

10^o

FEPEG FÓRUM

ENSINO • PESQUISA
EXTENSÃO • GESTÃO
RESPONSABILIDADE SOCIAL: INDISSOCIABILIDADE
ENSINO, PESQUISA E EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA



ISSN 1806-549 X

Autor(es): IGOR JOSÉ FERREIRA DOS SANTOS, LUIZ ANDREI GONÇALVES PEREIRA

A GEOGRAFIA DOS FLUXOS: LOGÍSTICA DE TRANSPORTES E EXPORTAÇÕES DO SETOR DE SOJA NO BRASIL

Resumo

O setor de *commodities* agrícolas tem um papel relevante na composição das exportações de empresas localizadas no território brasileiro e o desafio da logística de transportes é articular os fluxos mercadorias entre às áreas de produção e os mercados consumidores. O objetivo é caracterizar a logística de transportes do setor agroindustrial que articula espacialmente os fluxos das exportações de soja junto aos mercados internacionais, no período de 1997 a 2015. A metodologia adotada foi à revisão de literatura, a coleta e a análise de dados secundários para explicação dos sistemas de fluxos das exportações de soja. A expansão na infraestrutura da logística de transportes, apesar dos problemas estruturais, tem articulado as regiões brasileiras produtoras de soja com os mercados internacionais.

Palavras-chave: Geografia dos fluxos. Logística de transportes. Exportações. Soja. Brasil.

INTRODUÇÃO

O setor de *commodities* agrícolas tem um papel relevante na composição das exportações de empresas (brasileiras e estrangeiras) localizadas no território brasileiro e o desafio da logística de transportes é articular os fluxos mercadorias entre às áreas de produção e os mercados consumidores. Este trabalho se pauta na seguinte questão: como está organizada a rede de exportação de soja no Brasil? O objetivo é caracterizar a logística de transportes do setor agroindustrial que articula espacialmente os fluxos das exportações de soja, no período de 1997 a 2015. Neste trabalho, o setor da soja, engloba a soja *in natura*, farinha de soja, óleo de soja, tortas, molhos de soja e proteínas de soja.

Os fluxos das exportações do setor de soja dependem da logística de transportes para escoamento da produção até os mercados consumidores no espaço geográfico. A infraestrutura e os serviços de transportes busca atender a dinâmica da expansão das atividades agrícolas no território brasileiro. Para Moreira (2009), a modernização da agricultura através da implementação de tecnologias que propiciou a produção em larga escala para atender as demandas do mercado externo. A territorialização do agronegócio brasileiro pode ser observada em um campo cada vez mais mecanizado e mais produtivo, tornando-se o Brasil um grande exportador de *commodities* agrícolas, que são o carro-chefe nas exportações e no superávit da balança comercial. Desta forma, as atividades agrícolas foram e/ou são incentivadas pelo governo.

O agronegócio tem uma participação expressiva nas exportações brasileiras, segundo Castillo (2005), a produção e comercialização de produtos agrícolas voltados para exportação dinamizam os lugares onde se instalam devido aos investimentos públicos e privados. Nesta perspectiva, Castillo (2005) argumenta que “a competitividade deixa de ser um atributo apenas das empresas e passa a caracterizar também o espaço. Quanto mais bem equipado em redes de energia elétrica, comunicações, silos e armazéns e, sobretudo, transporte, mais “competitivo” é o lugar ou região”. Para Pereira (2015), as interações espaciais dos fluxos da produção e de insumos do setor agrícola promovem a dinâmica socioeconômica. A logística de transportes articula espacialmente os sistemas de fluxos das exportações do setor de soja, considerando a interligação do local de produção e de armazenamento, os recintos alfandegados e os mercados internacionais pelos modais e pelos serviços logísticos e transportes.

MATERIAL E MÉTODO

Esta pesquisa foi dividida em duas etapas: na primeira etapa, concentrou-se na revisão de literatura para desenvolver a discussão acerca da temática: logística de transportes, exportações de soja e mercados internacionais. Na segunda etapa, concentrou-se na coleta de dados na plataforma Aliceweb 2 do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços – MDIC. Esses dados foram organizados através do Sistema Harmonizado – SH, código internacional de produtos comercializados, identificando os produtos e inter-relacionando os seus fluxos com recintos alfandegados portuários, aeroportuários e pontos de fronteiras, bem como os mercados internacionais representados por blocos econômicos, com destaque para a Cooperação Econômica Ásia-Pacífico – APEC, à União Europeia, o Tratado Norte-Americano de Livre Comércio – NAFTA, à União Aduaneira da África Austral – SACU, à Associação Sul-Asiática para a Cooperação Regional, o Mercado Comum do Sul – MERCOSUL, dentre outros blocos/países.

