

LOGÍSTICA DE TRANSPORTES NO AGRONEGÓCIO

Débora Washimi Pereira
Unisalessiano
debywashimi@hotmail.com
Diego Pereira Monteiro
Unisalessiano
diegopereiramonteiro@yahoo.com.br
Grasyela Cássia dos Reis
Unisalessiano
grasy.reis@hotmail.com
Juliano Miguel da Câmara Lima
Unisalessiano
juliano.camara@yahoo.com.br
Profª. M. Sc. Máris de Cássia Ribeiro
Unisalessiano
maris@unisalessiano.edu.br

RESUMO

O presente artigo foi elaborado com o intuito de demonstrar a atual situação do agronegócio em nosso país, tendo como base principal de análise o setor da Logística de Transporte voltada ao Agronegócio. Com isso, buscou-se determinar a distribuição dos modais de transporte mais viáveis para escoar a produção, que seriam o rodoviário, ferroviário, hidroviário e o intermodal. No entanto, serão apresentadas as dificuldades de cada setor e as necessidades de investimento nesses segmentos. Sendo que, apontar-se-á as potencialidades e funcionalidades de cada modal, enfatizando, porém a utilização das ferrovias, pois oferecem muitas vantagens devido a grande extensão territorial do Brasil, e das hidrovias por existirem muitos rios que oferecem boa navegabilidade e, em contra partida, a diminuição do transporte rodoviário, para assim, poder aumentar a competitividade dos produtos.

Palavras-Chave: Agronegócio. Logística. Transporte.

1. INTRODUÇÃO

O agronegócio brasileiro enfrenta o desafio de crescer de modo competitivo e sustentável, para atender a demanda interna, conquistar e manter espaço no mercado externo, fornecendo produtos e processos de qualidade, com sustentabilidade e a preços competitivos.

O Brasil ocupa lugar de destaque no cenário do agronegócio mundial do complexo soja, como grande produtor e exportador tendo características de grandes propriedades constituindo-se na maior cultura nacional em termos de área, mas pode-se dizer que, a capacidade de expansão do agronegócio depende diretamente da infra-estrutura necessária para o escoamento da produção.

Embora sejam feitos alguns investimentos nessa área, ainda não é o suficiente. As ferrovias obsoletas e ineficientes, algumas rodovias em estado precário esburacadas ou sem pavimentação, além de poucas alternativas

hidroviárias, escassez de armazéns e portos sobrecarregados acabam tornando o escoamento da safra em um verdadeiro desastre, prejudicando a competitividade do agronegócio no país.

Em função do atual volume e crescimento da produção e exportação, como também, da extrema importância da infra-estrutura brasileira e da logística de transportes, tanto para a fluidez da soja em grãos, quanto de seus derivados como farelo e óleo refinado, exige cada vez mais velocidade, qualidade e baixos custos, uma vez que a escolha do modal de transporte e conseqüentemente o frete que são componentes muito significativos dos custos finais de grãos sólidos agrícolas é que se desenvolveu a necessidade da elaboração deste artigo.

O artigo foi elaborado através de revisão bibliográfica onde foram abordados os seguintes autores: Araújo (2005); Ballou (1987); Caixeta Filho (1999); Munoz (2006) e Pozo (2007).

2. CONCEITUANDO AGRONEGÓCIO

A evolução da sócio-economia, sobretudo com os avanços tecnológicos, mudou totalmente a fisionomia das propriedades rurais, sobretudo nos últimos 50 anos. A população começou a sair do meio rural e dirigir-se para as cidades, passando nesse período, de 20% para 70% a taxa de pessoas residentes no meio urbano (caso do Brasil). O avanço tecnológico foi intenso, provocando saltos nos índices de produtividade agropecuária. Com isso, menor número de pessoas cada dia é obrigado a sustentar mais gente afirma Araújo (2005).

Então, o conceito de setor primário ou de agricultura perdeu seu sentido, porque deixou de ser somente rural, ou somente agrícola, ou somente primário.

