

Influencia no tipo de infraestrutura logística no custo dos transportes

LUCAS CAMPOS TIRLONI¹,

¹ Graduando em Engenharia de Transportes, UFMT, Cuiabá-MT,
lucastyrloni@hotmail.com

Apresentado para
Curso de Sistemas Logísticos em Transportes

RESUMO:

Com o processo de globalização, as nações mundiais estão tendo um aumento do comércio internacional. O Brasil tem, cada vez mais, utilizado o agronegócio como uma estratégia de inserção na economia mundial. As exportações de produtos agrícolas brasileiros vêm desempenhando um importante papel no fornecimento de divisas e aumento da renda doméstica, mas um problema visível da agroindústria para exportação está relacionado à logística. No mercado mundial, o Brasil apresenta vantagens comparativas na produção de produtos agrícolas em relação aos outros produtores mundiais, mas perde em custos logísticos.

PALAVRAS-CHAVE: Logística, custos, transportes, infraestrutura, mercado.

INTRODUÇÃO

A Logística, atualmente, é considerada relevante, em muitos segmentos de negócio, por seus custos, pelas oportunidades de otimização dos mesmos e pelos impactos na apuração de valor econômico, que podem resultar em aperfeiçoamento do processo logístico (FARIA, 2008)

Cerca de 75% da exportação de soja em grão do MT têm seus custos logísticos iguais ou superiores a média do estado. O roteiro 8 foi responsável pelo escoamento de quase metade das exportações e registra o maior percentual dos custos logísticos em relação ao preço FOB. Para os cenários propostos, os resultados obtidos demonstram que caso a Hidrovia Teles Pires-Tapajós estivesse implantada, ligando Sinop (MT) ao porto de Santarém (PA), os custos logísticos para exportar a soja em grão da região central do estado do MT seria 50% inferior ao atual, resultando em ganhos reais a renda dos produtores desta região. Para esta mesma área de influência, a pavimentação da BR-163, ligando Cuiabá (MT) ao porto de Santarém (PA), traria uma redução nos custos logísticos de 15%. Ainda para esta mesma região exportadora, caso a BR-242 e BR-158 estivessem implantadas e pavimentadas, os custos logísticos para exportar a soja em grão pelo porto de Itaquí (MA) seria 18% superior ao atual. Ao considerarmos a exportação da soja em grão do município de Ribeirãoascalheira, os custos logísticos seriam 21,2% inferiores ao praticado no roteiro 7, entretanto o transporte rodoviário neste roteiro é mais longo, justificando seu maior custo total, uma vez que os custos ferroviários são equivalentes (RIPPOL, 2010)

Segundo dados da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestre), o Brasil é um dos maiores países do mundo em extensão territorial; nesse passo, possui uma das maiores malhas rodoviárias do mundo, com cerca de 1,3 milhões de km, sendo 140 mil não pavimentadas (segundo dados do Ministério dos Transportes 2004), sendo o principal meio de transporte utilizado também no Brasil. O transporte rodoviário de cargas nos últimos anos vem crescendo conforme o desenvolvimento das grandes cidades e com o avanço do mercado consumidor nos grandes centros urbanos. Devido a todo esse avanço as indústrias têm sofrido com os custos que envolvem todo o transporte da mercadoria, sendo assim repassado para o consumidor final. Este trabalho visa analisar todos os fatores que acarretam no aumento do custo do frete, e analisar custos diretos e indiretos que influenciam na formação do preço do frete e do produto final (PEREIRA, 2010).

Já em relação ao transporte aquaviário segundo o MDIC (2013) o modal é responsável

por 95% do comércio exterior brasileiro. Wang (2011) o classifica como um fator estratégico no sistema global de cadeia de suprimentos, o que pode ser explicado pela sua característica integradora. Trata-se de grande impulsionador tanto do modal terrestre, que é o mais praticado no país, quanto do modal ferroviário. No Brasil, o modal ferroviário ainda não possui uma grande estrutura ferroviária voltada para o transporte de passageiros, a sua maior parte é dedicada ao transporte de cargas, principalmente commodities, que precisam escoar dos pontos de fornecimento até os portos e também no sentido inverso.

