tiveram como resultado o aumento das filas de caminhões nos principais portos, longas esperas de navios para a atracação, o não cumprimento dos prazos de entrega ao exterior, tudo isto resultando no aumento dos custos e redução da competitividade dos produtos brasileiros no exterior (FLEURY, 2005).

Em função desse crescimento nas exportações, o setor agroindustrial brasileiro tornou-se peça fundamental para a economia do país e exige profundas mudanças nas empresas, especialmente no ambiente de negócios que atuam, demandando infraestrutura, políticas públicas e competências cada vez mais adequadas ao momento do “mercado”. O surto de investimentos em infraestrutura é uma boa notícia, mas será insuficiente para eliminar o risco de gargalos nos próximos anos, se o Governo Federal não for mais eficiente na execução de seu programa e mais ágil na análise dos efeitos ambientais dos projetos - tanto públicos quanto privados. Assim sendo, o principal gargalo, neste momento, é o próprio governo. (LOURENÇO, 2008, p. 01).

O conceito de logística integrada que significou considerar como elementos de um sistema todas as atividades de movimentação e armazenagem que facilitam o fluxo de produtos, desde o período de aquisição dos materiais até o ponto de consumo final; assim como os fluxos de informações que gerem os produtos em movimento. As novas tecnologias têm permitido um maior nível de automatização, integrando as atividades de concepção, produção, gerenciamento e comercialização, proporcionando às organizações uma maior produtividade e flexibilidade às mudanças. (VIEIRA NETO, 2004).

Esse retrato da infraestrutura brasileira de transportes vem sendo a principal barreira para a expansão do uso de modais mais limpos, como o ferroviário, o hidroviário e a cabotagem. Embora o ferroviário esteja entre os menos poluentes e seja um dos mais eficientes para cobrir longas distâncias, o Brasil possui apenas 29 mil km de trilhos, concentrados em São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul (Fleury & Hijjar, 2008). A malha brasileira é oito vezes menor do que a dos Estados Unidos e, dentre os BRICS, só é maior do que a sul-africana, país cuja área territorial é sete vezes menor do que a do Brasil (CIA, 2011). Dos 29 mil km, apenas 10 mil km estão efetivamente sendo utilizados.

Os embarcadores nacionais sofrem também com falta de vagões, dificuldades no transbordo e baixa velocidade próximo aos grandes centros, além de problemas de regulação, que dificultam a passagem da carga entre ferrovias operadas por concessionárias diferentes (ILOS, 2010b).

Em função desse crescimento nas exportações, o setor agroindustrial brasileiro tornou-se peça fundamental para a economia do país e exige profundas mudanças nas empresas, especialmente no ambiente de negócios que atuam, demandando infraestrutura, políticas públicas e competências cada vez mais adequadas ao momento do “mercado”. O surto de investimentos em infraestrutura é uma boa notícia, mas será insuficiente para eliminar o risco de gargalos nos próximos anos, se o Governo Federal não for mais eficiente na execução de seu programa e mais ágil na análise dos efeitos ambientais dos projetos - tanto públicos quanto privados. Assim sendo, o principal gargalo, neste momento, é o próprio governo. (LOURENÇO, 2008, p. 01).

O gargalo logístico envolve praticamente toda a infraestrutura de transporte do país. As Ferrovias, embora tenham recebido investimentos com a privatização, ainda estão longe de suprir a demanda do setor de agronegócio e se consolidar como uma alternativa viável ao transporte rodoviário. Ao mesmo tempo, deixa-se de fazer uso de canais de transporte de grande potencial: 42 mil quilômetros de hidrovias, em que apenas 10 mil quilômetros são efetivamente utilizados (Lourenço, 2008).

Segundo Lourenço (2008), outro canal com grande potencial no Brasil é o transporte de cabotagem. O autor destaca que embora a privatização tenha contribuído para a modernização dos portos, o excesso de mão-de-obra ainda mantém os padrões de produtividade baixos.

Os altos custos logísticos enfrentados pelo agronegócio têm contribuído para um paradoxo. Por um lado, temos condições naturais favoráveis, produtores capazes e padrão tecnológico de vanguarda. Por outro, endividamento endêmico, “abortamento” da produção, falta de competitividade “da porteira para fora” e pobreza no campo. Esse cenário faz com que o país perca competitividade, mercados potenciais, empregos e renda. Como um país com tantos problemas na parte de infraestrutura de transporte que elevam muito o “custo Brasil” pode cogitar gastar dezenas de bilhões de reais na construção de um trem-bala? Se o país almeja alcançar a rota do crescimento sustentável, é preciso que se tenha um planejamento estratégico para investimentos em infraestrutura e para atrair e/ou não impedir a participação do capital privado, especialmente pelas restrições no orçamento público. (Economia & Tecnologia - Ano 07, Vol. 24 - Janeiro/Março de 2011) Luiz Antônio Fayet Luciano Nakabashi\*\*

... o conjunto de todas as operações e transações envolvidas desde a fabricação dos insumos agropecuários, das operações de produção nas unidades agropecuárias, até o processamento e distribuição e consumo dos produtos agropecuários in natura ou industrializados(RUFINO, 1999).

Em tempos de crise no campo, com o aumento do custo de produção e margens apertadas, os especialistas acreditam que a logística é o único elo da cadeia produtiva onde ainda é possível reduzir despesas. Mário Stamm, coordenador da Câmara de Logística da Federação das Indústrias do Paraná (Fiep), está entre os que defendem essa tese. Ele acredita que os custos passíveis de redução estão na administração da propriedade e na armazenagem, mas, principalmente, em uma nova opção de transporte, o ferroviário. Stamm destaca que “a agricultura é a base estratégica da economia do estado e por isso precisa estar cada vez mais competitiva”. Porém, não é o que acontece, explica o coordenador da Fiep, ao citar de exemplo a produção de soja, transportada quase que

exclusivamente de caminhão. “Um frete entre Cascavel e Paranaguá, a US\$ 34 por tonelada, incluindo o pedágio, significa que o custo do transporte é igual a 15% do valor do produto, cotado a US\$230 FOB/tonelada (mercadoria entregue no porto).”

Na avaliação de Stamm, um preço muito alto para o escoamento de uma commodity, produto primário e sem valor agregado. Para Carlos Augusto Albuquerque, assessor da Federação da Agricultura do Paraná (Faep), entidade que representa os produtores rurais, a infraestrutura é boa, tem base, mas não funciona bem. “Nosso frete é mais caro por causa do pedágio, e ainda assim temos estradas em situação precária”, diz Albuquerque, que aponta o Porto de Paranaguá como local onde os gargalos rodoviários e ferroviários se potencializam. Em referência às filas em direção a Paranaguá, ele avalia que o frete de caminhão é caro e puxa junto o preço do transporte ferroviário porque o porto é ineficiente.

Na análise de Nelson Costa, superintendente adjunto da Organização das Cooperativas (Ocepar), “a logística é um fator que limita a atração de novos investimentos no agronegócio e retarda o crescimento”. Ele entende que o estado tem uma estrutura de armazenagem interessante, mas peca no momento de escoar a produção.

### 2.3 PLANEJAMENTO DE PRODUÇÃO

Segundo Vilckas (2004), o planejamento e a implementação através de um plano de ação, melhoram as condições de produção, lembrando que o agronegócio está sujeito a uma série oscilações de parâmetros, sazonalidades e dependência de recursos naturais, somente planejando podemos determinar o preço, as demandas do mercado, a validade do produto e o tempo de maturação do produto e do mercado, as expectativas das demandas devem ser atendidas.

De acordo com a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) a utilização de ferramentas gerenciais pelos produtores ainda é reduzida, mas que estes, têm percebido que só os conhecimentos técnicos de produção/criação,

embora fundamentais, não bastam, e estão reconhecendo a importância da administração, em especial a do planejamento, em suas atividades.

Os benefícios da administração para o desempenho econômico das propriedades rurais são muitos e significativos, as questões a serem respondidas devem seguir estes questionamentos: O que produzir? Como produzir? Quanto produzir? Como armazenar? Como comercializar? Como se desenvolvera a Logística? Impostos? Custos? Lucro?

### **3 DADOS E INFORMAÇÕES RELEVANTES PARA ANÁLISE DA QUESTÃO**

Segundo dados do governo no agronegócio o Brasil tem um crescimento de 3,6% ao ano e o agronegócio representa mais ou menos 22% do PIB, depende das condições econômicas. Para cada 1% de crescimento de commodities temos um problema considerável no transporte para escoamento da produção nacional.

Os principais parceiros comerciais são a China importando algo em torno de US\$400 milhões em produtos agrícolas brasileiros ou 8% do total exportado do setor. Em seguida o Estados Unidos, que importam em torno de US\$350 milhões.