Apoio financeiro: PIBIC/FAPEMIG (Fundação de Amparo a Pesquisa de Minas Gerais).

10^o

FEPEG FÓRUM

ENSINO • PESQUISA
EXTENSÃO • GESTÃO
RESPONSABILIDADE SOCIAL: INDISSOCIABILIDADE
ENSINO, PESQUISA E EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA



ISSN 1806-549 X

RESULTADO E DISCUSSÃO

Na discussão acerca das exportações do setor de soja realizadas por empresas, localizadas no território brasileiro, com destino aos mercados internacionais organizados em blocos econômicos regionais. É preciso fazer uma caracterização da dinâmica dos fluxos pelas redes de transportes e de comércio internacional. Desta forma, a logística de transportes que atende as demandas dos setores exportadores da cadeia de *commodities* agrícolas, com foco no setor da soja, passa a ser constituída de transportes nacionais, recintos alfandegados e transportes internacionais. O escoamento da produção exportada tem concentrado nos portos de Santos (SP), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS), Vitória (ES), São Francisco do Sul (SC), Santarém (PA), Salvador (BA), Manaus (AM) e São Luiz (MA).

Os modais de transportes nacionais: rodoviário, ferroviário, hidroviário e intermodal promovem a circulação das exportações do setor de soja das fazendas até os recintos alfandegados. E desses recintos, as exportações seguem para o mercado internacional. Ao analisar os fluxos, observa-se que o porto de Paranaguá (PR) concentrou 28,2% dos valores financeiros e 29,3% da quantidade em quilos. O porto de Santos (SP) foi responsável pelo escoamento de 24,5% dos fluxos em valores financeiros e 24,5% da quantidade em peso/volume. Enquanto o recinto portuário de Rio Grande (RS) recebeu 17,0% dos valores financeiros e 16,3% da quantidade em quilos. Pelos portos de Vitória (ES) e de São Francisco do sul (SC) circularam entre 7,4% e 7,7% dos valores financeiros, e entre 7,6% e 7,8% da quantidade quilograma. Já os portos de Santarém (PA), Salvador (BA), Manaus (AM) e São Luís (MA) movimentaram entre 1,5% e 4,7% dos fluxos financeiros, e entre 1,4% e 4,4% da quantidade em peso/volume. Os demais recintos alfandegados escoaram valores financeiros e quantidades em peso iguais ou inferiores a 1,0% (Vide mapa 1 e 2).

As exportações totais do setor de soja no Brasil destinadas aos consumidores localizados nos principais blocos econômicos representaram cerca de US\$ 271 bilhões (Dólares) e de 746 bilhões de quilos. A APEC foi a principal importadora com 53,1% dos valores financeiros e 47,3% da quantidade em peso/volume das compras. A União Europeia foi o segundo maior importador, representando 36,3% dos fluxos financeiros e 43,6% da quantidade em quilogramas. E para os demais blocos foram destinados 10,4% dos valores financeiros e 9,1% dos fluxos em quantidade quilogramas. A concentração de exportação do setor de soja brasileira ocorre com os mercados consumidores da APEC e da União Europeia.

CONCLUSÃO:

É notória a importância do setor de soja no agronegócio brasileiro, uma vez que essa *commodity* tem participação relevante nas exportações. A logística de transportes desempenha um papel fundamental na conexão da rede de circulação dos insumos e da produção, por meio da infraestrutura e dos serviços logísticos de transportes nacionais e internacionais, bem como os recintos alfandegados, que são portos, aeroportos e pontos de fronteiras. Pode ser observada a concentração dos fluxos das exportações do setor de soja nos portos de Paranaguá, Santos e Rio Grande. Conseqüente os mercados da APEC e da União Europeia são os maiores consumidores dos produtos brasileiros nesse segmento. O Brasil consolida-se como um grande fornecedor de *commodities* agrícolas no cenário internacional.