A agricultura de antes passa a depender de muitos serviços, máquinas e insumos que vêm de fora. Depende também do que ocorrem depois da produção, como armazéns, infra-estruturas diversas (estradas, portos e outras), agro-indústrias, mercados atacadista, varejista e exportação.

Cada um desses segmentos assume funções próprias, cada dia mais especializadas, mas compondo um elo importante em todo o processo produtivo e comercial de cada produto agropecuário. Por isso, surgiu a necessidade de uma concepção diferente de agricultura. Já não se trata de propriedades auto-suficientes, mas de todo um complexo de bens, serviços e infra-estrutura que envolvem agentes diversos e interdependentes.

Foi analisando esse processo complexo que John Davis e Ray Goldberg, professores da Universidade de Harvard, nos Estados Unidos da América, em 1957, lançaram um conceito para entender a nova realidade da agricultura, criando o termo *agribusiness*, e definindo-o como:

... 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).

O termo *agribusiness* espalhou-se e foi adotado pelos diversos países. No Brasil, essa nova visão de agricultura levou algum tempo para chegar. Só a partir da década de 80 começa a haver difusão do termo, ainda em inglês. Contudo, não eram raras as discussões sobre a utilização do termo em inglês ou a tradução

literalmente para o português para agronegócios, ou ainda complexo agro-industrial, cadeias agro-econômicas e sistema agro-industrial.

Somente a partir da segunda metade da década de 90, o termo agronegócios começa a ser aceito e adotado nos livros-textos e jornais, culminando com a criação dos cursos superiores de agronegócios, em nível de graduação universitária.

2.1 A Importância do Agronegócio

O agronegócio é o segmento econômico de maior valor em termos mundiais, e sua importância relativa varia para cada país.

De acordo com Araújo (2005), em âmbito mundial, o agronegócio participou, em 1999, com US\$ 6,6 trilhões, significando 22% do Produto Interno Bruto (PIB). As projeções para o ano de 2028 apontam para o valor de US\$ 10,2 trilhões, com crescimento anual de 1,46% ano. Em 2003, o comércio internacional do agronegócio movimentou cerca de US\$ 7,3 trilhões, afirma Araújo (2005).

Também é muito importante visualizar a distribuição dos valores entre os diversos segmentos que compõem o agronegócio. Embora todos tenham crescimento absoluto, eles crescem de forma desproporcional: enquanto os segmentos de insumos e da produção agropecuária decrescem relativamente, os segmentos de processamento e distribuição apresentam crescimento altamente positivo, com tendência a ultrapassar 80% de toda a dimensão do agronegócio (Tabela 1).

Tabela 1 Dimensões do agronegócio mundial (US\$ bilhões) e participação de cada setor (%).

Anos	1950		2000		2028	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Insumos	44	18	500	13	700	9
Produção agropecuária	125	32	1115	15	1464	10
Processamento e distribuição	250	50	4000	72	8000	81

Fonte: Ray Goldberg, baseado em discussões no Usda, apud Machado Filho, C. A. P. et al. Agribusiness europeu. São Paulo: Pioneira, 1996. 132 p.

No Brasil, o agronegócio foi estimado, para o ano de 2004, em aproximadamente R\$ 524,8 bilhões, significando mais de 31% do PIB. O agronegócio brasileiro tem grande importância na balança comercial, participando com mais de 40% da pauta de exportações e sendo altamente superavitário, de modo a contribuir sensivelmente para evitar os déficits comerciais do Brasil enfatiza Araújo (2005).

3. LOGÍSTICA: UMA FUNÇÃO ESSENCIAL

A Logística Empresarial trata de todas as atividades de movimentação e armazenagem que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável.

Essa visão logística determina como a administração pode otimizar os recursos de suprimento, estoques e distribuição dos produtos e serviços com que a organização se apresenta ao mercado por meio de planejamento, organização e controle efetivo de suas atividades correlatadas, flexibilizando os fluxos dos produtos.

