



A IMPORTÂNCIA DOS PROCESSOS LOGÍSTICOS NO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

SOUZA, Monike Mitalle¹

OLIVEIRA, Adriano Fabbri de²

¹Acadêmica do curso de Administração da Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva

²Docente da Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva

RESUMO

Este trabalho aborda qual a importância dos processos logísticos para o agronegócio brasileiro. Muitos ainda se atêm ao agronegócio, como aquelas atividades relacionais aos produtores, nas quais são realizadas as suas produções/plantações no campo. A pesquisa mostra que muitos fatores influenciam e são de extrema importância para o agronegócio que vão além do campo, que ultrapassam as porteiras das fazendas, e a logística está entre elas e será o tema abordado. Este estudo tem como objetivos: Identificar os gargalos logísticos que podem influenciar os negócios do agronegócio; comparar os modais logísticos, e os mais viáveis ao agronegócio; Identificar como as atividades logísticas se enquadram no agronegócio e identificar os problemas evidentes de infraestrutura no Brasil. Para responder aos objetivos foram utilizados artigos científicos disponíveis em bases de dados e livros. Verificou-se a importância de cada atividade no processo, e que isoladas elas não fazem tanta diferença como se trabalhadas em conjunto, e que uma depende da outra para atingir aos resultados e que a cadeia é afetada se um dos elementos não estiver em conformidade com o todo.

Palavras-chave: Agronegócio, Atividades primárias e infraestrutura, Modais de transporte, Processo logístico

ABSTRACT

This paper discusses how important logistics processes for Brazilian agribusiness. Many still cling to agribusiness, such as those relational activities to producers, which are held in their production / plantations in the field. Research shows that many factors influence and are extremely important for agribusiness beyond the field, going beyond the gates of the farms, and logistics is among them and will be the topic discussed. This study aims to: Identify the logistical bottlenecks that may affect the business of the agribusiness; compare the modal logistics, and the most viable agribusiness; Identify how logistics activities fall within the agribusiness and infrastructure to identify obvious problems in Brazil. To meet the objectives were used scientific papers available on databases and books. There was the importance of each activity in the process, and isolated they do not make as much difference as it worked together and that one depends on the other to achieve the results and that the chain is affected if one element does not comply with the whole.

Keywords: Agribusiness, Logistics process, Primary activities and infrastructure, Transportation modes



1. INTRODUÇÃO

Está clara a expansão do agronegócio brasileiro quando se fala em movimentação de mercado, visto que é um dos ramos que mais movimenta a economia do país. O Brasil ocupa um lugar de destaque neste cenário, como grande produtor e exportador, tendo características de grandes propriedades e constituindo-se na maior cultura nacional segundo (PEREIRA et al., 2004).

A competitividade no agronegócio segundo Zamberlan e Oliveira (2013, p. 2) exige que os produtores adotem métodos e procedimentos que possam auxiliar no planejamento e na organização de suas atividades, indo também para as questões operacionais do seu negócio não somente ao planejamento produtivo, mas mostrando que as atividades e produções antes desenvolvidas somente dentro da porteira das fazendas, agora também se destacam fora delas.

Diante do expressivo desenvolvimento do agronegócio Barboza (2014, p. 1) diz que com o passar do tempo alguns gargalos surgiram, e um desses gargalos é a ineficiência na infraestrutura que influencia diretamente no crescimento e expansão do agronegócio, afetando, assim, sua competitividade no mercado. Dentro da infraestrutura logística existem os Modais de transportes, denominados Rodoviário de Cargas, Ferroviário de cargas, Hidroviário ou Marítimo, Aeroviário e Duto viário e cada modal tem sua particularidade nos quesitos, custo; tempo de entrega; condições físicas, entre outras.

Ao evidenciar o alto crescimento da produção, exige-se cada vez mais agilidade, qualidade e baixos custos nos serviços a serem prestados, e a escolha do modal adequado faz toda a diferença. Tendendo à utilização de apenas um modal, sem dúvida as condições logísticas tendem a ser cada vez mais precárias e caras. Somente com um plano logístico estruturado com opções de modais a serem utilizados de forma a atender as demandas de cargas fará com que o país cresça de maneira relevante.