Os produtos exportados de maior destaque são: carnes (US\$ 1,14 bilhão); produtos florestais (US\$ 702 milhões); complexo soja - grão, farelo e óleo (US\$ 685 milhões); café (US\$ 605 milhões) e o complexo sucroalcooleiro - álcool e açúcar (US\$ 372 milhões). A mandioca, feijão e a laranja também estão entre os principais produtos agrícolas do Brasil. Já o trigo é o principal produto agrícola que o Brasil importa.

Projeções mostram que, até 2022, a produção de grãos aumentará 22%, sendo a soja o produto principal, com média de 2,3% ao ano. A carne de frango poderá crescer 4,2% e deve liderar o ranking. O trigo, milho, carnes bovinas e suínas também aparecem nos resultados das preliminares como produtos que vão puxar esse crescimento.

Não apenas o solo fértil, a disponibilidade de água em abundância, a biodiversidade e trabalhadores qualificados impulsionam o agronegócio. Contribuem também o aumento do preço das commodities nos mercados interno e externo nos últimos anos.

Além disso, por meio do Plano Safra, o governo oferece crédito a juros abaixo do mercado e incentivos. Isso contribuiu para a aquisição de modernos equipamentos agrícolas que garantem os sucessivos recordes de produção de grãos. O crédito ajuda ainda projetos de sustentabilidade, como o de recuperação de pastagens degradadas.

### 3.1 INFORMAÇÕES DO MDCI

Nas exportações, comparadas as médias até a 3ª semana de agosto/2013 (US\$ 955,2 milhões) com a de agosto/2012 (US\$ 973,1 milhões), houve retração de 1,8%, em razão da queda das exportações de produtos manufaturados (-6,3%, de US\$ 355,7 milhões para US\$ 333,3 milhões, em razão de aviões, óleos combustíveis, motores e geradores, bombas e compressores, medicamentos, autopeças, óxidos e hidróxidos de alumínio e pneumáticos) e semimanufaturados (-5,4%, de US\$ 130,7 milhões para US\$ 123,7 milhões, pelas quedas de ouro em forma semimanufaturada, alumínio em bruto, borracha sintética/artificial, ferro-ligas, óleo de soja em bruto, ferro fundido e semimanufaturados de ferro/aço). Por outro lado, cresceram as vendas de produtos básicos (+1,2%, de US\$ 469,1 milhões para US\$ 474,6 milhões, por conta, principalmente, de minério de cobre, soja em grão, bovinos vivos e carne de frango, bovina e suína). Relativamente a julho/2013, a média diária das exportações cresceu 5,6% (de US\$ 904,7 milhões para US\$ 955,2 milhões), devido ao crescimento de produtos semimanufaturados (+18,4%, de US\$ 104,5 milhões para US\$ 123,7 milhões) e básicos (+9,3%, de US\$ 434,1 milhões para US\$ 474,6 milhões), enquanto decresceram as exportações de manufaturados (-3,4%, de US\$ 344,8 milhões para US\$ 333,3 milhões).

Nas importações, a média diária até a 3ª semana de agosto/2013, de US\$ 933,6 milhões, ficou 12,1% acima da média de agosto/2012 (US\$ 833,0 milhões) e

5,4% inferior a julho/2013 (US\$ 987,1 milhões). No comparativo com agosto/2012, aumentaram os gastos, principalmente, com combustíveis e lubrificantes (+53,7%), farmacêuticos (+33,4%), instrumentos de ótica e precisão (+23,5%), cobre e suas obras (+23,1%), cereais e produtos de moagem (+16,5%) e equipamentos mecânicos (+12,9%). Em relação a julho/2013, houve queda, principalmente, nos seguintes produtos: combustíveis e lubrificantes (-42,2%), siderúrgicos (-1,7%) e aparelhos eletroeletrônicos (-1,6%).

FIGURA 1 – PRODUÇÃO DO BRASIL ENTRE 2010 E 2012



FONTE: MAPA

A balança comercial brasileira vem registrando resultados bem fracos , segundo o governo, em função dos efeitos da crise internacional sobre as exportações. Mas as vendas externas do agronegócio são exceção à regra.

Produtos industrializados como o petróleo e de produtos industrializados está em derrocada, a pauta de exportações dos produtos agrícolas está em franca ascensão. Em janeiro, quando a balança global teve o maior déficit da história, de US\$ 4,035 bilhões, a agrícola sustentou superávit de US\$ 5,12 bilhões.

As vendas do setor, que subiram 14,7%, representaram 41,2% das exportações do País. Com poucas exceções, o comércio dos produtos cresceu na casa de dois dígitos e de até três dígitos. Mas, na avaliação de exportadores, o País tem o desafio de equilibrar as vendas externas de industrializados para não depender só das commodities. Para isso, é necessário investir em barateamento do custo de produção, na qualificação de mão de obra e em infraestrutura de transporte. O último item é reivindicação também do agronegócio.

De acordo com dados do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), em janeiro, as vendas do milho, que liderou o crescimento das exportações agrícolas, aumentaram 327,5%, e as do álcool registraram elevação de 216,3% frente ao mesmo mês do ano passado. As exportações de açúcar aumentaram 48,4%, e as de carne bovina, 29,2%.

O complexo soja (farelo, óleo e grãos), que no ano passado vendeu bem, foi um dos itens a registrar queda em janeiro deste ano. As exportações passaram de US\$ 953 milhões para US\$ 373 milhões, recuando 60,9%. O setor produtivo alega que em 2012 a quebra de safra nos Estados Unidos e a demanda aquecida ajudaram a alavancar os preços e as vendas. Em 2013, as cifras não devem ser tão elevadas, mas há expectativa de um bom desempenho.

Segundo projeção da Associação Brasileira de Comércio Exterior (AEB), este ano as exportações da soja em grão devem ficar em US\$ 22 bilhões, com crescimento de 25% ante 2012. Para o vice-presidente da entidade, Fábio Martins Faria, o agronegócio "sem dúvida é uma vocação" do Brasil.

"Temos terras agricultáveis e tecnologia com ganho de produtividade muito grande. O ruim é não termos a mesma eficiência na exportação de produtos industrializados", afirma ele, que defende investimentos em infraestrutura a fim de garantir competitividade. Ele reivindica ainda melhoria na qualificação da mão de obra, barateamento de insumos e redução da carga tributária para alavancar as exportações da indústria brasileira. "A gente está ficando para trás. Não está conseguindo virar essa página. Os países asiáticos e o México, por exemplo, têm um desempenho melhor", afirma.

Na avaliação de Faria, os resultados de investimentos anunciados pelo governo federal em rodovias, ferrovias e portos serão demorados. "Será um lapso de tempo muito elevado", diz. Faria afirma que o agronegócio também se beneficiaria de uma infraestrutura de transportes mais moderna e eficiente, já que atualmente o escoamento da produção é o seu principal gargalo. "A logística de escoamento da soja, do milho, ainda depende do caminhão. O custo do transporte interno é muito elevado", diz.

O presidente da Associação Nacional dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil), Glauber Silveira, concorda que a infraestrutura de transporte para a produção agrícola deixa a desejar. "Se houvesse mais eficiência, a gente conseguiria contribuir muito mais [para as exportações brasileiras]", comenta.

Ele dá o exemplo da soja, despachada de caminhão de Sorriso (MT) para o Porto de Paranaguá (PR), que fica há 2 mil quilômetros. "Por causa das dificuldades, do estado ruim das rodovias, o frete acaba saindo caro, a R\$ 290 a tonelada". Para se ter uma ideia, a projeção de safra da Aprosoja Brasil para 2013 é de 89 milhões de toneladas, das quais 70% devem ser exportadas.

Mesmo ainda não tendo solucionado os entraves, o governo aposta nas commodities do agronegócio para manter a balança superavitária em tempos de crise econômica. Na sexta-feira, ao comentar o déficit de US\$ 1,27 bilhão da balança global em fevereiro, a secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Tatiana Prazeres, afirmou que a colheita das safras de soja e milho a partir de abril contribuirá para reverter os resultados negativos até agora. "A soja em 2012 respondeu por 7% de tudo que o Brasil exportou", disse.

### 3.1.1 Condições do Transporte

O transporte é um dos pilares mais significativos para discutirmos a logística. Os modais utilizados no Brasil são os mesmos utilizados no mundo, é que nos

priorizamos o transporte rodoviário em relação ao marítimo, ferroviário, dutoviário, aéreo. A Matriz de modais em uso no Brasil devem ser alteradas com o propósito de obtermos mais eficiência e eficácia na logística e gestão da produção do agrobusiness.