A Logística é vital para o sucesso de uma organização. Ela é uma nova visão empresarial que direciona o desempenho das empresas, tendo como meta reduzir o *lead time* (tempo total) entre o pedido, a produção e a demanda, de modo que o cliente receba seus bens ou serviços no momento que desejar, com suas especificações pré-definidas, o local especificado e, principalmente, o preço desejado. O reconhecimento de um conceito bem definido de logística empresarial ajuda-nos a implementar melhoramentos na estrutura organizacional, dinamizando os fluxos de informações e de produtos e serviços.

A organização que busca o grau de eficiência e sua eficácia, dentro do mercado globalizado, necessita estar atenta às constantes e vertiginosas mudanças que ocorrem no ambiente, devido aos avanços tecnológicos, às alterações na legislação e, principalmente, na economia, para enfrentar a forte e intensa briga pelo domínio de mercados.

Essa nova e moderna visão logística preocupa-se em agrupar sob uma mesma gerência as atividades relacionadas com o fluxo de informações e dos produtos e serviços para uma administração integrada e dinâmica destes recursos vitais da organização que são: administração dos pedidos de vendas, o sistema de suprimento de materiais, o controle da produção e, finalmente, o sistema de movimentação e distribuição dos produtos e serviços, salienta Pozo (2007).

Para entender a Logística como um processo integrado de administração dos recursos financeiros, materiais e de informação referente ao pleno atendimento do cliente apresenta-se um conceito de Ballou (1987), que diz:

A Logística Empresarial estuda como a Administração pode prover melhor nível de rentabilidade no processo de pleno atendimento do mercado e satisfação completa ao cliente, com retorno garantido ao empreendedor, através de planejamento, organização e controles efetivos para as atividades de armazenagem, programas de produção e entregas de produtos e serviços com fluxos facilitadores do sistema organizacional e mercadológico. A logística é uma atividade vital para a organização. A logística empresarial trata de todas as atividades de movimentação e armazenagem que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como fluxos de informações que colocam os produtos em movimentos, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável.

Essa visão é um entendimento moderno de logística configura-se como uma nova disciplina, agrupando as atividades essenciais de controle de pedidos de vendas, materiais, planejamento do processo produtivo, suprimentos, distribuição e informação para otimizar os recursos materiais e humanos da organização. Esta nova dinâmica do conceito logístico, ação integradora, reduz drasticamente os conflitos e desperdícios decorrentes dos interesses departamentais do antigo paradigma.

4. LOGÍSTICA NO AGRONEGÓCIO

Em função do crescimento dos centros urbanos, da distância entre os centros de produção e os de consumo, da necessidade de diminuição de custos e de perdas de produtos e da competição entre fornecedores/distribuidores é que se confirma a importância da logística. Por essas características é muito comum, sobretudo para o leigo, conceber a logística como o transporte final na distribuição de produtos em grandes centros urbanos, denominando as empresas que prestam esse tipo de serviço como empresas de logística.

Na verdade, elas prestam um tipo de serviço que é uma fatia da logística, vista de modo mais amplo, segundo Araújo (2005), logística é um modo de gestão que cuida especialmente da movimentação dos produtos, nos diversos segmentos dentro de toda a cadeia produtiva de qualquer produto, inclusive nas diferentes cadeias produtivas do agronegócio. Assim, envolve o conjunto de fluxos dos produtos em todas as atividades importantes, durante o processo produtivo e o refluxo, como todo o conjunto de atividades relacionadas a suprimentos, às operações de apoio aos processos produtivos e as atividades voltadas para a distribuição física dos produtos na comercialização, como armazenagem, transporte e formas de distribuição dos mesmos.

Essa maneira lógica aplica-se também a qualquer firma, sempre na busca de melhor gestão e da realização em termos de eficiência e de eficácia no fluxo de insumos e de produtos.