Para (FLEURY, 2009 apud OLIVEIRA; ZAMBERLAM, 2013, p. 2) “o modal rodoviário é o mais escolhido em função da sua flexibilidade e rapidez, tem o menor custo fixo e maior variável”, porém, em infraestrutura apresentam algumas condições



precárias, os outros modais ferroviário, marítimo/fluvial, aeroviário e duto viário são os menos utilizados, e, como já citado, cada modal tem o seu custo que também relacionado ao agronegócio afeta todo o seu processo, começando dentro das porteiras até o consumidor final.

2. MATERIAL E MÉTODOS

Trata-se de um trabalho embasado no levantamento bibliográfico em livros, jornais, revistas seculares, análise de artigos científicos publicados e bases de dados. O material utilizado foi separado de acordo com a abrangência do tema, possibilitando a elaboração de um plano de leitura. O trabalho desenvolvido iniciou-se devido ao interesse da autora pelo assunto e importância do tema, sendo objeto de construção do trabalho de conclusão de curso.

3. CONTEÚDO

Há muito tempo já se houve falar em agricultura, termo usado pelos antigos, e que com o passar do tempo obteve alterações, quando falamos de agricultura, estamos falando da agricultura familiar, já o agronegócio, é uma questão bem mais complexa, pois, agronegócio, é definido como a inserção de um negócio na agricultura, ou seja, na realidade ele é o apanhado de empresas que processam e transportam os alimentos em geral, nota-se então que não só houve alteração em seu nome como em toda visão que se tinha do termo agricultura.

Segundo Araújo (2007, p. 13):

“No início das civilizações os homens viviam em bandos, nômades e se alimentavam de acordo com o que a natureza lhes oferecia espontaneamente, pois não tinham lugares fixos para fazerem



moradia, assim quando os alimentos acabavam eles se deslocavam em busca lugares novos onde houvesse alimentos. Como cada bando sobrevivia de acordo com o que encontravam, em certos momentos havia abundâncias ou escassez de produtos, pois não tinham o hábito de trocarem mercadorias entre eles. ”

Aí se dá o início de uma nova era da agropecuária e, conseqüentemente, o início de alojamentos desses bandos em lugares predefinidos. Com a fixação desses, começam a surgir comunidades, organizações e as mais diferenciadas propriedades e diversificações quanto à agricultura e pecuária.

Mesmo com essa mudança aparentemente significativa para eles, os fatores socioeconômicos da época, condicionaram essas comunidades a continuarem isoladas e se auto sustentar. Segundo Araújo (2007, p. 14) como a maioria da população morava na área rural, as estradas que existiam eram precárias e os meios de transporte escassos; os produtos tinham sua perecibilidade acelerada pois os armazéns eram insuficientes e não havia muitas técnicas de conservação.

Logo, a sociedade viu-se limitada, e resolveram mudar-se para os centros urbanos, buscando inovação e tecnologia, o que também afetou um pouco a área rural, pois seriam menos pessoas sustentando mais gente.

Ainda nos pensamentos de Araujo (2007 p.15):

“A evolução da socioeconômica, sobretudo com os avanços tecnológicos, mudou totalmente a fisionomia das propriedades rurais, sobretudo nos últimos 50 anos. A população começou a sair do meio rural e dirigir-se para as cidades, passando, nesse período de 20% para 70% a taxa de pessoas residentes no meio urbano (caso do Brasil). O avanço tecnológico foi intenso, provocando saltos nos índices de produtividade agropecuária. Com isso, menor numero de pessoas cada dia é obrigado a sustentar mais gente”.

Logo, o conceito de setor primário na agropecuária perdeu o sentido, pois



passou a depender-se de muitos serviços, máquinas e insumos que vem de fora, do que ocorre depois da produção.

Não só o agronegócio, mas todos ramos de linhas de produção, que interdependem umas das outras não conseguem realizar um bom trabalho se agirem de maneira independente, todos precisam estar interligados, para alcançarem os seus objetivos.

Devido aos avanços, “A produção agropecuária deixou de ser “coisa” de agrônomos, de veterinários, de agricultores e de pecuaristas, para ocupar um contexto muito complexo e abrangente, que é o do agronegócio, envolvendo outros segmentos (ARAUJO, 2007, p. 17).

Com o envolvimento de outros segmentos sendo eles fornecedores, produtores, processadores e distribuidores, para que o vínculo entre eles seja ordenado depende-se do planejamento logístico e suas atividades, são eles que fazem a intermediação entre toda essa cadeia de relacionamento.

