

LOGÍSTICA DE TRANSPORTES E EXPORTAÇÕES DO SETOR DE SOJA NA REGIÃO SUL DO BRASIL

Autores: ALISSON YURI RAMOS DE SOUZA, LUIZ ANDREI GONÇALVES PEREIRA

Introdução

A eficiência e a qualidade na organização do sistema logístico do setor agroindustrial no Brasil é a chave para otimizar os fluxos e reduzir os prejuízos gerados pelos gargalos, agregando melhores resultados para as atividades econômicas na cadeia de suprimentos. O presente texto aborda a (re)configuração do panorama da logística de transportes voltada para o setor agroindustrial na região Sul do Brasil, tendo como foco, os Estados do Rio Grande do Sul, do Paraná e de Santa Catarina. Neles estão localizadas as empresas que produzem, que compram de terceiros e que exportam soja *in natura* e derivados para os mercados globais.

Neste trabalho, o setor de soja é constituído pelos produtos: soja mesmo triturada, óleo de soja, farinha de soja, tortas de soja, molhos de soja e proteínas de soja em pó, que compõem as exportações. Para Buhler; Guibert e Requier-Desjardins (2016), a crescente demanda pelas *commodities* agrícolas nos mercados para atender os setores alimentícios (alimentação humana e animal), forrageiros, energéticos e industriais tem aumentado a presença de capitais oriundos dos sistemas financeiros globais, nos quais os atores dinamizam e transformam os espaços rurais voltados para as cadeias alimentares. Conforme Oliveira (2016), nos mercados de *commodities* agrícolas, elas são produzidas em diversos lugares e são comercializadas nos mercados mundiais, na medida em que os seus preços são controlados pelas bolsas de valores – mercados futuros –, tendo como destaque principal, a Bolsa de Chicago (Estados Unidos), que trabalha com a cotação dos preços de trigo, milho, soja, farelo de soja, etc. Nesse contexto, as empresas estrangeiras centralizam o capital por meio do controle da produção, da comercialização e dos investimentos diretos através de filiais, de fusões, de aquisições de franquias.

Na comercialização internacional das *commodities* agrícolas, segundo Farjado (2011), as grandes corporações estrangeiras, como as *tradings companies* e as cooperativas, têm dominado as exportações por meio das dinâmicas de redes verticalizadas e horizontalizadas constituídas de bases produtivas, de unidades de armazenamentos, de comércio e de distribuição nos mercados nacionais e globais. Nas redes de exportações, Pereira (2015) destaca que os fluxos materiais são operacionalizados pela infraestrutura de transportes e de armazenagem integrados aos serviços logísticos especializados, que são articulados aos sistemas de comunicação/informação. Por isso no escoamento das exportações, existem os transportes nacionais que ligam os locais de produção aos recintos alfandegados (portos, aeroportos e pontos de fronteiras), sendo que a partir deles, os produtos ingressam nos mercados internacionais.

Nos nodos brasileiros interconectados aos mercados globais, Caixeta-Filho (2006) apontou que os principais portos utilizados para o escoamento da soja (derivados) são: Santos (SP), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS) e São Francisco do Sul (SC), sendo que desses quatro, três estão localizados na região Sul do Brasil. A região apesar de encontrar alguns gargalos logísticos para escoar a soja e derivados, também é destaque no setor agroindustrial.

Este trabalho tem como problema de estudo verificar como a logística de transportes interconecta as exportações da região Sul do Brasil nos mercados internacionais? O seu objetivo é analisar os fluxos das exportações através do escoamento dos produtos do setor soja entre a região Sul do Brasil e os mercados estrangeiros, considerando a rede de transportes nacionais, de recintos alfandegados e de transportes internacionais, no período de 1997 a 2016.



Material e métodos

Esta pesquisa foi realizada através da revisão literatura como forma de dar sustentação teórica as temáticas discutidas, tendo como referências: Buhler; Guibert e Requier-Desjardins (2016); Umbelino (2016); Farjado (2011). E também através da coleta, da organização e da análise de dados disponibilizados pela plataforma online Aliceweb2 do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços – MDIC. Os produtos exportados foram identificados pelo Sistema Harmonizado – SH4 e Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM (8 dígitos), o código foi inserido no link de busca da plataforma cruzando informações com portos (recintos alfandegados) e blocos econômicos (países). Os dados foram agrupados em categorias setoriais (Produtos, portos e blocos) com uso do Excel 2007 e do Argis 9.3 para mostrar a distribuição espacial das exportações do setor de soja no Sul do Brasil por meio da rede logística de transportes e dos mercados globais organizados em blocos econômicos.

Resultados e discussão

Na análise dos fluxos das exportações do setor de soja, no período acumulado de 1997 a 2016, considerando os fluxos por Estados, verifica-se que as empresas no Paraná exportaram 54,1% dos valores financeiros e 56,7% da quantidade em quilos. Já as empresas do Rio Grande do sul exportaram 41,2% dos valores em dinheiro e 39,2% do peso/volume e as empresas de Santa Catarina exportaram 4,7% dos fluxos financeiros e 4,1% da quantidade em peso (Vide tabela 01).