Os custos da produção agropecuária brasileira são inferiores aos praticados em outros países, porém, há perda na concorrência pelo denominado custo Brasil, decorrente do que acontece após a produção agropecuária. Claro, isso vem sendo diminuído gradativamente, porém falta muito a ser feito em termos de transporte, armazenagem, gestão, etc.

A Logística em agronegócio ocorre de três partes integradas: a logística de suprimentos, logística das operações de apoio à produção agropecuária e logística de distribuição.

5. LOGÍSTICA DE SUPRIMENTOS

Em uma cadeia produtiva agro-industrial, a logística de suprimentos cuida especialmente da forma como os insumos e os serviços fluem até as empresas componentes de cada cadeia produtiva, para disponibilizá-los tempestivamente e reduzir os custos de produção ou de comercialização.

Os insumos agropecuários têm pesos muito elevados na composição dos custos de produção das empresas agropecuárias e alguns deles têm seu preço de transporte mais elevado que seu próprio preço de aquisição, como exemplo: o calcário agrícola é de baixo valor agregado, mas com transporte geralmente superior dependendo da quantidade transportada e da distância do moinho até a fazenda.

6. LOGÍSTICA DE APOIO À PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA

A gestão do processo produtivo, quanto a suprimento de insumos, tem de procurar conduzir o empreendimento para conseguir eficácia e eficiência e, do ponto de vista da logística, procurar a racionalização dos processos operacionais para transferência física de materiais, que envolve também informações sobre estoques e plano de aplicação de cada produto, quantidade e época de uso.

Então, a logística procura movimentar somente as quantidades necessárias, sem formar estoques excessivos, e evitar a falta, com conseqüentes correrias de última hora, de acordo com a capacidade do empreendimento.

Obtida a produção, a logística se ocupará da movimentação física dos produtos, como transporte interno, manuseio, armazenagem primária, estoques primários, entregas, estoques finais e controles diversos.

7. LOGÍSTICA DE DISTRIBUIÇÃO

Os produtos agropecuários de modo geral são perecíveis, variando quanto ao grau de perecibilidade de produto a produto. Por isso, cada um necessita de tratamento pós-colheita diferenciado: cuidados quanto ao transporte, embalagens apropriadas, armazenagem a temperaturas adequadas e controle da umidade relativa do ar.

Outra característica é a sazonalidade da produção, salvo exceções, esses produtos são colhidos uma vez por ano em cada região, porque são dependentes das condições climáticas.

Outro fator são as características dos produtores rurais, quanto a sua distribuição espacial aos volumes individuais de produção e à organização da produção.

Devido à sazonalidade da produção agropecuária, a armazenagem é imprescindível durante toda a comercialização e durante todo o ano, inclusive nos períodos de entressafras, salienta Araújo (2005).

Segundo Araújo (2005), a armazenagem classifica-se em:

- a) primária – efetuada em nível da produção, ainda na fazenda com a finalidade de guardar o produto por espaços de tempo mais curtos;
- b) local – efetuada em armazéns localizados no município e que se prestam a vários produtores;
- c) regional – concentra a produção de vários produtores localizados em municípios vizinhos, situados em locais estratégicos para concentrar produtos;
- d) terminal – armazenagem regional localizada em terminais ferroviários e portuários;
- e) de distribuição – processo inverso, de saída de produtos para armazéns menores;
- f) final – nível de última intermediação antes do consumidor.

Já no tocante aos transportes no agronegócio existem as modalidades: rodoviário, ferroviário, hidroviário, aeroviário e intermodal. O desafio para o administrador é exatamente definir a melhor opção de transportes quando existem alternativas, ou na escolha de onde investir quando existem locais alternativos.

Essa não é uma decisão tão simples, porque depende não só da minimização de custos, mas também das características dos produtos, da manutenção da qualidade dos produtos e da velocidade de atendimento ao cliente, para fins de pontualidade e de assiduidade ou mesmo para vencer uma concorrência ou ganhos de preços.