“O termo logístico vem sendo muito utilizado ultimamente, sobretudo em função do crescimento dos centros urbanos, da distância entre os centros de produção e os de consumo, da necessidade de diminuição de custos e de perdas de produtos e da competição entre fornecedores/distribuidores”. (ARAUJO, 2007, p. 101).

Para compreender de que modo os processos logísticos influenciam no agronegócio brasileiro, primeiro é fundamental conhecer quais são essas atividades.

As atividades primárias segundo Fleury e Silva (2000), contribuem com grande parte dos custos logísticos, e são essências para o cumprimento da missão logística dentro das organizações, desta forma as mesmas são caracterizadas como: Transporte, Manutenção de Estoques e Processamento de Pedidos.

No transporte, os seguintes modais: marítimo, ferroviário, o rodoviário, o aéreo e o duto viário.

O marítimo / hidrovíario de cargas se dá através da água através de mar, rios



e lagos, hoje, o Brasil possui cerca de 13 mil quilômetros de vias navegáveis aplicadas de maneira econômica para o transporte de passageiros e cargas. Importante no agronegócio por transportar cargas pesadas a longas distâncias, e por não precisar de muitas manutenções.

O modal ferroviário, através deste é possível transportar volumes expressivos de cargas por longas distâncias, porém além de ser mais barato não é tão ágil quanto os outros modais, para o agronegócio é a melhor escolha para transportar grãos a longa distância.

O modal aéreo, suas características principais são agilidade, segurança e praticidade, no agronegócio é indicado para produtos altamente perecíveis e de valor específico alto.

O modal duto viário, dutos, tubulações especialmente desenvolvidas e construídas para transportar produtos a granel por distâncias especialmente longas, e os dutos são subterrâneos, aparentes e submarinos. E o modal rodoviário: as cargas são transportadas em caminhões e carretas por rodovias que integram todo o território nacional.

No agronegócio um dos modais de transporte mais utilizado é justamente o modal rodoviário, e de acordo com (GEIPOT, 2005 apud PEREIRA, 2007, p. 8), mais de 81% dos grãos movimentados se utiliza o modal rodoviário, ficando as ferrovias com aproximadamente 16% e as hidrovias com menos de 3%, e de um modo geral o transporte rodoviário é responsável por 60 % do transporte de cargas totais no Brasil.

Na manutenção de estoques temos uma atenção especial, pois produtos parados em estoques sem movimentação impactam no fluxo de caixa das organizações, porém um volume baixo de produtos pode também impactar o nível de serviço ao cliente.

A última etapa das atividades primárias, é a função do processamento de pedidos, que garante a entrega rápida com pouco custo.

Segundo Meirim (2012) as atividades primárias são caracterizadas como atividades-chave na logística, ou seja, são essenciais a cadeia do processo. Porém para que cada atividade atenda satisfatoriamente os serviços prestados, são

necessárias as atividades de apoio, que são armazenagem, manuseio de materiais, embalagem de proteção, obtenção, programação de produto e manutenção de informação.

Abaixo temos um fluxograma que demonstra com mais clareza como cada atividade de apoio está relacionada às atividades primárias da logística.

Integração entre as atividades primárias e secundárias:

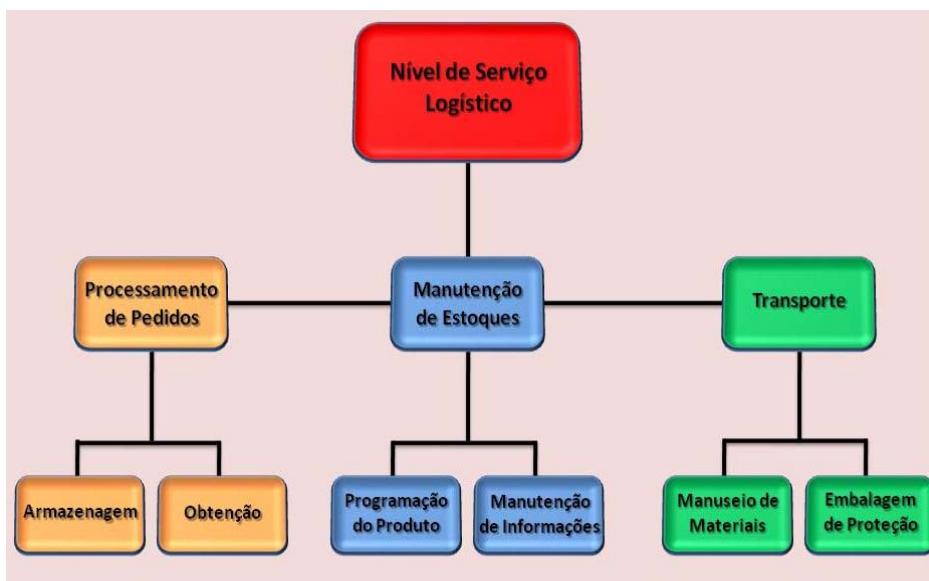


Figura 1 – Título: Integração entre as atividades primárias e secundárias
Autor: Caetano (2009)

Também é muito importante nos atentarmos para os fatores que não estão ligadas diretamente às nossas atividades, mas que podem influenciar no processo das mesmas.

