

# **A LOGÍSTICA NO AGRO-NEGÓCIO**

Karla Da Silva Chicaroni

Luis Geraldo Mendes Junior

## **INTRODUÇÃO**

Tendo em vista uma produção no campo cada vez maior em decorrência dos avanços tecnológicos e fatores como dimensão territorial, condições climáticas e investimentos em mão de obra, pesquisas e equipamentos estão colocando o Brasil no topo da “cadeia alimentar” do planeta o que possibilita o país em assumir a liderança mundial em todos os setores do campo, porém a demanda por serviços na área de transportes teve um considerável crescimento, porém este ainda é falho, o que prejudica todo o setor logístico, pois a maioria desses transportes é feito por meios rodoviários o que dificulta o escoamento devido o alto custo dos fretes.

O setor vem sofrendo várias influências em relação a evolução do mercado, porém o setor é carente de profissionais capacitados para atender com eficácia e excelência toda a demanda.

Buscar estudos com informações consistentes, é uma forma de melhorar a estrutura dos modais disponíveis, visando pesquisar e identificar as falhas durante o processo de entrega da produção ao seu respectivo destino.

## **1. O CAMPO A FAVOR DO CRESCIMENTO**

O Brasil tem a tendência para transformar o campo em uma verdadeira mina de ouro, o clima é predominantemente tropical, em algumas regiões subtropical ou temperado, o que beneficia a produção agrícola em quase todo o território, com água abundante e qualidade tecnológica. Segundo a Organização das Nações Unidas para a Agricultura (FAO) estima-se que o planeta tem 6 bilhões de habitantes e, em 2050, terá 9 bilhões. Além disso, os países emergentes vêm crescendo até três vezes mais do que os desenvolvidos. Estima-se que, até lá, a produção de alimentos terá de ser 70% maior do que a atual.

## **2. MODAIS**

Os transportes de cargas possuem cinco tipos de modais, cada um com custos e características operacionais próprias, que os tornam mais adequados para certos tipos de operações e produtos. Todas as modalidades têm suas vantagens e

desvantagens. Algumas são adequadas para um determinado tipo de mercadorias e outras não. Os modais disponíveis são o aéreo, ferroviário, hidroviário, marítimo e rodoviário.

### **3. O GRANDE DESAFIO DA LOGÍSTICA**

O mundo vai precisar de muito mais alimentos e matérias-primas produzidos no campo nos próximos 10 anos - e o Brasil será o país mais qualificado para atender a essa demanda, se agricultores e criadores conseguirem fazer sua produção chegar aos portos a um custo razoável. A agropecuária brasileira poderá aumentar sua participação no comércio mundial de soja em grão, milho e carnes, além de manter a posição dominante nos mercados de açúcar e café. As projeções aparecem num trabalho publicado pelo Ministério da Agricultura. As perspectivas são auspiciosas, mas o estudo termina com uma descrição pouco animadora das condições de logística.

Os produtores podem usar boas máquinas, boas sementes e as melhores técnicas de manejo de solo. Formas de produção igualmente modernas foram adotadas na criação de animais. Tudo isso permitiu baratear a produção nacional de alimentos nos últimos 30 anos. O consumidor nacional foi beneficiado e, ao mesmo tempo, os exportadores conseguiram ocupar fatias importantes do mercado internacional. Mas conseguiram tudo isso apesar das más condições da infraestrutura e de outros itens do custo Brasil.

Em suma: nossa logística vai mal e precisa de apoio e investimentos de todos os envolvidos para que possamos conquistar e receber do mundo a confiança que nossos produtos agrícolas merecem.

### **4. TENDÊNCIAS DO AGRONEGÓCIO**

As tendências indicadas permitirão identificar trajetórias possíveis, bem como estruturar visões de futuro para o agronegócio no contexto mundial para que o país continue crescendo e conquistando novos mercados.

O agronegócio brasileiro entra em uma fase de maturidade econômica, passa a ter sua importância econômico-social reconhecida e restaura em seus agentes o orgulho de pertencerem à atividade, embora persistam as classes dos excluídos e daqueles em processo de exclusão.

Consolida-se a visão do desenvolvimento sustentável da produção de alimentos, fibras, energia e de produtos da flora e fauna, e da multifuncionalidade do setor primário, mediante a agregação das atividades de lazer, turismo rural e preservação ambiental. Ocorrem a diversificação e especialização dos produtos e a organização e reestruturação das cadeias produtivas, gerando produtos para o abastecimento interno e para a exportação como mercados complementares. As

tendências e/ou projeções foram baseadas, em geral, para a produção, consumo, exportação, importação e área plantada.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O Brasil ainda precisa dar um salto em direção à competitividade internacional e inter-regiões, gerando maior agregação de renda, condições necessárias para melhor distribuí-la. O barateamento dos custos de transportes passa pela alteração da matriz de transporte brasileira, uma vez que o modal predominante o rodoviário apresenta condições de infra-estrutura deficitária e custos superiores aos dos demais modais. Deve-se incrementar a utilização das hidrovias e ferrovias nacionais que são modais mais baratos, maximizando a utilização da multimodalidade sem excluir o modal rodoviário, uma vez que aqueles não apresentam capilaridade suficiente para efetuar as movimentações requeridas dos pontos de origem aos pontos de destino.

O melhor planejamento do transporte, assim como a maior integração entre instituições governamentais e entidades de classes, materializaria a necessidade de um programa consistente de investimentos continuados na infra-estrutura de logística, invertendo-se a tendência dos planos sucessivos de destinar a maior parcela dos recursos para o modal rodoviário. Os modais hidroviário e o ferroviário precisam ser privilegiados em termos absolutos e relativos nos planos de investimentos e ações do governo.

## **Referências Bibliográficas**

ALVES, Maria R. P. Logística Agroindustrial. In: Batalha, Mário O. (Coord) Gestão Agroindustrial: Grupo de Estudos e Pesquisas Agro-industriais. São Paulo: Atlas. 1ª Ed. Vol.1. 1997.

AMARAL. J.L. A operação logística no Brasil: estagio atual, desafios e perspectivas para sustentar o crescimento econômico. In: SEMINARIO BRASILEIRO DO TRANSPORTE RODOVIARIO, 6, 2006, Brasília, DF. Arquivo eletrônico... Brasília, DF: Câmara dos deputados, 2006.

BATALHA, Mário O. Sistemas Agroindustriais: Definições e Correntes Metodológicas. In: Batalha, Mário. (Coord.) Gestão Agroindustrial: Grupo de Estudos e Pesquisas Agro-industriais. São Paulo: Atlas, 1997.

CONAB – COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO. Disponível em <http://www.conab.gov.br>. Acesso em 16.03.2011.

CANAL RURAL. Disponível em <http://canalrural.com.br> acesso em 21.09.2010.

PORTAL DO AGRONEGOCIO. Disponível em <http://portaldoagronegocio.com.br> acesso em 19.11.2010

BATISTA, Eliezer. Reordenando as peças da logística nacional. Revista Custo Brasil, São Paulo, ano 1, n. 3, 14 p, jun/jul.-2006, disponível em <http://revistacustobrasil.com.br> acesso em 10.12.2010.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE – GEIPOT. Corredores Estratégicos de Desenvolvimento: Relatório final Fevereiro 1998. Brasília, DF: GEIPOT. 1998.

LOGISTICA DSCOMPLICADA. Disponível em <http://www.logisticadscomplicada.com.br> acesso em 02.04.2011.