De acordo com Araújo (2005), o transporte rodoviário é responsável por aproximadamente 60% do transporte de cargas totais no Brasil, e mais, cerca de 80% dos grãos são movimentados pelo transporte rodoviário. Essa modalidade de transporte, embora mais cara por tonelada de produto transportada, tem a vantagem

de ser rápida e mais flexível na ligação entre produtor e o consumidor e apresenta custos fixos mais baixos e custos variáveis altos.

O transporte rodoviário apresenta economia de escala de acordo com a distância, ou seja, menores distâncias, maiores custos por tonelada transportada e é recomendado para percursos inferiores a 500 km.

O transporte ferroviário, responsável por 21,2% do transporte de cargas totais no Brasil e por 16% de cargas agrícolas, apresenta custos fixos elevados e custos variáveis mais baixos que o rodoviário e por isso é recomendável para percursos maiores, geralmente entre 500 km e 1200 km. (CAIXETA FILHO; GAMERO, 2001).

O transporte hidroviário, também de elevados custos fixos e baixos custos variáveis, caracteriza-se pela movimentação de cargas volumosas de baixo valor agregado e é indicado para transportes de distâncias acima de 1200 km. Essa modalidade é responsável por algo em torno de 20% do total de cargas e menos de 3% de cargas agrícolas.

O transporte intermodal é uma combinação de diferentes modalidades de transporte para levar o mesmo produto de um lugar a outro, com objetivo de diminuir preços de fretes.

No Brasil, essa modalidade é pouco tradicional, e as mais conhecidas para cargas agrícolas são as intermodais que utilizam os Rios Tietê/Paraná, São Francisco, Araguaia/Tocantins e Madeira e as ferrovias Ferronorte e Ferroeste. Com certeza, a melhor infra-estrutura portuária e a melhoria e ampliação das ferrovias mudarão em muito a matriz de transporte de cargas no Brasil.

Essa mudança é até mesmo uma necessidade, em função dos elevados preços de fretes praticados pelo transporte rodoviário e da competitividade com produtos de outros países.

Observada a logística de transporte do ponto de vista de modalidades, de custos e de outras características própria, ainda é necessário comentar sobre a infra-estrutura de apoio, a adequação dos equipamentos de transporte, bem como sobre a qualidade dos produtos, a pontualidade e a assiduidade.

Quanto à infra-estrutura de apoio, são imprescindíveis armazéns bons e adequados e portos e terminais de carga e de embarque suficientes e de custo operacional baixo, incluindo todos os detalhes para atender às exigências de cada produto.

Os equipamentos de transporte, como barcaças, contêineres, vagões, carretas graneleiras ou boiadeiras, são adequados a cada tipo de produto.

Quanto à qualidade dos produtos, nem sempre o menor preço de transporte é a melhor alternativa. A escolha do equipamento adequado é necessária, mas não suficiente. Há que observar outros aspectos, como: temperatura e umidade do ambiente durante o transporte, choques térmicos, atritos e tempo até a entrega dos produtos.

Esses fatores não têm sido analisados em profundidade e podem tornar um frete viável financeiramente em impossível pelas perdas de características dos produtos. Por exemplo, é muito difundida a viabilidade de frete de grãos de soja pelo transporte intermodal, mas são pouco conhecidos os estudos que analisam as quebras de grãos durante as diversas operações de transbordo e as conseqüentes perdas por fermentação e oxidação.

A pontualidade e a assiduidade também são necessárias na análise das alternativas de transporte, porque os produtos têm que chegar ao cliente no tempo certo e com assiduidade. Por exemplo, o transporte ferroviário pode ter vantagem de

custo sobre o rodoviário e não ser pretendido devido o tempo para chegar ao destino ultrapassar o que o cliente deseja.