“Talvez não exista sensação mais incômoda do que sendo o melhor não ganhar o jogo. É isso o que ocorre hoje com a logística do agronegócio, somos os melhores quando se fala em agronegócio, mas deixamos de ganhar o jogo quando se trata de falhas no ambiente ao qual ela se realiza. Hoje os gravíssimos problemas com a infraestrutura estão comprometendo o diferencial competitivo do agronegócio”. (CARTA DO IBRE, 2005).



Não podemos deixar de comentar sobre a infraestrutura logística no Brasil que influencia diretamente no agronegócio, e em toda a cadeia logística.

Hoje além das preocupações com a satisfação dos clientes, vivenciamos um período no qual os gargalos gerados pelo não acompanhamento da infraestrutura com o crescimento econômico do país, estão afetando suas atividades logísticas.

Segundo dados da pesquisa realizada pelos Sebrae, O Brasil está sofrendo com as precariedades das rodovias, e também com a falta de investimento nos demais modais, os aéreos, ferroviários e aquaviário o que acarreta uma cadeia de problemas futuros.

Os principais problemas em infraestrutura são, estradas malconservadas, malha ferroviária insuficiente e malconservada, falta de infraestrutura para intermodalidade, má qualidade dos acessos terrestres aos portos, rios sem infraestrutura para navegação e falta de infraestrutura de armazenagem/terminais. É o que diz uma pesquisa realizada pelo (INSTITUTO ILLOS, 2012 apud SEBRAE, 2014).

Pode-se observar que a falta de investimento acima de tudo é um dos principais causadores de todos esses problemas. De acordo com Novaes (2008, p. 12) “76% dos agentes do setor agrícola apontam a infraestrutura logística como o principal entrave ao desenvolvimento do agronegócio brasileiro. ”

Os planos de concessões de infraestrutura lançados pelo governo prometem diminuir os gargalos na infraestrutura e promover um crescimento mais amplo. De acordo com uma publicação da revista exame 2015 o novo programa de investimentos (PIL) Programa de Investimentos em logística o governo reafirma o compromisso de investir para retomar o crescimento.

O (PIL) é um programa que tem como objetivo aumentar a escala dos investimentos públicos e privados em infraestrutura e promover a integração das rodovias, além de promover a eficiência e aumentar a competitividade do País.

Diante de todos esses planejamentos, espera-se em um futuro próximo, ao menos diminuir os gargalos causados pela infraestrutura, e alcançarmos as expectativas de crescimento



4. CONCLUSÃO

Diante do exposto nota-se que um dos entraves para o crescimento do agronegócio esta na logística, muitos ainda não têm o entendimento de como todo esse ciclo de atividades logísticas e infraestrutura são importantes para o agronegócio.

As atividades primarias e de apoio fazem parte da cadeia de processos do agronegócio que envolvem os insumos, fertilizantes e cereais, e cada atividade tem sua significativa importância para que o conjunto de resultados atinja os objetivos esperados, desde o inicio da produção até a entrega dos serviços.

Porem para que a entrega dos serviços seja aceitável, é necessário uma boa infraestrutura, o que hoje é um dos principais gargalos no país. Visando o agronegócio hoje o modal mais utilizado é o rodoviário em função da sua flexibilidade e rapidez, tem o menor custo fixo e maior variável. Mas em contrapartida com a precariedade nas vias, impactam os negócios pela oferta e demanda, como o modal é o mais utilizado acaba que as transportadas acabam escolhendo para quem querem trabalhar.

Segundo Simões (2015) o agronegócio é um dos poucos setores que se mantem em crescimento, mesmo com a crise que se instala no país.