### 3.1.2 Transporte Rodoviário

Denomina-se transporte rodoviário o que é realizado sobre rodas nas rodovias e estradas pelo território brasileiro. Este é o modal mais utilizado no Brasil, porem padece de alguns problemas crônicos para o escoamento das mercadorias aos grandes centros de distribuição interno e internacional o que vem causando uma redução significativa da lucratividade no agronegócio, por exemplo, fretes caros, custo alto de manutenção, combustíveis, etc.

#### Característica do Transporte Rodoviário

- Possui a maior representatividade entre os modais existentes;
- Adequado para curtas e médias distâncias;
- Baixo custo inicial de implantação;
- Alto custo de manutenção;
- Muito poluente com forte impacto ambiental;
- Segurança no transporte comprometida devido à existência de roubos de cargas;
- Serviço de entrega porta a porta;
- Maior flexibilidade com grande extensão da malha;
- Transporte com velocidade moderada;
- Os custos se tornam altos para grandes distâncias;
- Tempo de entrega confiável;
- Baixa capacidade de carga com limitação de volume e peso; e
- Integra todos os estados brasileiros.

### 3.1.3 Transporte Ferroviário

É o transporte realizado através do trens transportando cargas, pessoas, as mercadorias transportadas neste modal são de baixo valor agregado e em grandes quantidades, por exemplo, carvão, fertilizantes, derivados de petróleo, produtos agrícolas, etc.

Este modal também carece de investimentos e padronizações em toda malha ferroviária, atualmente possuímos três tipos de bitola, e grande parte está concentrada na região sudeste e sul.

Características do transporte ferroviário de carga no Brasil:

- Grande capacidade de carga;
- Adequado para grandes distâncias;
- Elevada eficiência energética;
- Alto custo de implantação;
- Baixo custo de transporte;
- Baixo custo de manutenção;
- Possui maior segurança em relação ao modal rodoviário, visto que ocorrem poucos acidentes, furtos e roubos.
- Transporte lento devido às suas operações de carga e descarga;
- Baixa flexibilidade com pequena extensão da malha;
- Baixa integração entre os estados; e
- Pouco poluente.

### 3.1.4 Transporte Hidroviário

O Transporte Hidroviário ou aquaviário é o realizado através dos rios navegáveis e com profundidade suficiente para realizarmos um operação com navios. As hidrovias pode ser riso, lagos, lagoas que recebem melhorias e sinalizações tornando a navegação possível e com segurança. As hidrovias são de grande importância permitindo transportar minérios, areia, carvão, grãos, ferro, etc.

Características do transporte hidroviário de carga no Brasil:

- Grande capacidade de carga;
- Baixo custo de transporte;
- Baixo custo de manutenção;
- Baixa flexibilidade;
- Transporte lento;
- Influenciado pelas condições climáticas.
- Baixo custo de implantação quando se analisa uma via de leito natural, mas pode ser elevado se existir necessidade de construção de infraestruturas especiais como: eclusas, barragens, canais, etc.

### 3.1.5 Transporte Marítimo

O Transporte Marítimo é o tipo de transporte aquaviário realizado através do mar podendo transportar mercadorias e pessoas, podendo ser de cabotagem/ costeira ou de navegação de grande curso, internacional entre continentes através dos Oceanos e mares da geografia mundial.

Destaca-se que o transporte marítimo é o principal tipo de transporte nas comercializações internacionais e pode transportar diversos tipos de produtos como veículos, cereais, petróleo, alimentos, minérios, combustíveis, etc.

Características do transporte marítimo de carga no Brasil:

- Grande capacidade de carga;
- Pode transportar cargas de grandes tamanhos;
- Baixo custo de transporte para grandes distâncias;
- Transporta diversos tipos de cargas;
- Flexibilidade superior ao transporte hidroviário;
- Transporte lento; e
- Necessidade de portos/alfândegas.

### 3.1.6 Dutovia

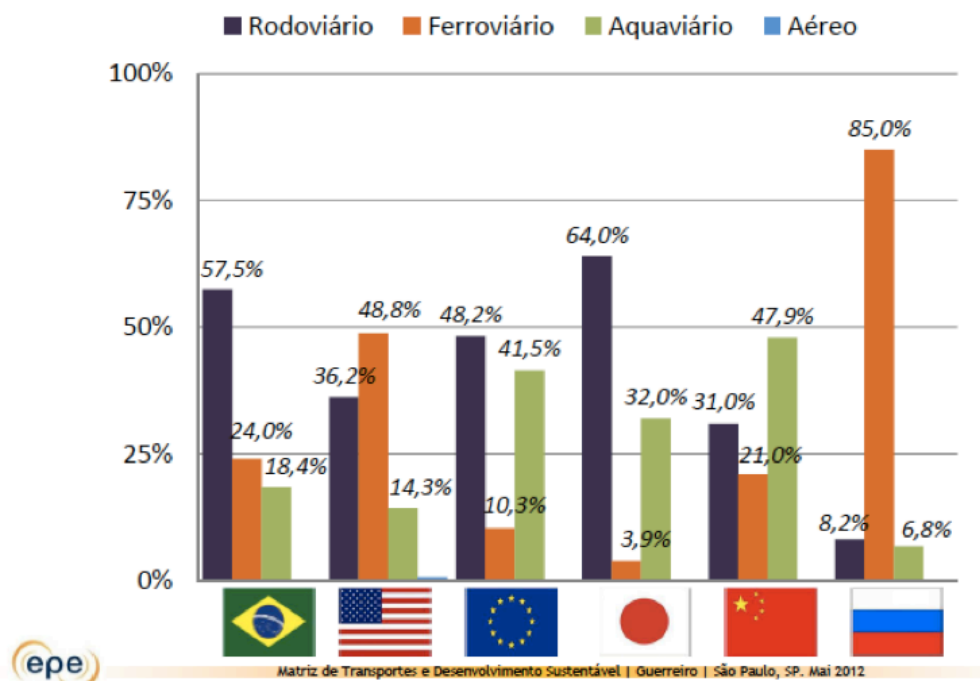
A dutovia está concentrado em poucas empresas e tem pequena participação na matriz logística de transporte, na verdade ainda são discutidas as principais características deste modal, ele 'muito utilizado nos Estados unidos, representando quase 17% da matriz de transportes medida em tkm (tonelada-quilômetro).

A infraestrutura de transporte consiste em vias de acesso, veículos e unidades organizacionais que fornecem serviços de transporta para uso próprio ou para terceiros, sendo que, neste último caso, mediante um taxa ou tarifa de serviço.

O transporte dutoviário define-se como o transporte de granéis, por gravidade ou pressão mecânica, através de dutos adequadamente projetados à finalidade a que se destinam, mas podem transportar líquidos, gás, entre outros.

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) cita um exemplo de vantagem quando se usa o transporte dutoviário: a vazão média de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) em um bombeio recebido nos dutos da Liquigás – companhia de distribuição presente em 23 estados e que abastece 35 milhões de consumidores residenciais – é de 150 toneladas por hora ou 3.600 toneladas por dia. Para transportar a mesma quantidade pelas rodovias, a empresa estima que aproximadamente 144 caminhões a mais estariam em circulação. Resultado: mais chances de congestionamentos e maior risco de acidentes. Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apontam que ele representa apenas 4% da matriz de transportes de cargas no Brasil, à frente apenas do segmento aviário. Na ponta, os líderes são o rodoviário (61,1%), ferroviário (20,7%) e aquaviário (13,6%). “Esses números são resultado de um problema cultural no Brasil quando, na década de 50, o progresso era sinônimo de construir estradas.

FIGURA 2 - ESTRUTURA MODAL DE CARGA (BILHÕES Ton.Km)



FONTE: EPE(2012)

Analisando a FIGURA 2: notamos que o Brasil destaca-se pelo uso do modal de transporte rodoviário, em compensação Estados Unidos tem uso destacado pelo modal ferroviário.

O Brasil deveria aumentar o uso do modal ferroviário e hidroviário e integrar estes modais com os rodoviários de modo a reduzir os custos operacionais de logística o que melhora muito os lucros no agronegócio.