No *ranking* do movimento de mercadorias por recintos alfandegados, observa-se que em primeiro lugar, o porto de Paranaguá (PR) concentrou 46,9% dos fluxos financeiros e 49,7% da quantidade quilograma dos produtos. Em segundo lugar, o porto de Rio Grande (RS) escoou 40,6% dos fluxos em dinheiro e 38,8% da movimentação em quilograma. Em terceiro lugar, o porto de São Francisco do Sul (SC) movimentou 11,6% dos fluxos financeiros e 10,8% da quantidade em peso/volume. Já pelos demais portos, aeroportos e pontos de fronteiras juntos transitaram 0,9% dos fluxos em dinheiro e 0,7% dos produtos em quilos (Vide Mapa 1 e 2). Esses números apresentados mostram o papel dos portos e do transporte marítimo no escoamento de commodities agrícolas, produtos de baixo valor agregado no cenário internacional.

Ao utilizar os recintos alfandegados e o transporte marítimo, os produtos (soja e derivados) seguem para os mercados globais classificados em blocos econômicos nas seguintes proporções. Sendo que o bloco Cooperação Econômica da Ásia-Pacífico – APEC recebeu 58,4% dos valores financeiros e 53% da quantidade em quilograma. Enquanto a União Europeia comprou 28,1% dos fluxos em dinheiro e 35,8% da quantidade peso/volume. Juntos os demais blocos e/ou países importaram 13,5% dos valores financeiros e 11,2% da quantidade em quilograma (Vide Mapa 3). É importante frisar que os mercados consumidores do setor de soja e derivados concentram na APEC e na União Europeia.

Considerações finais

Ao final do trabalho destaca-se a grande dependência do modal rodoviário na região Sul do país, onde é preciso continuar investindo em melhorias das rodovias, bem como em outras opções de modais de transportes, assim como o armazenamento de grãos de soja para comportar grandes safras. Nos três Estados, as empresas do Paraná foram as que mais exportaram valores financeiros e quantidade de quilos, um pouco atrás aparecem às empresas do Estado do Rio Grande do Sul, e muito distante estão às empresas do Estado de Santa Catarina. O estudo mostrou os fluxos das exportações do setor de soja, no período em foco (1997 a 2016), que foram escoados por meio de transportes nacionais e internacionais. No transporte nacional, as empresas utilizaram o transporte ferroviário, porém o escoamento concentrou-se no transporte rodoviário, que é o mais utilizado para o transporte de cargas no território brasileiro. Por isso observa-se uma disparidade no uso dos recintos alfandegados, na medida em que os fluxos concentram, principalmente, nos portos de Paranaguá (PR) e de Rio Grande (RS), seguidos pelos portos de São Francisco do Sul (SC) e demais recintos alfandegados. Os fluxos que saíram desses recintos seguiram para o exterior através do



transporte marítimo, que muito usado na circulação de commodities, conseqüentemente os produtos chegaram aos mercados globais. Nesse contexto, os mercados consumidores localizados em blocos econômicos que mais receberam fluxos em valores financeiros e em quantidade quilograma foram APEC e a União Europeia.

Agradecimentos

Agradeço ao apoio financeiro do BIC-CAMPI, da Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES), que tornou possível o desenvolvimento desta pesquisa.

Referências bibliográficas

BUHLER, E.; GUIBERT, M.; REQUIER-DESJARDINS, D. As agriculturas empresariais na Argentina, no Brasil e no Uruguai: uma globalização dos espaços rurais?. In: BERNARDES, J. A.; BUHLER, E. A.; COSTA, M. V. V. **As fronteiras do agronegócio: transformações territoriais em Mato Grosso**. Rio de Janeiro: Lamparina, CNPQ, Nuclamb, Reagri, 2016.

CAIXETA-FILHO, J.V. Novos corredores devem mudar a matriz de transportes. **Revista Visão Agrícola**, Piracicaba, v.1, n.5, jan./jun. 2006.

FARJADO, S. A ação territorial corporativa no espaço rural. In: VIDEIRA, S. L.; COSTA, P. A.; FARJADO, S. **Geografia Econômica: (re)leituras contemporâneas**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011.

OLIVEIRA, A. U. A mundialização da agricultura brasileira. São Paulo: Iände Editorial, 2016.

PEREIRA, Luiz Andrei. **Logística de transportes e comércio internacional: os fluxos das exportações e das importações de mercadorias no norte de Minas Gerais**. 2015. 219 f. Tese (Doutorado em Geografia), Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015.

Anexos (Não conseguimos incorporar os anexos)

Realização:



SECRETARIA DE
DESENVOLVIMENTO
CIENTÍFICO, TECNOLÓGICO
E INOVAÇÃO SUPERIOR



Apoio:



Image not found or type unknown