Mesmo com todos esses gargalos o agronegócio ainda é considerado um dos maiores geradores da economia brasileira. Por isso não se pode pensar somente no início da produção, aquela dentro das porteiras, mas nele como uma cadeia, e suas atividades interligadas umas as outras, e como trabalhando juntas fazem a diferença, para que tudo decorra bem até chegar ao consumidor final.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAUJO, M. J. **Fundamentos de Agronegócios**. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas



S.A, 2007.

BARBOZA, M. A. M. A ineficiência da infraestrutura logística do Brasil. **Revista Portuária**, [S.l.], 2014. Disponível em: <<http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/16141>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

CALLADO, Antônio André Cunha. **Agronegócio**. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2008.

CARLOS, J. **A evolução do agronegócio brasileiro no cenário atual**. Administradores.com. 2008. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/artigos/economia-e-financas/a-evolucao-do-agronegocio-brasileiro-no-cenario-atual/24824/>>. Acesso em: 2 set. 2015.

CAETANO, A. W. **Tecnologia e logística**. 2009. Disponível em: <<http://tecnologiaelogistica.blogspot.com.br/2009/09/relacionamento-entre-atividades.html>>. Acesso em: 4 out. 2015.

FILHO, E. R. **Logística empresarial no Brasil**. 1. ed. Curitiba, PR: Editora Intersaberes, 2012.

GANDRA, A. **Infraestrutura é o principal desafio para o Agronegócio em 2014**. 2014. Disponível em: <<http://www.ebc.com.br/noticias/economia/2014/01/infraestrutura-e-o-principal-desafio-para-o-agronegocio-em-2014>>.

IBRE, C. **Logística o calcanhar de aquiles do agronegócio**. [S.l.: s.n.], 2005.

LOURENÇO, J. C. **Logística agronindustrial: desafios para o Brasil na primeira década do século XXI, em Bananeiras/PB**. 2009. Dissertação (Doutorado em Administração) – Universidade Federal da Paraíba, Bananeiras, 2009.

MEIRIM, H. **As atividades de apoio da logística**. 2012. Disponível em: <<http://tecnologiaelogistica.blogspot.com.br/2009/09/atividades-de-apoio.html>>. Acesso em: 14 ago. 2015.

NOVAES, A. L. et al. **Análise dos fatores críticos de sucesso do agronegócio brasileiro**. 2009. Disponível em: <<http://www.sober.org.br/palestra/15/839.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2015.

OLIVEIRA, C. X.; ZAMBERLAM, C. O. **Logística e competitividade no agronegócio**. 2013. Disponível em: <<http://periodicos.uems.br/novo/index.php/ecaeco/article/viewFile/4198/1720>>. Acesso em: 20 set. 2015.



PEREIRA, D. W. et al. **Logística de transportes no agronegócio**. 2007. Disponível em: <<http://unisaesiano.edu.br>>. Acesso em: 4 abr. 2015.

PIL – **Programa de Investimentos em Logística**. Disponível em: <<http://investimentos.mdic.gov.br/conteudo/index/item/449>>. Acesso em: 1 set. 2015.

PORTAL do agronegócio. 2013. Disponível em: <<http://www.portaldoagronegocio.com.br/pagina/projecoes-do-agronegocio>>. Acesso em: 18 mar. 2015.

RIEDEL, E. Agronegócio responde por 37% dos empregos no Brasil. **Canal Rural**, [S.l.], 2014. Disponível em: <<http://www.canalrural.com.br/noticias/agricultura/agronegocio-responde-por-dos-empregos-brasil-diz-riedel-28382>>. Acesso em: 20 ago. 2015.

SEBRAE. **A logística do agronegócio**. 2014. Disponível em: <<http://www.sebrae2014.com.br>>. Acesso em: 18 maio 2015.

SILVA, C. R. L. da; FLEURY, P. F. Avaliação da organização logística em empresas de cadeia de suprimento de alimentos: indústria e comércio. **Revista de Administração Contemporânea**, Curitiba, PR, v. 4, n. 1, jan./abr. 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-65552000000100004>. Acesso em: 5 out. 2015.

SIMOES, R. **Contribuições do setor agropecuário para a economia brasileira**. 2015. Disponível em: <<http://www.portaldoagronegocio.com.br/entrevista/contribuicoes-do-setor-agropecuário-para-a-economia-brasileira-257>>. Acesso em: 12 maio 2015.

SOUZA, A. F. **Desafios para crescer no agronegócio**. 2010. Disponível em: <<http://www.agroanalysis.com.br>>. Acesso em: 9 mar. 2015.