MATERIAIS E MÉTODOS

Foi realizada uma revisão bibliográfica sobre o tema nas revistas acadêmicas científicas disponíveis on-line e impressas, reunindo e comparando os diferentes dados encontrados nas fontes de consulta e listando os principais modais de transportes e seu custo logístico. Então foi introduzida uma comparação entre eles para entender a influência dos custos no transporte de cargas.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O entendimento dos custos logísticos e de seus componentes tem como ponto de partida a identificação das atividades que compõem as operações de logística de uma organização. Nestas organizações públicas ou privadas, ocorre a seguinte sequência de atividades típicas:

- Compra de matérias-primas ou outros materiais;
- Execução dos serviços ou manufatura dos produtos, ou seja, a transformação de matérias-primas em produtos finais para sua comercialização;
- Transporte de materiais produzidos, documentos e diversos outros materiais para armazenamento temporário em depósitos.

Após a compra, execução e transporte temporário, os produtos são transportados para os clientes e em caso de documentos da administração segue para arquivamento em depósitos.

Os custos de transporte e distribuição são destinados ao pagamento pela movimentação de materiais entre dois pontos geográficos e as despesas relacionadas com o gerenciamento e a manutenção do estoque em trânsito.

Os transportes podem ser efetuados através de diferentes maneiras, utilizando os mais variados tipos de veículos. Cada um desses tipos recebe o nome de modal de transporte. Assim, as cargas podem ser transportadas, conforme suas características e necessidades por modais tais como: rodoviário, ferroviários, aéreo, marítimo e fluvial.

Com o ambiente globalizado cada vez mais competitivo, o gerenciamento da logística têm auxiliado as empresas a buscarem alternativas de diferenciação para permanecerem atuantes no mercado. O foco é a satisfação do cliente a um menor custo possível, e para isso é necessário mudar a administração tradicional, em que cada setor trabalhava para alcançar seus objetivos particulares, para uma visão integrada, coordenando toda a cadeia, envolvendo desde o fabricante da matéria-prima, até o cliente final. O transporte participa do processo logístico, tornando disponível os produtos no local onde eles serão consumidos, criando valor através da prestação do serviço.

CONCLUSÕES

A primeira decisão do gestor da empresa que impacta nos custos de transporte é se a organização irá operar com transporte próprio ou terceirizado.

O transporte próprio ocorre quando a empresa possui veículos próprios de transporte e gerenciam os funcionários que operam esses veículos. Nestes casos, os veículos de transporte são ativos fixos dessas organizações e constam em sua contabilidade de ativos e as pessoas que operam esses veículos são seus funcionários registrados, conforme as legislações trabalhistas.

Já o transporte terceirizado ocorre quando a organização contrata uma empresa especializada nessa atividade e, através de um contrato de prestação de serviços, recebe o serviço de transporte. Neste caso, os veículos de transporte não são de propriedade do contratante do serviço e os funcionários da empresa contratada não têm vínculo com a organização contratante.

REFERÊNCIAS

De Faria, A. C., Robles, L. T., & Bio, S. R. CUSTOS LOGÍSTICOS: DISCUSSÃO SOB UMA ÓTICA DIFERENCIADA. Anais Do Congresso Brasileiro De Custos – ABC, 2008.

MARTINELLI L. A. S. **Custos Logísticos**. Instituto Federal do Paraná, Ministério da Educação, Curitiba – PR, 2013. Disponível em: <<http://www.proedu.rnp.br/bitstream/handle/123456789/1356/Custos%20Logisticos.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> Acesso em: 17 de março de 2022.

MDIC. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. A Importância dos Portos para o Comércio Exterior Brasileiro, 2013.

Pereira, Leonardo Mateus; Gonçalves, Fernando A. F. C. Custo Logístico no Transporte Rodoviário Interestadual. Pindamonhangaba: Faculdade de Pindamonhangaba. 2012.

RIPOLL, Fernando Gastal. Proposta de uma análise logística no agronegócio como fator competitivo para a distribuição e comercialização da soja em grão no Estado de Mato Grosso. 2010. 151 f. Dissertação (Mestrado em Agronegócios)-Universidade de Brasília, Brasília, 2010.