TABELA 1: BALANÇA COMERCIAL

<b>Brasil</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
População	185.564	187.642	189.613	191.481	193.253	194.933	196.526
PIB R\$ bilhões	2.369	2.661	3.032	3.239	3.770	4.143	4.403
Cresc. anual	4,00%	6,10%	5,20%	-0,30%	7,50%	2,70%	0,90%
PIB US\$ Bilhões	1.089	1.367	1.651	1.626	2.144	2.475	2.253
<b>Balança Comercial</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2.010</b>	<b>2.011</b>	<b>2.012</b>
Exportação (US\$ Bilhões)	137,807	160,649	197,942	152,995	201,915	256,04	242,58
Importação (US\$ Bilhões)	91,351	120,617	172,985	127,722	181,768	226,243	223,142
Saldo (US\$ Bilhões)	46,457	40,032	24,958	25,272	20,147	29,796	19,438
<b>Participação Agronegócio</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
US\$ Bilhões	42,727	50	57,714	54,8	63	77,15	79,408

FONTE: MANUEL DEUS (09/2013)

Como podemos notar na Tabela 1 temos um demonstrativo sumarizado da Balança comercial brasileira e a participação da agricultura nestes números, observamos que a contribuição do agronegócio é expressiva e neste ano de 2013 deveremos ter uma participação maior, tendo em vista que o PIB está reduzindo e o agronegócio é o único que está produzindo números positivos quantitativamente e em dólares.

Um aumento quantitativo em qualquer dos itens de exportação já é o suficiente para causar um caos no modelo de gestão de produção e na logística do país, fora todos os transtornos o gasto com este modelo é muito caro faz com que o produtor abaixe muito sua

Para especialista, a recessão na Europa e a questão do abismo fiscal nos Estados Unidos serão fatores cruciais, além da desaceleração da China.

Os recordes na safra 2012/2013 podem não ser suficientes para garantir um bom desempenho do Produto Interno Bruto (PIB) no ano que vem. O valor de produção das principais lavouras (VPP) para 2013 deve atingir o recorde de R\$ 297,93 bilhões, montante 27,4% superior ao estimado para este ano.

Na opinião de Fábio Silveira, economista da RC Consultores, a queda nos preços das commodities e a piora na crise internacional serão os principais motivos para uma estabilidade ou até retração no desempenho do PIB do setor.

"A receita agrícola vai crescer em função do aumento do volume da safra e por conta de bons preços da soja e do milho, mas a queda no preço do café, algodão e açúcar irá penalizar", aponta. A projeção é que a receita alcance R\$ 260 bilhões, alta de 7% em relação à 2012.

Para ele, a recessão na Europa e a questão do abismo fiscal nos Estados Unidos, limitando o seu crescimento, serão fatores cruciais. "A diminuição do crescimento americano irá afetar diretamente a China, que terá retração também em seu PIB. Diante disso, a perspectiva para as exportações é de estabilidade para queda", estima Silveira.

Além disso, a falta de resolução em relação à dívida fiscal dos Estados Unidos já tem diminuído a confiança dos investidores, penalizando o desenvolvimento do país no primeiro semestre de 2013. Com este cenário e o arrefecimento na China, haverá acomodação nos preços das commodities.

Em meio a esta perspectiva, o saldo comercial irá reduzir. Neste ano, a agricultura terá contribuição de US\$ 18 bilhões. "Em 2013, a contribuição será positiva, mas o Brasil não pode ficar esperando que o agronegócio tenha um bom resultado", diz Silveira.

Por outro lado, Edílson Guimarães, secretário interino de Política Agrícola do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, diz que as expectativas para o ano que vem são muito boas. Segundo ele, o crédito rural para a agricultura comercial já teve aumento de 7,5% em julho desde ano até julho do ano que vem, em comparação ao mesmo período do ano anterior, somando R\$ 115,2 bilhões.

"Os produtores estão animados e incentivados com os lucros. Este ano foi ótimo, chegando a 19 milhões de toneladas. Para o ano que vem a Conab [Companhia Nacional de Abastecimento] estima 15 milhões de toneladas, enquanto

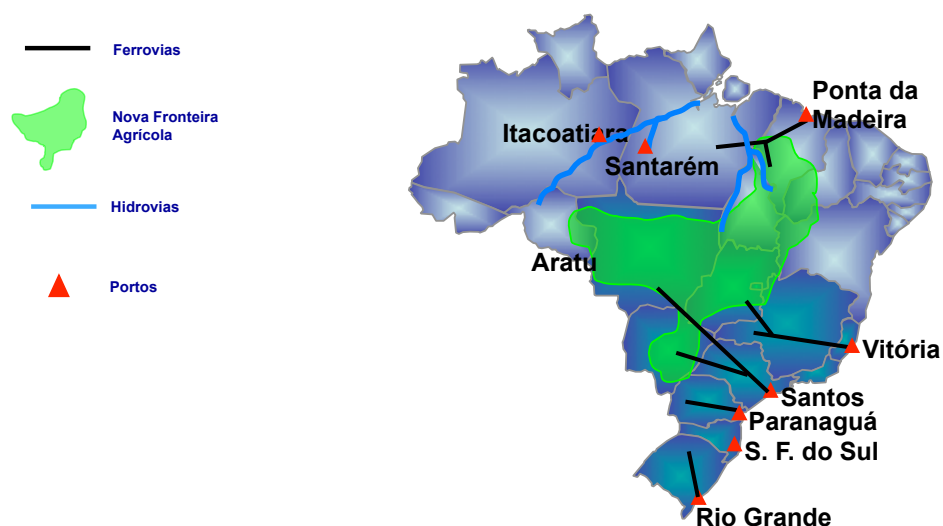
o normal é de 14 milhões. Mas esse número vai depender do mercado internacional", explica Guimarães.

Entre os problemas internos, o analista destaca as deficiências no transporte, carga tributária, que afeta algumas cadeias produtivas, como a de alimentos e a alta taxa de juros. "Nossa taxa de juros em 7,25% é muito se olharmos para o resto do mundo, o que torna alto o custo do financiamento do capital de giro. Em relação à logística, já estão sendo feitos investimentos, mas ainda levarão três anos para as melhorias".

Em relação ao peso do agronegócio no PIB brasileiro, o economista da RC Consultores afirma que a situação está no limite e que chegou a hora da infraestrutura dar sua contribuição. "Se o Brasil tivesse escoação melhor, daria para exportar 20 milhões de toneladas de milho por ano, o que seria excelente para o país", conclui.

Neste contexto, o maior desafio que o país enfrentará será transportar 81 milhões de toneladas de soja, outras 73 milhões de toneladas de milho e mais 28 milhões de toneladas de outros grãos para os centros de consumo e portos de exportação.

