

8 Considerações finais

8.1. Conclusões

Devido à expansão da fronteira agrícola na década de 1970 ocorreu a interiorização do cultivo de produtos agrícolas, como a soja. Todavia, ela não foi acompanhada da expansão e adequação da infra-estrutura local. Até hoje essa adequação da infra-estrutura não ocorreu. O que fez com que o chamado “Custo Brasil” levasse a um estrangulamento da competitividade do setor.

Com a logística ganhando espaço nos ambientes empresariais, ficou ainda mais evidente a necessidade de uma solução para o problema. Ao planejar a produção de soja futura é essencial que se busque não apenas atender os clientes, como também uma maior lucratividade. Assim, para se garantir a vantagem competitiva no mercado internacional, a redução dos custos logísticos passou a ser primordial para o setor.

Deste modo, o presente trabalho buscou por meio de uma revisão bibliográfica, consulta de dados e entrevistas qualitativas com a análise de conteúdo, identificar a cadeia de suprimentos da soja, analisar os principais atores e procurar alternativas de transporte que garantam a vantagem competitiva do produto.

Revisando o conceito de logística e as formas da distribuição física compreende-se de forma mais clara os vários atores identificados na cadeia de suprimentos da soja. Além disso, torna-se evidente a necessidade de se buscarem modais alternativos para o escoamento da *commodity*. O modelo predominante do uso do transporte rodoviário mostra-se não somente mais custoso, como também apresenta péssimas condições de estado.

Nota-se ainda que a soja tornou-se um produto de exportação. Como foi visto, 70% da sua produção tem como destino o mercado internacional, principalmente Ásia e União Européia. Assim, as alternativas procuradas para

aumentar a vantagem competitiva da oleaginosa focaram-se na infra-estrutura para chegada aos portos brasileiros. Isso porque, como foi observado, 95% das exportações brasileiras da soja ocorrem através dos portos.

Sendo um estado brasileiro que se beneficiou da expansão da fronteira agrícola, o Mato Grosso é hoje o estado com a maior produção de soja do país. Entretanto, as saídas da sua produção para o mercado internacional ainda são precárias. O estado tem atualmente apenas dois municípios, no sudeste, atendidos pela malha ferroviária. O uso modal rodoviário, apesar de quase 90% da malha está em situação de regular a péssima, ainda é predominante no Mato Grosso.

A ferrovia se apresenta, junto com a hidrovia, como a melhor forma de transporte da soja. Não apenas pela economia de escala gerada, mas também por ser mais eficiente no uso de combustível. Além disso, necessita de pouco manuseio e o transbordo da carga ocorre apenas no momento de carga e descarga dos vagões. Para viabilizar o uso do modal é necessária a existência de rios navegáveis, o que diminui a penetração desse tipo de transporte para todo o território nacional. Assim, a escolha pelo modal ferroviário na região se dá pelos seus baixos custos operacionais e por ser viável dentro do contrato de concessão estabelecido entre o governo federal e a ALL, concessionária responsável pela Ferronorte, estrada ferroviária que atende o estado.

Com a concretização das obras será possível não apenas diminuir os custos de transporte da *commodity* até seus portos de destino, mas também desenvolver a região, acabar com o desperdício existente pela falta de transporte, além de diminuir os custos das matérias-primas importadas. Esse conjunto de fatores leva a acreditar que, tomadas as medidas necessárias, a soja brasileira passa a ser ainda mais competitiva no mercado internacional. Esse fator é importante para o desenvolvimento social e econômico do país.

Apesar do governo federal, através do Ministério dos Transportes, ter realizado um estudo em que demonstrava que com o uso do modal haveria uma redução de custo na exportação da soja e a viabilidade das obras terem sido consideradas no estudo através de programas de investimento público, a expansão da estrada ferroviária ainda é incipiente. O governo federal, através do PAC que

prevê apenas a construção de um trecho da Ferronorte, deixa claro a falta de prioridade do planejamento realizado pela GEIPOT. Os entraves de transporte para exportação citados pelos entrevistados ainda são os mesmos que o plano do governo buscava solucionar.

Segundo todos os entrevistados, só será possível promover o crescimento socioeconômico brasileiro e o desenvolvimento do país se investimentos em infraestrutura forem encarados como estratégicos e de alta prioridade. Para deixar de ser um país do futuro é necessário pensar ao longo prazo e buscar a realização dos bons projetos apresentados.

8.2. Propostas para a continuidade deste estudo

Este trabalho foi desenvolvido buscando responder objetivamente a proposta. Limitações foram estabelecidas, entre elas:

- Não foram avaliados impactos ou propostas para outros estados do Centro-Oeste, mesmo que essas fossem contribuir, ainda que parcialmente, para o escoamento da soja do Mato Grosso;
- A avaliação da rentabilidade futura da construção de ferrovias não foi pretensão desse trabalho;
- As entrevistas realizadas não contemplaram nenhum representante de *tradings*, identificados como principais responsáveis por escoarem a soja até os portos brasileiros; e

Com o intuito de aprofundar este estudo alguns pontos podem ser citados como sugestão para pesquisas futuras:

- Um estudo de otimização da localização dos terminais ferroviários levando em consideração a importação de insumos para o plantio da soja;
- A realização de uma pesquisa sobre as possibilidades de escoamento usando a malha ferroviária ou hidrovieira de outros estados próximos ao Mato Grosso;

- Uma análise da redução do frete e dos gastos com combustível com a expansão da Ferronorte até Porto Velho (RO) e Santarém (PA).