

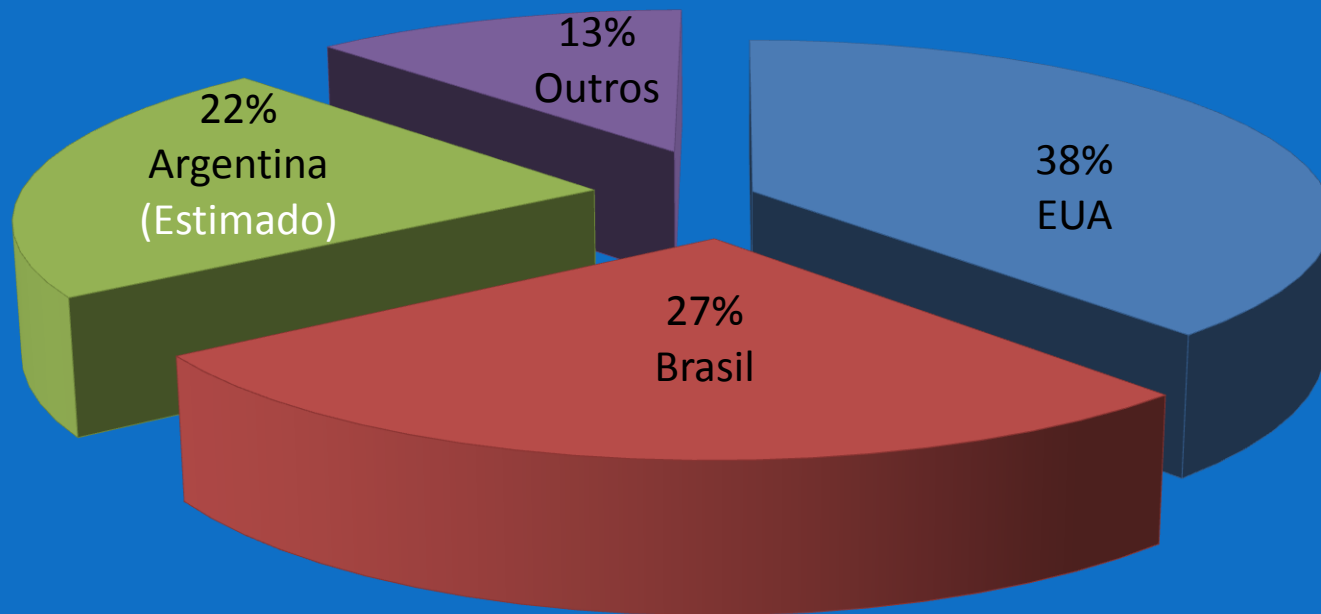
O impacto do custo logístico sobre o mercado exportador da soja brasileira



Rafael Cavalcanti Bizerra

Piracicaba - SP, 29 de Março de 2010

Produtores de Soja



Principais Países Produtores de Soja – Safra 2008/2009
Fonte: Embrapa, 2009.

Custo de Produção

Maiores custos/há

Paraná \$438,00

Iowa \$366,00

Mato Grosso \$332,00

Menores custos/há

Buenos Aires \$150,00

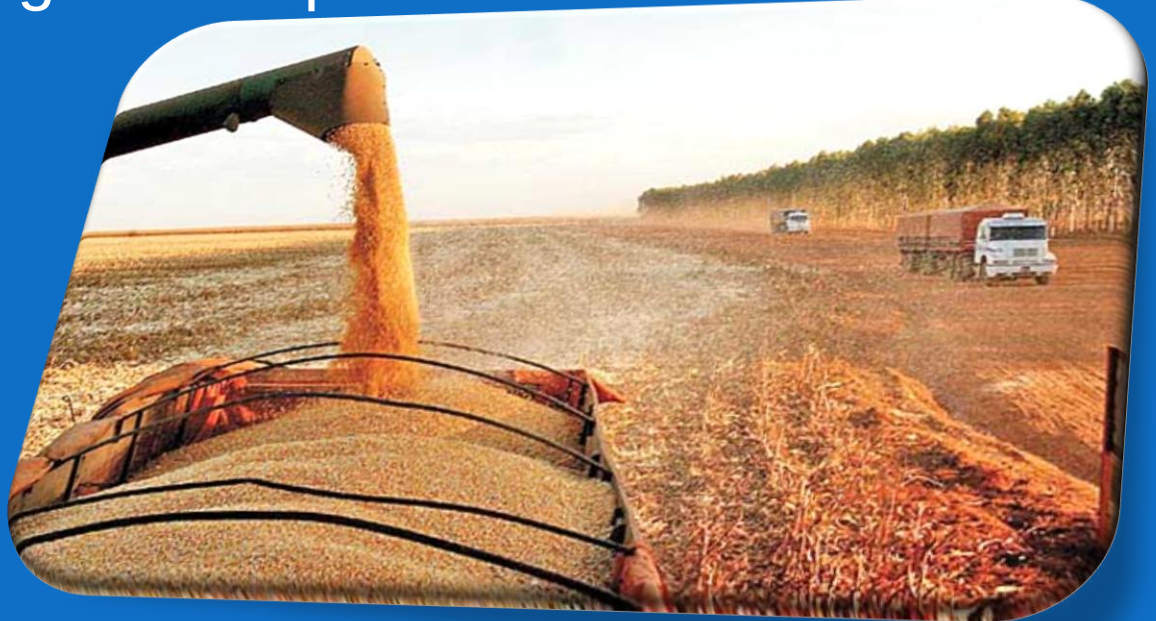
Dakota do Norte \$291,00

Goiás \$291,00

Comparação entre retorno dos produtores coloca brasileiro em situação difícil
Fonte: (CEPEA, 2008)