FIGURA 3: NOVAS ROTAS DE PRODUÇÃO

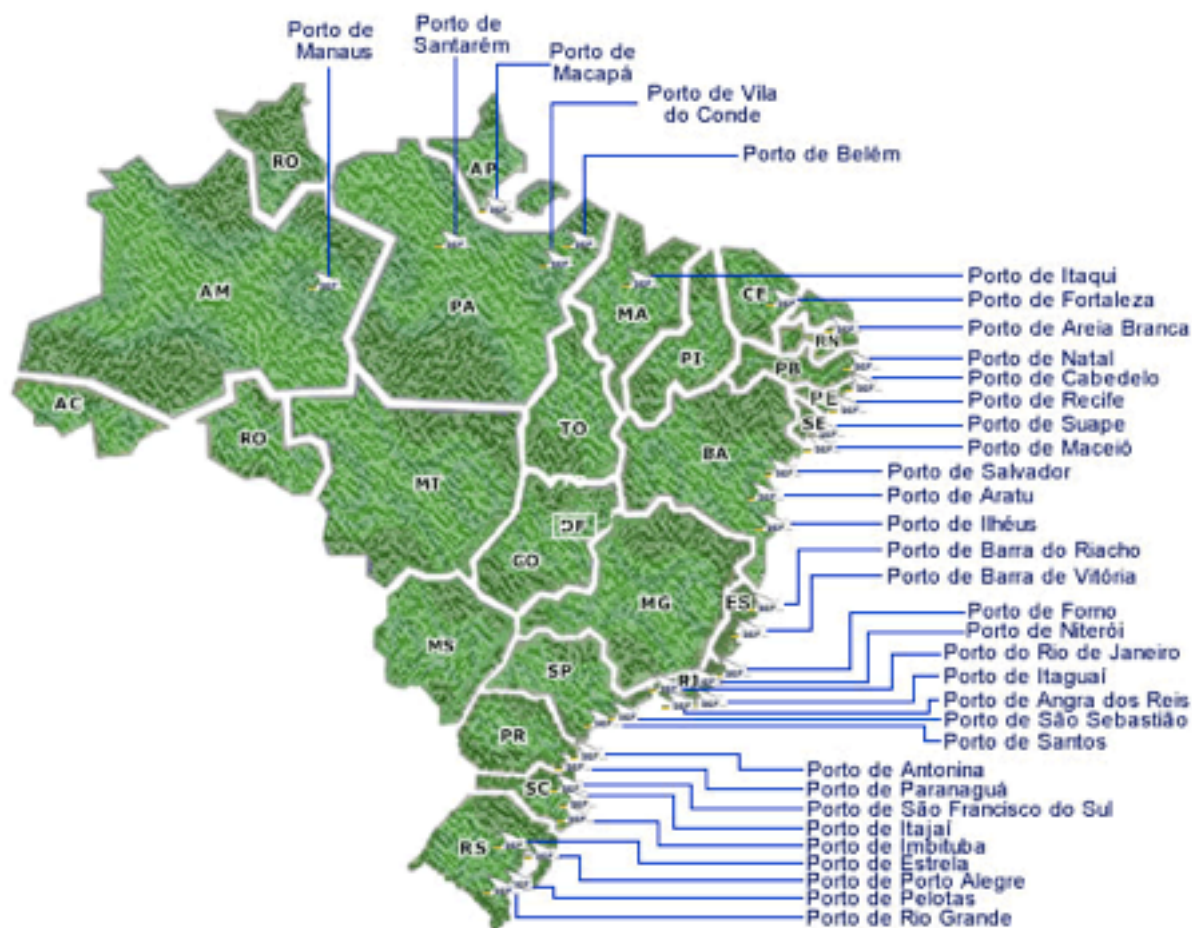


FONTE: MAPA

Com aumento da produção na região Centro Oeste onde Mato Grosso responde por cerca de 50% do crescimento de produção. Este aumento de produção já é suficiente para exigir do Porto de Paranaguá em cinco vezes sua capacidade.

Estes novos centros de produção de alimentos nos obrigarão a desenvolver novas soluções de transporte (Rodoviário, Marítimo, Hidroviário) para escoar a produção.

FIGURA 4: MAPA DOS PORTOS



FONTE MAPA

A distribuição dos produtos exportados pelos brasileiros é a seguinte:

### **Porto de Antonina**

O Porto de Antonina é estratégico para o escoamento da produção dos estados do Sul do Brasil. Situa-se em Antonina, a 77 km de Curitiba, área de vocação portuária por suas características geográficas. É administrado pela APPA (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina), autarquia estadual paranaense; e é formado por dois terminais portuários: Ponta do Félix e o Barão de

Teffé. Esses terminais possuem cais com 360 e 155 metros, respectivamente. São dotados de larga infraestrutura portuária como: armazéns e pátio para contêineres. Seu acesso marítimo dá-se pelo canal da baía de Paranaguá, com 26,3 pés (8,02 m) de profundidade, 5.4 milhas (10 km) de comprimento e 0,06 milhas náuticas de largura.

### **Porto de Paranaguá**

É um dos principais exportadores de produtos agrícolas, com destaque para a soja em grão e o farelo de soja. O Porto de Paranaguá é o sexto maior porto do mundo e o maior porto graneleiro da América Latina. É o maior porto do Brasil em exportação de grãos.

### **Porto de Estrela**

O Porto de Estrela é fundamental para estocagem e escoamento da produção agrícola do Sul do País. É um dos mais importantes no interior do Brasil. Inaugurado em 1977, localiza-se no Vale do Taquari, à margem esquerda do Rio Taquari.

Por hidrovia, está a 142 quilômetros de distância de Porto Alegre. Seu cais de acostagem tem 585 metros de extensão, com seis “berços” (locais onde os navios ancoram), sendo três para operações de embarque e três para desembarque. Sua infraestrutura engloba dois armazéns graneleiros – um para 13.000t e outro para 37.000t. Para carga geral, possui um armazém com extensão de 2.260 metros quadrados. Fonte: Wikipédia e Portal do governo.

### **Porto de São Francisco do Sul**

Em 1921 a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais elaborou um projeto para a construção de instalações portuárias no local do porto e, em seqüência, a União contratou a sua realização com o governo do estado de Santa Catarina. A execução sob responsabilidade do órgão estadual Companhia do Porto de São

Francisco do Sul sofreu vários impedimentos, e em 1955, o estado criou a autarquia Administração do Porto de São Francisco do Sul.

### **Porto de Santa Catarina**

É o principal porto de Santa Catarina, sendo o segundo maior do país em movimentação de contêineres, atuando como porto de exportação, escoando quase toda a produção do Estado. Os principais produtos exportados são madeira, pisos cerâmicos, máquinas, açúcar, papel e fumo, e os principais produtos importados são trigo, produtos químicos, motores, têxteis, papel e pisos cerâmico

### **Porto de Imbituba**

O Porto de Imbituba, localizado no centro sul do litoral de Santa Catarina, é uma importante ligação portuária para o Brasil e demais países do Mercosul. Foi construído em uma enseada aberta ao mar, numa região de águas profundas e de baixo índice de assoreamento, o que permite a navegação de navios de grande porte.

Na movimentação do Porto, entre outros, destaque à importação de fertilizantes, minérios, milho e sal; e nas exportações de congelados, açúcar e contêineres. Está a 286 milhas marítimas do Porto de Santos (SP) e a 322 milhas do Porto de Rio Grande (RS).

### **Porto de Laguna**

O porto pesqueiro de Laguna é abrigado naturalmente entre a lagoa de Santo Antônio dos Anjos da Laguna e o mar, e conta com instalações completas para pesca, armazenamento e transporte.

### **Porto Manaus**

O Porto de Manaus é um porto brasileiro localizado na costa oeste do rio Negro, na zona central da cidade de Manaus. Atende aos estados do Amazonas, Pará, Roraima, Rondônia, Acre e áreas do norte de Mato Grosso. O Porto de Manaus é um dos maiores portos fluviais do Brasil, o maior porto da Amazônia e o terceiro maior porto exportador do país.

### **Porto de Macapá**

O Porto de Santana está localizado no município amapaense de Santana, e serve para o embarque de minério de ferro.

### **Porto de Santarém**

Com margem direita do Rio Tapajós, em Santarém (Pará), as principais cargas embarcadas são as de álcool hidratado, gasolina, veículos, óleo diesel, farinha de mandioca, madeira serrada e refrigerantes.

### **Porto de Santos**

O Porto de Santos concentra mais de 50% do PIB brasileiro, abrange os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, aproximadamente 90% das indústrias paulistas localiza-se em um raio de 200Km do Porto Santista.

Este complexo portuário, exporta açúcar, soja, cargas containerizadas, café, milho, trigo, sal, polpa de frutas cítricas, suco de laranja, papel, automóveis, álcool entre outros.

### **Porto do Rio de Janeiro**

O Porto do Rio de Janeiro atende aos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Bahia e sudoeste de Goiás.

É um dos mais movimentados do país quanto ao valor das mercadorias e à tonelagem transportada, normalmente circulam Minério de Ferro, Manganês, carvão, trigo, gás e petróleo.

### **Porto de Recife**

O Porto de Recife é administrado pelo governo de Pernambuco. Tem sua base operacional centrada na movimentação de granéis sólidos, compreendendo grãos, clínquer (escória usada como tijolos para pavimentação), barrilha (produto químico usado na fabricação de vidro e sabão) e carga geral. Diferencia-se dos demais portos por situar-se num centro urbano e conseguir operar sem interferir na cidade.

Movimenta uma média de 2,2 milhões de toneladas anuais. As principais cargas são açúcar, trigo, milho, malte de cevada, fertilizantes, clínquer e barrilha. As importações são efetuadas da Argentina, países da América do Norte e Europa. As exportações dirigem-se para países da África, América do Norte e Europa.

### **Porto de Vitória**

Complexo Portuário do Espírito Santo é hoje um dos mais importantes do Brasil. Com uma infraestrutura de transporte ferroviário, rodoviário e marítimo a bons níveis, apenas a rodovia necessitando de desenvolvimento e a ferrovia ainda subutilizada, realmente um sistema de transportes intermodal bastante atrativo, bem como competitivo.

## **4 RESULTADOS E DISCUSSÕES**

Os dados levantados junto ao MAPA – Ministério Agricultura, pecuária e Abastecimento entre outros órgãos mencionados neste trabalho nos remete a entender que a falta de planejamento da produção, logística e a carga tributária, custo Brasil, nos impede de crescermos e desenvolvermos e nos tornarmos melhores no segmento agronegócio, nossa principal atividade de exportação o que contribuiria muito para o desenvolvimento interno do povo brasileiro, pois um

aumento favorável na balança comercial nos remete a um desenvolvimento sustentável e perene com possibilidades de investirmos estes recursos em outras áreas muito importantes, por exemplo, educação, saúde, defesa, ciência e tecnologia.