Em suma, a modalidade de transporte ideal é a que consegue ser de baixo custo, conte com infra-estrutura de apoio completa e suficiente, tenha equipamentos adequados, não prejudique a qualidade do produto, não tenha perdas durante o transporte e atenda o cliente em quantidade, pontualidade e assiduidade.

8. COMPETITIVIDADE DO TRANSPORTE NO *AGRIBUSINESS* BRASILEIRO

Um dos mais marcantes fenômenos observados na economia agrícola brasileira nas últimas décadas, e de forma acelerada nos anos mais recentes, é a verdadeira revolução no seu arranjo espacial.

Os negócios agropecuários foram ocupando áreas de fronteiras, como o Norte e o Centro-Oeste, além de vastas áreas do Nordeste, em geral através de atividades que incorporam modernas tecnologias de produção.

Paralelamente, fornecedores de insumos, armazenadores e indústrias de processamento vão se aglomerando ao redor das zonas de produção, visando principalmente a minimização dos custos de transporte envolvidos, atendendo assim os princípios de racionalidade econômica.

Segundo Caixeta Filho (1999), ressalte-se que a motivação fundamental para a busca dessa otimização é a necessidade de incrementar a competitividade dos produtos nacionais face à concorrência externa resultante da abertura econômica, o que implicará não somente a redução de custos referentes às operações de exportação, mas também, a diminuição de espaços para as tentativas dos produtos importados.

Nesse sentido, é de fundamental importância a análise da chamada matriz de transporte de cargas no Brasil. Com relação a cargas agrícolas, o GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes do Ministério dos Transportes informa que mais de 81% dos grãos movimentados durante o ano de 1995 se utilizavam do modal rodoviário, ficando as ferrovias com aproximadamente 16% e as hidrovias com menos de 3%.

Tomando como base os dados da Matriz Origem-Destino elaborada pelo GEIPOT, as distâncias rodoviárias médias percorridas por grãos sólidos agrícolas são relativamente alta sendo a distância média percorrida superior a 1600 km. Por outro lado, considerando o total de transporte de cargas movimentadas pelas ferrovias brasileiras, a distância média percorrida, para o conjunto da malha ferroviária é inferior a 500 km.

Os dados do SIFRECA (Sistema de Informações de Fretes para Cargas Agrícolas, da ESALQ/USP) referentes aos valores de frete praticados na movimentação de grãos (soja, milho e farelo de soja), relativos ao ano de 1997 atestam, por outro lado, que as vantagens inerentes à competitividade de cada um dos modais são bastante claras. Para longas distâncias, o frete unitário (US\$/t.km) ferroviário foi de 36% inferior ao rodoviário, enquanto o hidroviário representou uma economia de 58% em relação ao rodoviário. Já se comparando com o ferroviário há uma economia de 35%.

Vale, entretanto, ressaltar, que as modalidades ferroviária e hidroviária devem estar conjugadas com outras modalidades para que os diversos pontos de origem e destino sejam atingidos. Assim sendo, a comparação entre as modalidades de transporte ganha maior sintonia com a realidade quando se consideram as

alternativas multimodais e unimodais disponíveis para a ligação entre um par de origem e destino.

O mercado de fretes agrícolas tem apresentado algumas características peculiares, tal como para o do milho, produto de baixo valor agregado, com baixo valor absoluto de frete, mas representando uma participação extremamente significativa no valor final do produto; já o leite e a cana-de-açúcar, normalmente associados a movimentações que envolvem curtas distâncias, têm apresentado altos valores de fretes unitários; por outro lado, o óleo de soja, produto de alto valor agregado, observa pequena participação relativa no valor do frete, enfatiza Caixeta Filho (1999).

Todo esse retrato viário, entretanto, pode vir a sofrer uma mudança de natureza estrutural, tendo em vista uma série de iniciativas em curso. A finalização bem sucedida do processo de concessão da Rede Ferroviária Federal, a privatização de uma série de rodovias e os investimentos público e privado para o incremento da navegabilidade de sistemas fluviais de diversas regiões do país possa, num futuro próximo, confirmar estimativas realizadas pelo próprio GEIPOT.

