doi:10.20396/revpibic2620181366

XXVI Congresso de Iniciação Científica Unicamp
17 a 19 de outubro Campinas | Brasil

Análise dos direcionadores de competitividade da soja brasileira: o posicionamento da logística.

Vitor Gallo Bosqueiro* Orientadora: Prof. Dra. Andréa Leda Ramos de Oliveira

Resumo
Os sucessivos aumentos de produção e ganhos de produtividade da soja brasileira garante uma posição de destaque no mercado internacional. A despeito da importância econômica que a cultura representa para o país, a presente pesquisa tem como objetivo evidenciar a logística brasileira como um importante direcionador de competitividade dentro dessa cadeia. Para isso, foi analisado a consolidação de novos corredores intermodais de escoamento da região Centro-Norte.

Palavras-chave:
Logística, Agronegócio, Transporte.

Introdução

A soja se firmou como um dos produtos mais destacados da agricultura nacional e na balança comercial. No Brasil, a oleaginosa registrou incremento de área de 1,5% na safra 2016/17, correspondendo a 56% da área plantada em grãos do país (CONAB, 2017).

No entanto, ao passo que o país apresenta crescimento e ocupa cada vez mais posição de destaque no cenário mundial, é necessário ressaltar alguns gargalos que inibem maior crescimento e competitividade, como as fragilidades logísticas na estocagem e transporte dos grãos (OLIVEIRA E SILVEIRA, 2013).

Diante desse cenário, nos últimos anos, investimentos em rotas logísticas da soja com origem no Estado do Mato Grosso e saídas para as regiões Norte e Nordeste do país foram realizadas.

Resultados e Discussão

As seguintes rotas destacam-se pelo escoamento da soja do Estado de Mato Grosso para as diferentes regiões do país através da utilização da intermodalidade:

- **Rota para o Porto de Santos-SP (rodo-ferroviária)** - Pela BR-364 até o sul do estado, com transbordo para malha ferroviária que liga MT e MS ao Porto de Santos.
- **Rota para o Porto de Manaus-AM (rodo-hidroviária) -** Pela BR-364 até o Terminal Hidroviário de Porto Velho, chega em Manaus via Hidrovia do Madeira.
- **Rota para o Porto de Itaqui-MA (rodo-ferroviária)* -** Pela BR-364, à Ferrovia Norte-Sul, que liga as principais regiões produtoras de Centro-oeste ao Norte. Interligando com a Estrada de Ferro Carajás até o Porto de Itaqui.
- **Rota para o Porto de Santarém-PA (rodo-hidroviária) -** Pela BR-163 até o Terminal de Miritituba-MA seguindo a Hidrovia Tapajós/Teles até Porto de Santarém-MA (OLIVEIRA e CICOLIN, 2016).

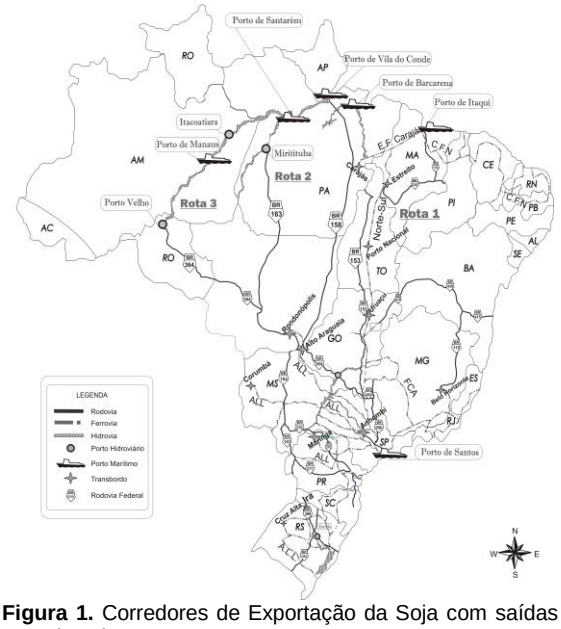

Figura 1. Corredores de Exportação da Soja com saídas pela Região Norte/Nordeste
Fonte: Filassi *et al.* (2017).

O transporte de mercadorias através da utilização de mais de um modal vem crescendo, pois além dos ganhos econômicos promove o uso racional do sistema de transporte. De acordo com Batalha (2010), um sistema de transporte eficiente contribui para gerar maior competitividade, além de proporcionar economias de escala, diminuição das perdas e a redução de custos.

Conclusões

A pesquisa mostrou que nesses últimos anos, houve um aumento na utilização de rotas intermodais que visam portos do Norte/Nordeste, diminuindo assim gargalos logísticos. Deixando evidente que a logística é de fundamental importância para o aumento de competitividade do setor.

BATALHA, M. O. (coord.) (2010). Gestão agroindustrial: GEPAI Grupo de Estudos e Pesquisas Agroindustriais. 5. ed. São Paulo, SP: Atlas, vol 2.
CONAB. Companhia Nacional de Abastecimento. **Previsão de Safras**. Disponível em: <http://www.conab.gov.br/>. Acesso em: Jan. 2018.
FILASSI, M.; OLIVEIRA, A. L. R.e MAKIYA, I. K. (2017) Logística de exportação da soja brasileira: Uma avaliação do corredor intermodal centro-norte. *Espacios*, v. 38, n. 7.
OLIVEIRA, A. L. R.; CICOLIN, L. (2016) Evaluating the logistics performance of Brazil´s corn exports: aproposal of indicators. African Journal of Agricultural Research, v. 11, n. 8, p. 693-700.

(cc) BY-NC-ND