#### 4.1 PANORAMA DO PLANEJAMENTO DE PRODUÇÃO

O planejamento é uma atividade pouco difundida no segmento de agronegócio, muitos acreditam que é importante somente para empresas grandes e para outros segmentos, que não se aplica ao agronegócio e empresas médias e pequenas ou até mesmo familiares, quando na verdade se tivéssemos um planejamento adequado dentro e fora da porteira muitos problemas poderiam ser minimizados, ou talvez, nem existir, dentre eles destacamos os seguintes:

- Planejamento do que plantar, como colher qual será a logística quais as situações de contingência, armazenagem, plano de escoamento no melhor momento com foco no ganhar mais e gastar menos.
- A atividade de planejamento de produção deve ser desenvolvida em três pilares.
  - Eficiência Econômica
  - Equidade distributiva (socialmente sustentável)
  - Prudência Ecológica (Ambiente correto)

#### 4.2 PANORAMA GERAL DOS TRANSPORTES

De modo geral a malha rodoviária Federal não está no melhor estado de conservação. O DNIT tem um mapa das condições das estradas, onde estabelece níveis de criticidade, por exemplo, alto, baixo, e médio, permitindo com que os usuários das rodovias programem horários, paradas, conforme o estado da via em uso. Além disto há uma quantidade excessiva de pedágios para os percursos mais utilizados, envolvendo a gestão federal e estadual.

- Novos projetos integrando hidrovias, rodovias e portos ao complexo rodoviário.
- Melhorar a qualidade da manutenção das estradas.
- Reduzir os impostos para o transporte de cargas oriundas da agroindústria
- Reduzir os pedágios
- Realizar um estudo de priorização das estradas que devem receber investimentos no curto prazo a fim de melhorarmos o escoamento da produção agrícola.

#### 4.3 PANORAMA GERAL DOS PORTOS BRASILEIROS

Segundo o Prof. Carlos Campos, técnico de Planejamento e Pesquisa do Ipea, e Carlos Henrique Rocha, PhD em Economia e professor da Universidade de Brasília.

Confederação Nacional do Transporte, os portos brasileiros estão entre os mais lentos e caros do mundo. Os motivos vão desde a má infraestrutura, os impostos elevados, ao excesso de burocracia e às deficiências no acesso rododiferroviário, não existindo uma integração adequada entre os modais de logística de transporte.

- Falta de investimentos em projetos integrados com o modal ferroviário, rodoviário, aquaviário e dutoviário.
- Falta de bons projetos para melhorar a infraestrutura dos portos.
- Muita corrupção na licitação de projetos.
- Atrasos nos cronogramas
- Falta de investimentos em armazéns para estocagem de produtos
- Falta de estabelecer uma agenda de despachos de mercadorias, integrando o produtor e comprador no processo.
- Carência de recursos públicos
- Deficiências operacionais

- Elevados custos operacionais e sociais
- Qualidade de serviços baixa.
- Problemas na cabotagem
- Vinculação com a Construção Naval
- Tributação
- Dificuldade em importar embarcações

#### 4.4 PANORAMA GERAL DAS FERROVIAS

Este modal de transporte deveria ser melhor estudado pelo governo e empresas privadas objetivando utilizá-lo melhor e maior escala.

- Padronização de bitolas de trilhos
- Integração estratégica entre áreas produtoras de produtos e portos com foco na exportação.
- Revisão dos contratos de concessão.
- Aproveitamentos das linhas inoperantes ou desprezadas
- Melhor integração da malha ferroviárias com os outros modais (rodovias, marítima, dutoviária e aérea).
- Direito de passagem e tráfego mútuo.
- Código do direito dos usuários

#### 4.5 PANORAMA DAS EXPORTAÇÕES (FONTE MDIC)

As exportações brasileiras tiveram o segundo maior valor da série histórica da balança comercial em 2012, com o valor de US\$ 242,6 bilhões, número inferior apenas ao registrado em 2011 (US\$ 256 bilhões), apresentando queda de 5,3%.

O mesmo aconteceu com as importações, que fecharam o ano em US\$ 223,1 bilhões, com retração de 1,4% em relação ao recorde estabelecido em 2011 (US\$ 226,2 bilhões). Com esses resultados, o saldo comercial foi de US\$ 19,4 bilhões e a corrente de comércio, de US\$ 465,7 bilhões.

Em relação aos mercados, uma das novidades de 2012 está relacionada à China que, pela primeira vez na série histórica, terminou o ano como principal origem das importações brasileiras, com aquisições de US\$ 34,2 bilhões, tomando o lugar dos Estados Unidos (US\$ 32,6 bilhões). Na sequência, estão os mercados de Argentina (US\$ 16,4 bilhões), Alemanha (US\$ 14,2 bilhões) e Coreia do Sul (US\$ 9,1 bilhões).

Os principais mercados de destino das exportações brasileiras, em 2012, foram China (US\$ 41,2 bilhões), Estados Unidos (US\$ 26,8 bilhões), Argentina (US\$ 18 bilhões), Países Baixos (US\$ 15 bilhões) e Japão (US\$ 8 bilhões).

Sobre os produtos brasileiros exportados, alcançaram recordes de vendas no ano: farelo de soja (US\$ 6,595 bilhões), milho (US\$ 5,359 bilhões), óleos combustíveis (US\$ 5,038 bilhões), algodão em bruto (US\$ 2,104 bilhões), bombas e compressores (US\$ 1,778 bilhões) e ônibus (US\$ 295 milhões)

#### 4.6 TEMAS MAIS RELEVANTES DOS PROBLEMAS DO AGRONEGÓCIO

No transporte o Brasil tem hoje 1.800 Km de estradas mas apenas 212 mil quilômetros pavimentados. Tem 29.000 km de ferrovias. Possui 13.600 km de hidrovias com um potencial de 50.000 km para uso, porém temos diversos entraves, por exemplo, passagens de níveis e invasão da malha ferroviária concedidas. Temos 46 portos organizados e 120 terminais de uso privativo. Há 31 aeroportos principais e 19.200 Km de dutos, poucas linhas aéreas e poucos containers.

Resultados:

Segundo estudo realizado pelo Laboratório de informação do CEPEA prof. Geraldo Sant'Ana de Camargo Barros e Andréia Adami.

Desde o ano 2000, o agronegócio brasileiro vem ganhando participação no comércio internacional, graças ao aumento contínuo do volume exportado, e também nas exportações totais brasileiras, das quais já representa quase 40%.

Os preços externos tiveram tendência predominante de crescimento do início da série (ano 2000) até meados de 2012. No segundo semestre do ano passado, recuaram, mas voltaram a se recuperar no início de 2013.

Paralelamente, o Real desvalorizou no início deste ano, mas não o foi suficiente para compensar a forte queda dos preços em dólares, o que impactou a atratividade das exportações do agronegócio nacional em 2013. Já em relação ao volume, houve crescimento no primeiro trimestre de 2013.

Na comparação dos primeiros trimestres de 2013 e 2012, registraram-se aumento de 19% no volume exportado, redução de 8% nos preços em dólares, desvalorização de 5% na taxa de câmbio efetiva real do agronegócio e queda de 3% na atratividade (IAT-Agro/Cepea) das exportações nacionais. Como resultado, o valor exportado, em dólar, cresceu 6% nesse período.

Destacaram-se pelo crescimento de volume embarcado o milho, o açúcar, álcool e café. Em termos de preços, apresentaram ganhos os produtos do complexo da soja, as carnes de aves e suínos e a celulose. Com a desvalorização da moeda nacional observada nesse início de ano, o cenário foi positivo em termos de atratividade para os produtos do complexo da soja, carnes de aves, suínos e bovina, celulose, milho e madeira. Os demais produtos, como açúcar, álcool, outras frutas (diferente de laranja), laranja (suco mais a fruta) e café apresentaram redução em atratividade e aumento no volume exportado nesse início de 2013.

Para os próximos meses, espera-se crescimento das quantidades exportadas, principalmente dos produtos da soja que sofreram com problemas logísticos nesse início de escoamento da safra brasileira. Quanto aos preços de exportação, há maiores incertezas. De um lado, a demanda por alimentos continua firme; do lado da oferta, 2013 deve ser um ano de boa safra nos principais países produtores, no entanto, o risco climático deve ser sempre considerado.

No agrobusiness que é um segmento que está operando bem mesmo em crise na Europa ou Estados Unidos, estamos deixando de ser competitivos por

incompetência interna do governo e dos produtores devido ao gargalo na infraestrutura, que engloba a logística e o planejamento na produção de produtos do agronegócio.