As previsões realizadas dizem respeito à realização predominante do modal ferroviário para granéis agrícolas (em torno de 56%), a uma diminuição na utilização do uso do modal rodoviário (cairia para 35%) e a um aumento na utilização do transporte fluvial (subiria para mais de 8%), o que de certa forma viria acompanhar o padrão observado por alguns países considerados desenvolvidos, salienta Caixeta Filho (1999).

Mesmo com todas as ressalvas e incertezas que estão por trás de qualquer exercício de previsão, parece clara e inevitável, tanto para embarcadores quanto para transportadores, essa reorientação da matriz de transportes. Nesse sentido, o Programa Brasil em Ação, no âmbito do atual Governo Federal brasileiro, é uma das iniciativas mais dinâmicas dos últimos tempos, sendo responsável pela identificação e financiamento de uma série de projetos na infra-estrutura de transporte. Os projetos de infra-estrutura de transportes, em particular, têm dito respeito basicamente a quatro vertentes: o modelo intermodal, a descentralização da malha rodoviária federal, a integração continental e a privatização da operação portuária.

É interessante notar que a maioria dos novos projetos de infra-estrutura de transportes se apóiam em projeções de movimentação de soja e seus derivados, tanto em regiões tradicionais quanto nas chamadas novas fronteiras agrícolas. Há de certa forma uma relação de dependência da viabilidade/sucesso desses novos empreendimentos para com um negócio tipicamente monocultural. Por outro lado, são claras as preocupações e ações das empresas do complexo soja, relacionadas a questões logísticas.

Entretanto, se a vantagem logística pode ser um diferencial significativo de competitividade, há também que se considerar os potenciais de crescimento tanto de produção quanto de demanda pelos produtos específicos. Por isso, a base dessa vantagem competitiva fundamenta-se, primeiramente, na capacidade de a empresa diferenciar-se dos seus concorrentes aos olhos dos clientes e, em segundo lugar, pela capacidade de a empresa operar a baixo custo e, portanto, oferecendo maior satisfação ao cliente e proporcionando maior retorno ao negócio.

9. CONCLUSÃO

Contudo conclui-se que, após análises e revisões bibliográficas realizadas, observou-se a importância de uma infra-estrutura bem organizada e completa, para

poder satisfazer todas as necessidades do setor de transportes, visando atender às expectativas da área logística, que é parte muito importante e algo fundamental, no tocante, a competitividade dos produtos nacionais em relação aos importados.

Ficou clara a necessidade da inversão da matriz de transporte brasileira, voltando-se futuramente ao setor ferroviário e em segundo plano o hidroviário, contanto que, o modal rodoviário não seja posto de lado, pois é o único capaz de levar o produto até o local desejado pelo cliente.

Portanto, evidencia-se a grande necessidade de uma administração de recursos estruturada para que não haja rupturas em nossa economia. Então, as políticas praticadas devem ser repensadas e mudadas, para se poder iniciar tal processo, e um exemplo seria a constituição das PPPs, os cuidados com a economia de mercado e uma valorização dos produtores internos.

10. REFERÊNCIAS

ARAÚJO, J. M. **Fundamentos de Agronegócios**. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2005.

BALLOU, R.H. **Basic business logistics**. Englewood Cliffs: Prentice Hall, 1987.

CAIXETA FILHO, J. V. **Sobre a competitividade do Transporte no Agrobusiness brasileiro**. In: XXXVII Congresso Brasileiro de Economia e Sociologia Rural. Anais. Foz do Iguaçu, p 8-11, agosto 1999.

MUNOZI, C. C; Palmeira, M. E. **Desafios nas exportações brasileiras do complexo agronegocial da soja**, Revista *Académica de Economía*, nº. 71, diciembre 2006.

POZO, H. **Administração de Recursos Materiais e Patrimoniais: Uma abordagem logística**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.