AGRADECIMENTOS:

Ao apoio financeiro do PIBIC/FAPEMIG (Fundação de amparo a pesquisa de Minas Gerais)

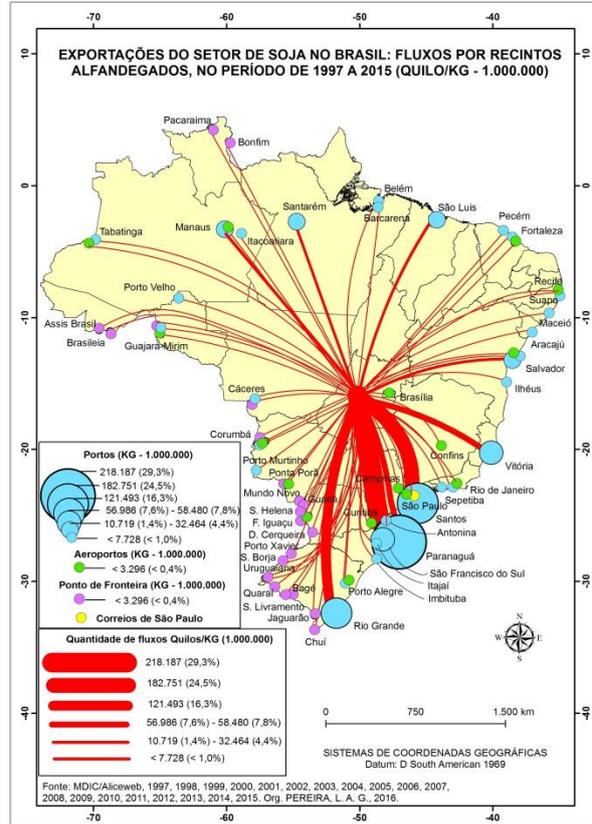
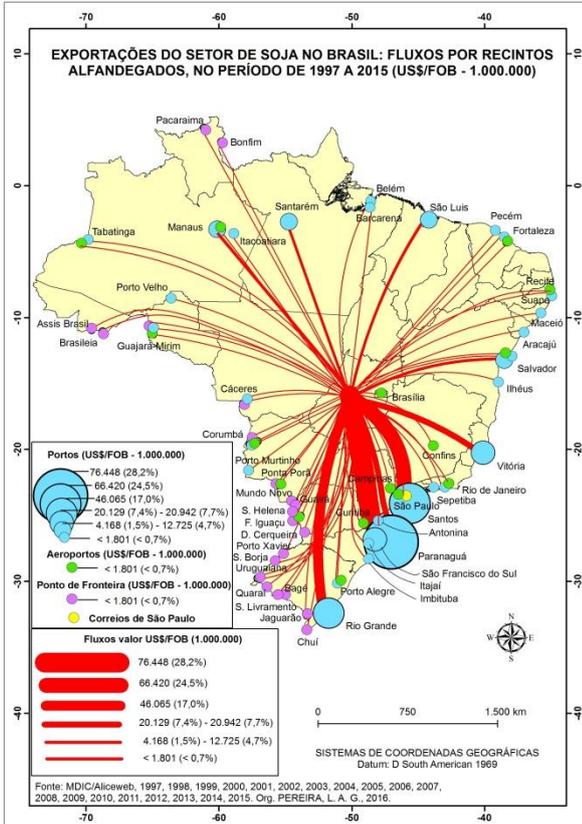
Referências

CASTILLO, R.A. Exportar alimentos é a saída para o Brasil? O caso do complexo - soja. In: Edu Silvestre Albuquerque. (Org.). **Que país é esse?** São Paulo: Globo, 2005.

MOREIRA, E.V. A China e o agronegócio brasileiro. In: **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n. 31, v. 2, p. 69-94, jul/dez, 2009. Disponível em: <<http://www.agbpps.com/doi/CPG31B-5.pdf>>. Acesso em: out./2016.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. **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) – Programade Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015.

Apoio financeiro: PIBIC/FAPEMIG (Fundação de Amparo a Pesquisa de Minas Gerais).



10^{IO}

FEPEG

FÓRUM ENSINO · PESQUISA
EXTENSÃO · GESTÃO

RESPONSABILIDADE SOCIAL: INDISSOCIABILIDADE
ENSINO, PESQUISA E EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA



Realização:



Apoio:



ISSN 1806-549 X