O Brasil em termos de agrobusiness resume-se à:

- Baixo Investimento em infraestrutura;
- Baixa capacidade de planejamento dentro e fora da porteira;
- Gerenciamento maduro de gestão do agronegócio dentro da porteira;
- administração comercial, financeira, fiscal e tributária são essenciais para o resultado positivo dos agricultores.
- As agendas produção X governo X clientes não estão sincronizadas;
- Elevada Carga Tributária;
- Portos com excesso de trabalhos e outros paralisados e ineficazes;
- Produção de commodities regulada no mercado internacional;
- A característica do agronegócio é a produção em grãos em grandes volumes
- Exportação baixa de produtos agropecuários de maior valor agregado;
- Elevado Custo Operacional;
- Inadequada Matriz de Transporte; o modal mais utilizado é o rodoviário;
- Desconhecimento da Mudança Geográfica da Produção;
- Insegurança Jurídica;

### **Previsões de crescimento**

A OCDE estima que a produção de alimentos até o final desta década deverá crescer 20%, sendo assim, o Brasil responde deverá responder para uma produção maior em 40%.

TABELA 2: ESTIMATIVA DE PRODUÇÃO DE GRÃOS PARA 2020

<b>Grãos</b>	<b>2010</b> <b>(Milhões de Toneladas)</b>	<b>2020</b> <b>(Milhões de Toneladas)</b>
Milho	50,97	70,12
Soja	57,09	81,65
Trigo	5,67	7,07
Arroz	12,63	14,12
Feijão	3,48	4,27
<b>Total</b>	<b>129,84</b>	<b>177,23</b>

FONTE BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA SECES/MDIC  
 MAPA BRASIL 2010  
 ADAPTADO POR MANUEL DEUS 09/2013.

TABELA 3: ESTIMATIVA DE PRODUÇÃO DE CARNES PARA 2020

<b>Carnes</b>	<b>2010</b> <b>(Milhões de Toneladas)</b>	<b>2020</b> <b>(Milhões de Toneladas)</b>
Frango	11,13	16,63
Bovina	7,83	9,92
Suína	3,19	3,95
<b>Total</b>	<b>22,15</b>	<b>30,50</b>

FONTE: BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA, SECEX/MDIN  
 ADAPTADO POR MANUEL DEUS 09/2013.

A produção de grãos deverá passar de 184,2 milhões de toneladas em 2012/2013 para 222,3 milhões em 2022/2023. Isso indica um acréscimo de 38,0 milhões de toneladas à produção atual do Brasil, e, em valores relativos, 20,7%. Mas essa pode chegar na próxima década, a 274,8 milhões de toneladas. Isso, entretanto, exigirá um esforço de crescimento que deve consistir em infraestrutura, investimento em pesquisa e financiamento. Essas estimativas são compatíveis com a expansão da produção de grãos nos últimos dez anos onde a produção cresceu

56,4%. Isso significa que há potencial de crescimento para atingir os valores projetados.

Segundo o PAC do transportes os investimentos atingem às seguintes cifras:

TABELA 4: ESTIMATIVA DE INVESTIMENTOS PAC INFRAESTRUTURA

<b>Eixos</b>	<b>2011/2014 (R\$ Bilhões)</b>	<b>Pós 2014 (R\$ Bilhões)</b>	<b>Total (R\$ Bilhões)</b>
Rodovias	48,00	2,00	50,40
Ferrovias	43,90	2,10	46,00
Portos	4,80	0,30	5,10
Hidrovias	2,60	0,10	2,70
Aeroportos	3,00		3,00
Equipamentos para estradas	1,80		1,80
<b>Total</b>	<b>104,10</b>	<b>4,50</b>	<b>109,00</b>

FONTE: BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA, SECEX/MDIC  
ADAPTADO MANUEL DEUS 09/2013

Os investimentos previsto no PAC para a infraestrutura são da ordem de U\$109 Bilhões, o grande problema é o governo disponibilizar este volume financeiro no tempo e de modo correto, tendo em vista que há muitos cortes e contingenciamentos de orçamento inibindo e atrasando o cronograma de investimentos com o cronograma de execução.

Os investimentos são expressivos, mas a grande dificuldade do governo e gerenciar o projeto desde o inicio até o final do projeto, muitas vezes os recursos não chegam em quantidades e a tempo de ser realizada a tarefa, inicialmente, atribuída a este projeto, o cronograma de investimentos não está alinhado com o as necessidades e recursos disponíveis.

## 5 PROPOSIÇÃO DE SOLUÇÕES

Dizer que é necessário investir em infraestrutura é obvio o negócio é identificar os grandes gargalos da produção, analisando em termos de Planejamento da produção deveríamos entender o que cada região é boa e quais são os produtos de valores agregados que poderíamos criar para termos uma exportação mais inteligente e do mesmo modo os portos devem ser melhorados com projetos de investimentos como se fosse para uma copa do mundo no futebol, com o foco de termos portos com melhor capacidade de armazenagem, transporte e com custos mais baixos. Qualquer projeto aprovado hoje deve ser feito um cronograma de investimentos e execução para cinco (5) anos, sem cortes e contingenciamentos.

Segundo o Prof. Ariosto Da Riva Neto o crescimento do Agrobusiness passa pelo desenvolvimento e investimento em infraestrutura e logística.

Os altos custos logísticos enfrentados pelo nosso agronegócio têm contribuído para um paradoxo. Por um lado, temos condições naturais favoráveis, produtores capazes e padrão tecnológico de vanguarda. Por outro, endividamento endêmico, “abortamento” da produção, falta de competitividade “da porteira para fora” e pobreza no campo. Esse cenário faz com que o país perca competitividade, mercados potenciais, empregos e renda.

Os altos custos de tributos deveriam ser reavaliados de tal modo a desonerar a carga tributária em cascata para a cadeia de agronegócio.

Tendo em vista o crescimento esperado e nossos gargalos para produzir, colher, armazenar e escoar nossa produção no tempo e custos apropriados, entendemos que há muito por fazer no que tange a sensibilizar todos os stakeholders presentes na cadeia produtiva do agronegócio.

## 5.1 PROPOSTA PARA O PLANEJAMENTO DA PRODUÇÃO

O planejamento da produção é fundamental importância para todos os negócios, mas consideramos em particular para o agronegócio, tendo em vista sua sazonalidade e riscos inerentes a cadeia produtiva. Nosso entendimento é que desde a grande empresa até a atividade rural familiar em toda a cadeia o planejamento é fundamental.

Desta forma acreditamos que um grande vetor de mudanças seria educar nosso empresário do agrobusiness em planejamento, plano de ação, riscos e contingência pra toda a cadeia produtiva.

### **Soluções Propostas**

- Criação de uma material único e padronizado que aborda o tema de planejamento, plano de ação, riscos e contingências a ser ministrado pelos diversos agentes replicadores:
  - Escolas agrícolas
  - Universidades
  - Sindicados de classe
  - Prefeituras
  - Bancos e agentes de crédito
  - ONGs
  - Centro de produção agrícola
  - Centro de distribuição de sementes, insumos agrícolas
- Capacitação de planejamento, plano de ação, riscos e contingência nas cooperativas agrícolas;
- Capacitação nas escolas agrícolas, sindicatos, ONGs para preparar melhor o empresário.
- Capacitações estabelecidos pelas Prefeituras;

## 5.2 PROPOSTA PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE

Os investimentos previstos para os portos através do PAC são substanciais, porém, se estes recursos não forem bem administrados com recursos no tempo e na hora certa estes investimentos se perdem como é normal nos projetos de governo.

### **Entraves em Portos**

- Atraso no cronograma das obras
- Carências de recursos públicos
- Deficiências operacionais
- Elevados custos operacionais e sociais
- Qualidade de serviços propostos

Investimento em 71 empreendimentos em 23 portos brasileiros para ampliar, recuperar e modernizar as estruturas visando uma redução nos custos logísticos, a melhora da eficiência operacional, aumento da competitividade das exportações e incentivo ao investimento privado. Há obras de dragagem de aprofundamento de infraestrutura portuária, de inteligência logística e de terminais de passageiros (para a Copa 2014).

### **Soluções Propostas**

- Cumprimento da Legislação Lei n 8.360/93, Dec. 6.620/08 e PNLP – SEP/SC;
- Liberdade de investimentos competição;
- Aceleração da capacidade operacional;
- Redução tributária dos investimentos;
- Imediata licitação de áreas portuárias disponíveis nos portos públicos;
- Agendamento centralizado via sistema informático de agendamento;
- Sistemas integrados entre os portos e armazéns portuários;
- Aumento da capacidade de armazenagem dos portos;

- Descentralização dos serviços portuários, as exportações estão concentradas em Santos.