Logística da Soja

No produto soja as fraquezas brasileiras, não ficam apenas na produção. Os custos de transporte da *commodity* no país, também são maiores que o dos concorrentes e chegam a representar cerca de 29% do valor dos grãos.



Fonte: Caixeta-Filho et. al, 1998.

Mercado

Em um mercado competitivo como o da soja, a otimização dos sistemas, sejam produtivos, financeiros ou logísticos, deixou de ser uma opção de maior rentabilidade e tornou-se uma necessidade, em decorrência da volatilidade dos retornos sobre o capital investido.

Soja conteineirizada

Neste sentido, o estudo propõe a utilização de *container*, no transporte da soja para potencializar o seu transbordo e minimizar as perdas que ocorrem no trajeto, com a finalidade de aproximar-se dos valores ótimos e garantir maior atratividade para empresas brasileiras no mercado internacional da *commodity*.



Pequenos compradores

CASE, a Austrália na safra 2008 importou 94.806 toneladas de grãos de acordo com dados da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA, 2009). Com o uso do *container*, não existe a necessidade de fretar dois navios graneleiros para importar a soja brasileira por grandes quantidades.



Estudo

Para tanto, o trabalho deverá analisar os seguintes itens:

A. Custo logístico quantitativo:

Estudo - quantitativo

1. Formação do frete rodoviário de veículos graneleiros e porta *container*, para o transporte da soja do produtor até o porto.



Estudo - quantitativo

2. Custo da movimentação da *commodity* no ambiente portuário, a granel e com a soja unitizada em *container*.

Movimentação Portuária de 23 Toneladas de Soja		
Serviços Portuários	Custo	
	A granel	Container
Serviços de armazenagem	46,69	26,38
Infra-estrutura de acesso aquaviário	33,12	25,08
Utilização das instalações de acostagem *	12,57	11,97
Utilização da infra-estrutura serviços de armazenagem**	102,9	98
Utilização de equipamentos portuários *	24,42	42,66
Total	219,7	204,09

* Transferência por hora ** Transferência por dia – não considerados no cálculo.

Estudo - quantitativo

3. Disponibilidade de navios graneleiros e porta *container*.

Carga do navio	Quantidade de Embarcações
Granéis de origem vegetal	15
<i>Containers</i>	100

Navios programados para atracar no Porto de Santos 27/02 a 25/03 de 2010
Fonte: CODESP, 2010.

Estudo-quantitativo

4. Perdas da safra no transporte rodoviário da soja até o porto, com o uso de veículos graneleiros e porta *container*.



Estudo - quantitativo

5. Levantamento do fluxo de *containers* importados e exportados pelo Brasil.

	Importação	Exportação
Unidades	889.091	854.321

Movimentação de *Containers* – 2008
Fonte: CODESP, 2009.

Estudo - quantitativo

6. Processo de tornar a soja conteineirizada.



Estudo - qualitativo

A. Custo logístico qualitativo:

1. Ganhos no relacionamento com pequenos compradores da soja brasileira, proporcionado pela melhoria no atendimento de suas necessidades.



Estudo - qualitativo

2. Vantagens competitivas no mercado com o uso da intermodalidade no setor de soja, facilitada pela utilização do *container*.



Estudo - qualitativo

3. Ganho ambiental com a utilização da intermodalidade, redutora dos impactos ambientais negativos, proporcionada pelo aproveitamento do modal potencial de cada região.



Estudo - qualitativo

4. Redução de congestionamentos nas regiões portuárias, relativas ao alto *transit time* do transbordo da soja a granel do caminhão para o navio proporcionando um maior conforto para a população local e aos condutores de veículos transportadores.



Estudo - qualitativo

5. Redução do frete devido ao uso de diferentes veículos para o transporte da safra.



Considerações Finais

Contudo dentro da logística existem fatores que não são controláveis pelo gestor, porém outros estão ao seu alcance, como por exemplo, a escolha de técnicas, ferramentas e equipamentos na sua estratégia. No caso de pequenas vendas de soja ao exterior, seu transporte torna-se mais eficaz quando o uso do *container* se faz presente.

Agradecimentos

**Professores e a diretoria acadêmica que
fomentaram o desenvolvimento deste estudo.**

em especial

**Aos Prof^ºs: Daniel Nery dos Santos; e
Robson dos Santos.**

Obrigado!!!

Rafael Cavalcanti Bizerra

Email: rafael.bizerra@gmail.com

Site: www.bizerra.ueuo.com