### **Hidrovias**

- Conclusão do Plano Nacional de Hidrovias;
- Uso múltiplo do uso da água;
- Integração entre os modais logísticos
- Sistemas de informação integrados

### **Cabotagem**

#### **Entraves**

- Vinculação com a construção naval
- Tributação
- Dificuldade para importar embarcações
- Elevados custos operacionais

#### **Soluções**

- Mudança na legislação
- Isonomia com as embarcações e longo percurso
- Liberdade de investimentos
- Resguardar o poder marítimo nacional
- Integração entre cabotagem e longa distancia
- Sistemas de informações integrados entre os operadores logísticos;

### **Ferrovias**

- Revisão dos contratos de concessão;
- Revisão das tabelas de tarifas e preços de fretes;
- Aproveitamento das linhas inoperantes ou desprezíveis;
- Transportador independente direito de passagem e tráfego mútuo;
- Código de direitos dos usuários;

- Aumento de terminais logísticos com capacidade de armazenagem de produtos no agronegócio;

### **Armazenagem**

A armazenagem do país é insuficiente para proteger o produtor e vender no melhor momento maximizando seus lucros, mas devido a isto o produtor é obrigado a escoar a produção logo após a colheita.

Os armazéns podem armazenar até 134 milhões de toneladas a redução de produção significa pouca geração de empregos, mas se tivermos um aumento de 20% na produção de grãos, como solucionamos a equação?

A curto prazo as autoridades poderiam

- Agendar suas entregas via sistemas e integrados como os operadores logísticos envolvidos;
- Aumento de armazéns por regiões de produção estabelecendo uma parceria publica privadas ou com a criação de associações de empresários do agrobusiness da região;
- Aumento de terminais de armazenagens nos portos, aeroportos, e grandes centros de distribuição;

## 6 CONCLUSÃO

Por mais que o agronegócio brasileiro esteja crescendo nos últimos anos, ainda há vários entraves que dificultam o seu crescimento. Assim, a falta de infraestrutura é uma destas. Dessa forma é necessário que o governo invista em melhorias da infraestrutura para escoamento dos produtos, entre as quais a construção de dutos, de ferrovias, de hidrovias e a modernização dos portos.

As diversas cadeias produtivas precisam se articular para resolver seus dramas para oferecer ao consumidor produtos de qualidade a preços compatíveis com a sustentabilidade das atividades produtivas.

O grande fator de risco é o governo não cumprir com seu cronograma de investimentos para a infraestrutura.

A cadeia produtiva do segmento agrobusiness deve estar integrada com um sistema de gestão e inteligência competitiva para todos saberem onde tem os produtos e o mercado comprador, interno e externo de tal modo a reduzirmos os custos operacionais de logística.

Sem os investimentos pertinentes e desembolsados no tempo e com os recursos disponíveis em um projeto integrado e conhecido por todos os stakeholders da cadeia produtiva o segmento de agrobusiness brasileiro pode saturar-se e deixar de ser competitivo junto ao mercado interno e externo.

Os esforços devem ser conjuntos entre os seguintes atores de mudanças: Judiciário Ambientalistas, Governo, Legislativo, Produtores, Transportadores, Exportadores e Indústrias.

## 7 REFERÊNCIAS

### Livros

- 1 - ALMEIDA, João de Freitas. **Logística & Brasil**. Disponível em: <http://www.funcesi.br/Portals/> .
- 2 - ANKE, Peter; FLEURY, Paulo Fernando. **Transporte de cargas no Brasil**: estudo exploratório das principais variáveis relacionadas aos diferentes modais e às suas estruturas de custos.
- 3 - ARAÚJO, Massilon J. Fundamentos de agronegócios. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2005.
- 4 – CAIXETA, FILHO J.V. **Transporte e logística no sistema agroindustrial**. Preços Agrícolas: mercados agropecuários e agribusiness, sd.
- 5 - CASTRO, Silvio Henrique de, REIS, Ricardo Pereira, LIMA, André Luiz Ribeiro. Custos de produção da soja cultivada sob sistema de plantio direto: Estudo de multicasos no oeste da Bahia – 2005/2006.
- 6 – de Paula, Ricardo Guimarães, **Logística Internacional**, Livro didático, 2008.
- 7 - LOURENÇO, Joaquim Carlos (2008) A evolução do agronegócio brasileiro no cenário atual. Disponível em [http://www.administradores.com.br/artigos/a\\_evolucao\\_do\\_agronegocio\\_brasileiro\\_no\\_cenario\\_atual/](http://www.administradores.com.br/artigos/a_evolucao_do_agronegocio_brasileiro_no_cenario_atual/)

8 - MUNOZ, Cristhyan Cardozo; PALMEIRA, Eduardo Mauch. **Desafios de logística nas exportações brasileiras do complexo agronegocial da soja.** Disponível em: <<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/06/ccm.pdf>>. Acesso em: 19 jul. 2009.

9 - NEVES, M.F.; TROMBIN, V.G.; CONSOLI, **Mapeamento e quantificação do setor sucro energético**, sd.

10 - NOVAES, Antonio Galvão. Sistemas logísticos: transporte, armazenagem e distribuição física de produtos. São Paulo: Edgard Blücher Ltda.,1989.12 - BITENCOURT, Mayra Batista, TOMAS, Robson Nogueira, SPROESSER, Renato Luiz, CAMPEÃO, Patrícia, LUCENA, Rodrigo Milano de. Competitividade na produção da soja em grão entre Brasil e EUA: Uma análise utilizando a matriz de análise de política (MAP) – 2010.

11 - Pozo, H. Administração de Recursos Materiais e uma abordagem logística, editora Atlas, 2007.

12 – SILVA, Luiz Augusto Tagliacollo Silva, **Logística no Comércio Internacional** , Editora Aduaneiras, sd.

13 - SETTEN, A. Mecanismos de redução de custos logísticos de exportação. In: Seminário Internacional em Logística Agroindustrial, 7, 2010, Piracicaba. Disponível em: <[log.esalq.usp.br](http://log.esalq.usp.br)>. Acesso em: 26 de Ago. de 2010.

14 - TADEU, Hugo Ferreira Braga. **Privatizar ou não os Portos.** Disponível em: <<http://www.ibralog.org.br>>. Acesso em: 19 fev. 2009

15 - TEIXEIRA, Karênina Martins. Infra-estrutura brasileira de transportes: uma das piores da América Latina. Disponível em: <[www.ntcelogistica.org.br](http://www.ntcelogistica.org.br)>

## Sites

1 - ANTT - AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES.  
Disponível em: <http://www.antt.gov.br>. Luiz Antônio Fayet, Luciano Nakabashi, 2010.

2 - ANTT - AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES.  
Disponível em: <http://www.antt.gov.br>. Luiz Antônio Fayet, Luciano Nakabashi, 2010.

3 – Associação Brasileiras do Agronegócio – ABAG  
[www.abag.com.br](http://www.abag.com.br)

4 – Associação de Comércio Exterior do Brasil  
[www.aeb.org.br](http://www.aeb.org.br)

5 – Banco Nacional de Desenvolvimento - BNDES  
[www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br)

6 - Centro de pesquisas e Estudos Agrários e Ambientais – CEPEA  
[www.cepea.esalq.usp.br](http://www.cepea.esalq.usp.br)

7 – Companhia Nacional de Abastecimento (Conab)  
[www.conab.gov.br](http://www.conab.gov.br)

8 - Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil –CNA  
[www.cna.org.br](http://www.cna.org.br)

9 – FAO tatCentro de pesquisas e Estudos Agrários e Ambientais – CEPEA  
<http://faostat.fao.org/>

10 – Federação das Industrias do Estado do São Paulo – FIESP  
[www.fiesp.com.br](http://www.fiesp.com.br)

11 - Fundação Brasileira para o Desenvolvimento Sustentável - FBDS

[www.fbds.org.br](http://www.fbds.org.br)

12 – Fundação Getulio Vargas - FGV

<http://www.fgv.br/agroanalysis>

13 - Icone – Instituto de Estudos do Comércio e Negócios Internacionais.

[www.iconebrasil.org.br](http://www.iconebrasil.org.br)

14 – Instituto de Pesquisa Aplicada (Ipeadata)

[www.ipeadata.gov.br](http://www.ipeadata.gov.br)

15 – Instituto de Pesquisa Econômicas Aplicadas

[http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/livros/estruturadinamica/capitulo2012\\_tran\\_sportes.pdf](http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/livros/estruturadinamica/capitulo2012_tran_sportes.pdf)

16 - MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (2008).

Projeções do Agronegócio: Mundial e Brasil – 2006/2007 a 2016/2017.

Resumo Executivo. Assessoria de Gestão Estratégica.

<http://www.mapa.gov.br>

17 - Ministério do desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior

<https://www.planalto.gov.br>

18 – União das Indústrias de Cana de Açúcar - Unica

[www.unica.com.br](http://www.unica.com.br)